

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουλίου 1984

Αρ. Φύλλου 1179/938

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIO. 1179/938 ΔPX. 100

15 IOYAI OY 1984



KENTRIKA 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
-

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

BALKANFRACHT

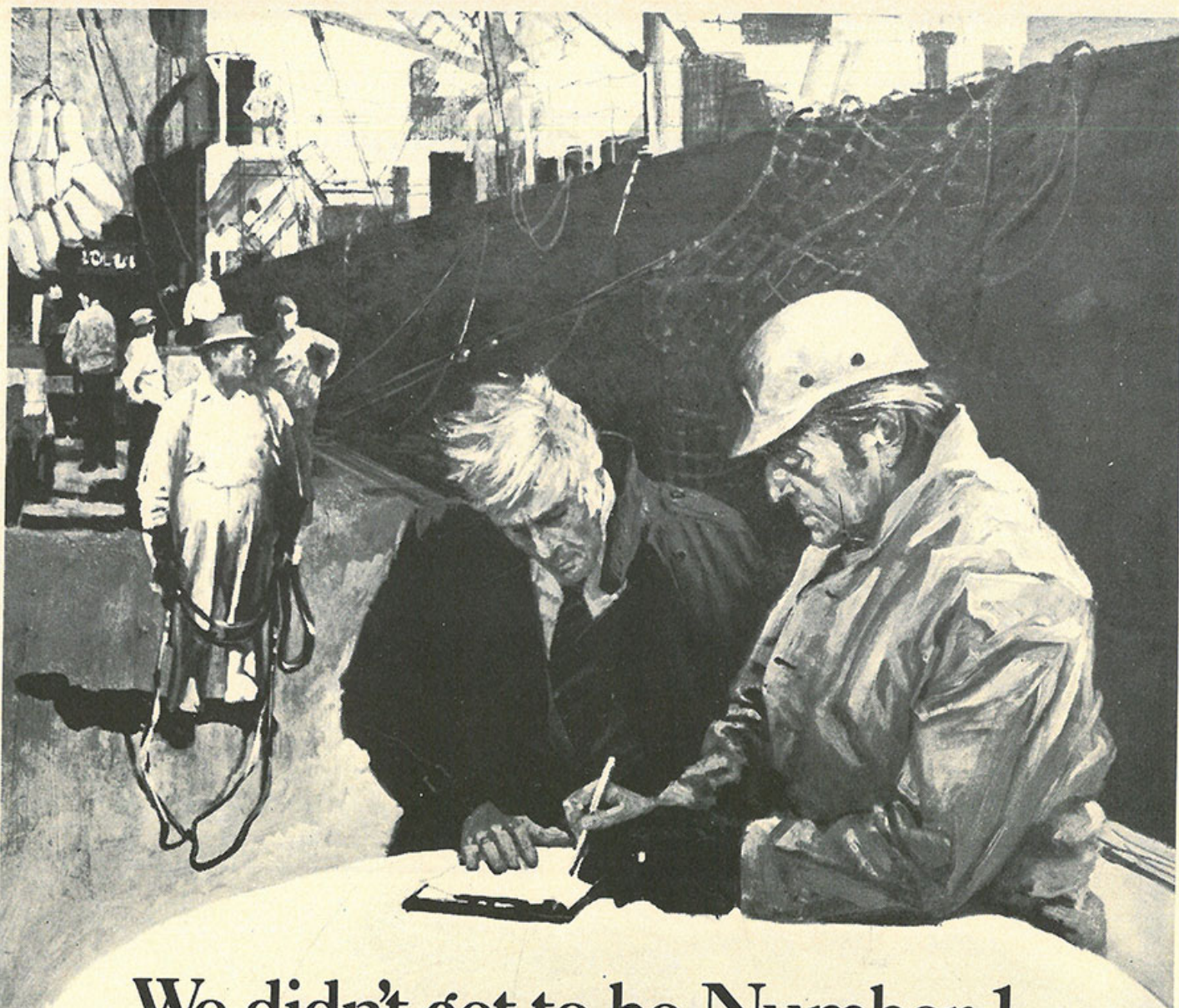
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Άκτινοβολία καί Έμπιστοσύνη

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

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

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



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

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

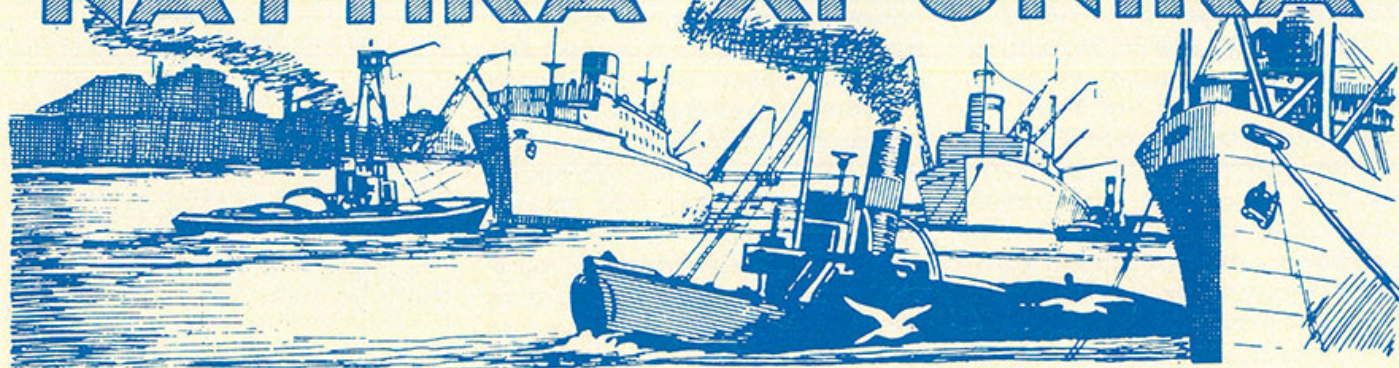
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1179/938

15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

‘Η αύξηση θά είναι καταστροφική

‘Ο ‘Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας αρνήθηκε την περασμένη Τετάρτη να επιβεβαιώσει ή να διαψεύσει πληροφορία που δημοσιεύθηκε στο «Βήμα» της ημέρας εκείνης, σύμφωνα με την οποία το νομοσχέδιο για τον εκσυγχρονισμό της ασφαλιστικής και συνταξιοδοτικής νομοθεσίας περιέχει διατάξεις με τις οποίες αυξάνονται οι εισφορές του έφοπλισμού προς το NAT και καθορίζεται πρόσθετο τέλος 6% μηνιαίως για καθυστερούμενες όφειλές. Καί επανέλαβε απλώς ότι το νομοσχέδιο, όταν εγκριθεί από τον οικονομικό κύκλο υπουργών, θα δοθεί σε όλους τους ενδιαφερόμενους για να εκθέσουν τις απόψεις τους.

‘Επειδή παρακολουθούμε συστηματικά τα του NAT και γνωρίζουμε πώς σκέπτονται εκεί — πιεζόμενοι από το βραχνά που προκαλεί ο άμεσος κίνδυνος οικονομικής αδυναμίας του Ταμείου να αντιμετωπίσει τις υποχρεώσεις του — δεν αποκλείουμε το ενδεχόμενο «να βρήκαν» ότι η αύξηση των εισφορών του έφοπλισμού και του τέλους για τις καθυστερούμενες όφειλές σε 6% μηνιαίως αποτελεί τη λύση για την αντιμετώπιση και του οικονομικού προβλήματος του Ταμείου, και για την επίσπευση της είσροής χρημάτων.

Για τη σημερινή οικονομική κατάσταση του NAT δεν ευθύνεται (για να πούμε και του «στραβού τό δίκαιο») η σημερινή διοίκηση αλλά όλες οι προγενέστερες που δεν με-

ρίμνησαν για την αλλαγή της δομής του και την προσαρμογή της στις σημερινές συνθήκες και κυρίως για την αξιοποίηση των πάλαι ποτέ ισχυρών συναλλαγματικών του διαθεσίμων με την ίδρυση ακόμη και μιάς Τράπεζας των Ναυτικών ή οποία θα έπαιρνε ένα σημαντικό μέρος των συναλλαγών της Ναυτιλίας μας και όλες τις συναλλαγές των ναυτικών μας και θα αποτελούσε ένα ισχυρό αποκούμπι σε καταστάσεις σαν τις σημερινές. Πού επίσης δέχθηκαν (ή και ανέχθηκαν) το «φόρτωμα» του NAT με μιά μεγάλη κατηγορία συνταξιούχων οι οποίοι ενώ δεν πρόσφεραν τό παραμικρό τό απομυζούν και, ακόμη, δεν μπόρεσαν (ή δεν θέλησαν) να δουν τα πολλά «στραβά» που υπήρχαν για να τα διορθώσουν. Βεβαίως ευθύνες έχει και η σημερινή διοίκηση, γιατί, πρώτον δεν κατόρθωσε ούτε τη δομή του NAT να αλλάξει και να κάνει και, τιδήποτε άλλο ουσιαστικό, και, δεύτερον, με τό άστοχο εκείνο νομοσχέδιο που είχε ετοιμάσει ώθησε (στην κυριολεξία, ανάγκασε) έναν μεγάλο αριθμό ναυτικών μας και κυρίως αξιωματικούς να βγούν πρόωρα στη σύνταξη με αποτέλεσμα να επιβαρυνθεί ακόμη περισσότερο τό Ταμείο σε περιόδους ισχνών αελαδων. Ευθύνες μεγάλες θά έχει η σημερινή διοίκηση του NAT εάν πράγματι εισηγήθηκε — χωρίς την έγκριση του Δ.Σ. — την αύξηση των εισφορών και του τέλους για τις καθυστερούμενες εί-

σφορές, γιατί αυτό αποδεικνύει ότι δεν έχει καμμία επαφή με τη ναυτιλιακή πραγματικότητα, την οποία θά μπορούσε να δει και μέσα στο NAT αν τό Ταμείο λειτουργούσε όπως έπρεπε να λειτουργεί.

Καί αυτή η άγνοια της ναυτιλιακής πραγματικότητας θά οδηγήσει σε έντελώς αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που θεωρείται ότι θά προκύψουν με την αύξηση των εισφορών: Σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα δεν θά έχουν από πού να εισπράξουν τις αυξημένες εισφορές τους και αυτό δεν θά αποτελέσει μόνον τραγωδία για τό NAT αλλά και για τον τόπο.

‘Η λύση για τό NAT αλλά και για τον τόπο είναι μόνον η αύξηση του αριθμού των υπό ‘Ελληνική σημαία πλοίων. Καί προς αυτήν την κατεύθυνση έπρεπε να στρέφονται μόνο οι σκέψεις όλων των ενδιαφερομένων, δηλαδή πώς θά βρούμε τρόπους να ξαναφέρουμε στο εθνικό νηολόγιο όσα πλοία άλλαξαν σημαία τα τελευταία χρόνια και εξακολουθούν να βρίσκονται σε ελληνικά χέρια και ακόμη να προσελκύσουμε και εκείνα που αποκτήθηκαν από ‘Ελληνες και βρήκαν λύσεις σε άλλες σημαίες, και, τέλος, και εκείνα που μπορούμε να αποκτήσουμε εάν εξασφαλίσουμε τά έχέγγυα για μιά αποδοτική διαχείριση. (Για την προσέλκυση των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν διατυπώσει μιά συγκεκριμένη πρόταση την οποία θά έπρεπε να έχει μελετήσει ιδιαίτερα

ή διοίκηση του NAT γιατί είναι εξαιρετικά επωφέλης και για το Ταμείο, το οποίο ενώ θα εισπράττει, λόγου χάρη, για είκοσι, θα έχει υποχρεώσεις μόνον για δέκα). Παράλληλα πρέπει να υπάρξει εκκαθάριση του μητρώου των συνταξιούχων από τους «άλεξιπτωτιστές», εκείνους δηλαδή που απολαμβάνουν από τον ιδρώτα και το αίμα των ναυτικών μας χωρίς να έχουν εισφέρει το παραμικρό στο NAT. Δεν είμαστε εναντίον της κοινωνικής πρόνοιας και ούτε αμφισβητούμε το δικαίωμα οποιασδήποτε κυβερνήσεως να εξασφαλίσει

ένα επίπεδο ζωής σε κατηγορίες προσώπων που έχουν ατυχήσει. Θεωρούμε όμως ότι η σχετική επιβάρυνση πρέπει να κατανέμεται στο κοινωνικό σύνολο και όχι να ρίχνεται στις πλάτες μιάς κατηγορίας εργαζομένων και στη συγκεκριμένη περίπτωση στις πλάτες των ναυτικών μας.

Η αύξηση των εισφορών του εφοπλισμού προς το NAT αυτή τη στιγμή θα αποτελέσει θανάσιμο λάθος που θα τόπληρώσουμε όλοι.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

Τό δεκαπενθήμερο

Αντισυνταγματική ή εισφορά

Από επισταμένη νομική διερεύνηση του θέματος της εισφοράς που έχει επιβληθεί στα πλοία με τον Νόμο 1376 προκύπτει ότι η εισφορά αυτή είναι αντισυνταγματική, γιατί αντίκειται στις εγκριτικές πράξεις νηολογήσεως.

Δεν είμαστε σε θέση αυτή τη στιγμή να προσδιορίσουμε την έκταση και τη μορφή που θα πάρει το όλο ζήτημα — το πιθανότερο είναι ότι θα υπάρξει προσφυγή στη Δικαιοσύνη, είτε από το NAT — σε περιπτώσεις αρνήσεως καταβολής της εισφοράς — είτε από την πλευρά των πλοιοκτητών εφ' όσον ληφθούν αναγκαστικά μέτρα εναντίον τους, δεν χωρεί δε αμφιβολία ότι η πλάστιγγα θα γείρει προς την πλευρά της πλοιοκτησίας αφού η επιβολή της εισφοράς αντίβαινει στους όρους της εγκριτικής πράξεως, η οποία έχει αυξημένη συνταγματική ισχύ.

Πρίν καταλήξουμε σε όλα αυτά και επειδή ουσιαστικά ανεργία πλέον δεν υπάρχει — εκτός από τον κλάδο των

πλοιοάρχων και μερικώς των Α' μηχανικών — νομίζουμε ότι είναι καιρός να υπάρξει μία αναθεώρηση του νομοθετήματος αυτού που θεσπίσθηκε στη διάρκεια έντονης αντιπαραθέσεως και να προχωρήσουμε στην κατάργηση της ανακυκλώσεως και της εισφοράς. Γι' αυτό χρειάζεται άμεσος διάλογος μεταξύ κράτους, εφοπλισμού και ναυτικών, διάλογος ο οποίος πιστεύουμε ότι θα οδηγήσει στην χρυσή τομή για να αποφευχθούν άλλα προβλήματα. Μας φθάνουν και μας περισσεύουν όσα έχουμε σήμερα.

ΟΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΤΗ ΚΥΔΕΠ

Η ΚΥΔΕΠ, με διάφορα προσχήματα που δεν αντέχουν στην κοινή λογική και απέχουν παρασάγγας από τη ναυτιλιακή πρακτική, ανέθεσε τη μεταφορά ενός φορτίου δημητριακών όχι, όπως θα ανέμενε κανείς, στην εταιρία που είχε μειοδοτήσει στον διασχεθέντα πρό ημερών διαγωνισμό, αλλά σε

άλλους οι οποίοι είχαν προσφέρει αρχικά υψηλότερο ναύλο και τροποποίησαν εν συνεχεία — παρά την ύπαρξη σαφούς απαγορευτικού σχετικού όρου στη διακήρυξη του διαγωνισμού — την προσφορά τους.

Αλλά δεν είναι μόνον αυτό: Και σε άλλες περιπτώσεις η ΚΥΔΕΠ χρησιμοποίησε πλοία της εταιρίας στην οποία ανέθεσε κατά τον ανωτέρω τρόπο τη νέα μεταφορά, μία φορά μάλιστα που η ίδια περιέπλεξε τα πράγματα και χωρίς διαγωνισμό.

Το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί εξετάζεται ήδη, έπειτα από διαμαρτυρίες των ενδιαφερομένων που έχουν φθάσει και σε μας, από αρμόδιους κυβερνητικούς παράγοντες οι οποίοι στις εκτιμήσεις τους οφείλουν να λάβουν υπ' όψη τους και το γεγονός ότι η διαμαρτυρούμενη ναυτιλιακή εταιρία, εκ των σοβαρότερων που έχουμε, έχει κάνει στους διαγωνισμούς της ΚΥΔΕΠ τις χαμηλότερες προσφορές και έχει συντελέσει έτσι στη διαμόρφωση τιμών που εξυπηρετούν αυτή την ίδια την ΚΥΔΕΠ και το δημόσιο συμφέρον. Έν αναμονή των αποφάσεων των κυβερνητικών παραγόντων που ασχολούνται με την υπόθεση περιριζώμασε σήμερα μόνον στα ανωτέρω.

ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΡΚΟ

Η διοίκηση της εταιρίας ΛΑΡΚΟ, απαντώντας σε δημοσίευμα αθηναϊκής εφημερίδας για τη χρησιμοποίηση τουρκικού πλοίου για τη μεταφορά φορτίου της ανέφερε ότι το σκάφος αυτό προτιμήθηκε, μεταξύ άλλων (ήμερομηνίες φορτώσεως κ.λπ.), γιατί προσέφερε και τον χαμηλότερο ναύλο. Και είναι φυσικό τα τουρκικά πλοία να προσφέρουν χαμηλότερους ναύλους αφού η κυβέρνησή τους τα επιδοτεί μέχρι ποσοστού 15% και αυτό αποτελεί καθαρό προστατευτισμό. Γνωρίζει αυτή τη λεπτομέρεια η διοίκηση της ΛΑΡΚΟ;

Εμείς, πάντως, επειδή η Έλληνική Ναυτιλία θα μπορούσε να επιζητήσει μόνον όταν καταπολεμηθεί ο προστατευτισμός από όπου κι αν ασκείται και με οποιαδήποτε μορφή κι αν εκδηλώνεται, θεωρούμε ότι σε ανάλογες περιπτώσεις πρέπει να διερευνάται μήπως η προσφορά χαμηλότερου ναύλου οφείλεται σε έμμεσο προστατευτισμό, όπως είναι αυτός που ασκεί η τουρκική κυβέρνηση με την επιδότηση των ναύλων των τουρκικών πλοίων.

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

HELLENIC SHIP SUPPLY COMPANY

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ



(1962)

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

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

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

Tel: 5336673, 5336595
AOH: 4579439, 2936208

FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

ΚΑΝΑΜΕ ΤΙΠΟΤΕ;

Δυό λαθρεπιβάτες από τη Σιέρα Λεόνε που είχαν επιβιβασθεί στο ελληνικό φορτηγό «Σάμμερ Σκάυ», στο Κόνακρυ της Γουινέας στις 24 Μαρτίου παραμένουν ακόμη στο πλοίο γιατί οι αρχές πέντε χωρών στις οποίες έχει προσεγγίσει ως τώρα το σκάφος δεν επέτρεψαν την αποβίβασή τους, παρά το γεγονός ότι η πλοιοκτήτρια εταιρία κατέβαλε και τα εισιτήριά τους για να σταλούν στην πατρίδα τους.

Ήδη και έπειδή οι δύο λαθρεπιβάτες δημιουργούν προβλήματα στο πλοίο και στο πλήρωμα (δεν υπακούουν στον πλοίαρχο, μαλώνουν μεταξύ τους, ο ένας μάλιστα τραυμάτισε τον άλλο με περουνί), το Υπουργείο ζήτησε από το υπουργείο Έξωτερικών να φροντίσει μέσω των ελληνικών διπλωματικών αρχών για την παλιννόστησή τους.

Και έρωτούμε: Τό υπουργείο περιορίσθηκε μόνον σ' αυτό; Ή έκανε και διαβήματα στις χώρες που δεν επέτρεψαν την αποβίβαση των λαθρεπιβατών (Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία, Αίγυπτο και Αλγερία) όπου προσήγγισε το πλοίο για την άρνησή τους αυτή κατά παράβαση διεθνών κανόνων, αλλά ακόμη και προς τις αρχές του Κόνακρυ της Γουινέας όπου επιβιβάστηκαν οι λαθρεπιβάτες και όπου πρό 20ημέρου περίπου είχαν γίνει έπεισόδια σέ βάρος του ελληνικού επίσης φορτηγού «Μάραθων Λέικ» σέ αντίποινα για την περίπτωση του «Γαρυφαλιά».

ΝΑ ΠΛΗΡΩΝΟΥΝ ΤΑ ΣΩΣΤΡΑ

Ο Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας κάλεσε, όρθότατα, τους ναυτιλιακούς συντάκτες να ενημερώσουν με σχετικά δημοσιεύματα αυτούς που άνοιγονται στη θάλασσα με μικρά σκάφη για τους κινδύνους που διατρέχουν αλλά και για τό πόσο κοστίζουν στο κράτος οι προσπάθειες διασώσεως εκείνων που βρίσκονται σέ κίνδυνο. Είναι μία σωστή κίνηση, αλλά θεωρούμε ότι όλοι αυτοί που κάνουν τό χόμπυ τους ψαρεύοντας με βαρκούλες στα άνοικτα και θέτουν τόν έαυτό τους σέ κίνδυνο πρέπει νά πληρώνουν και τά έπιχειρήματα της παλικαριάς τους, να πληρώνουν δηλαδή τίς δαπάνες που γίνονται για τή διάσωσή τους. Αυτό και μόνον, θά αποτελέσει ούσιαστικό φραγμό, γιατί πλέον καθένας από αυτούς θά σκέπτεται ότι ή άνεμελιά μπορεί νά του στοιχίσει και τό σπiti του και δέν θά απομακρύνεται από τίς άκτές όπως γίνεται σήμερα. Άλλωστε γιατί νά πληρώνουν οι άλλοι, όταν οι ίδιοι δέν λογαριάζονται ούτε τή δική τους ζωή;

• Πολύ χρήσιμο για τήν πρόληψη των άτυχημάτων στη θάλασσα στη διάρκεια της θερινής περιόδου είναι τό ειδικό τεύχος με οδηγίες που κυκλοφόρησε με τήν ευκαιρία της Ναυτικής Έβδομάδος τό Άρχηγείο Λιμενικού Σώματος και τό όποιο διανέμεται από τίς κατά τόπους λιμενικές αρχές στο κοινό. Στο τεύχος αυτό, άφου αναφέρεται ότι τά τελευταία πέντε χρόνια 1.000 άτομα πνίγηκαν στις θάλασσές μας, παρέχονται χρήσιμες οδηγίες για τούς κολυμβητές όσο και για τούς χειριστές σκαφών για τήν άποφυγή των κινδύνων που περικλείουν τά θαλάσσια άθλήματα αλλά και για τό τί πρέπει νά κάνουν σέ κάθε περίπτωση οι κινδυνεύοντες και οι χειριστές σκαφών άναψυχής. Είναι μία πολύ καλή, καλαίσθητη και κυρίως χρησιμότητα έκδοση.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Κατόπιν έπιτυχών έξετάσεων έλαβον δίπλωμα πλοίαρχου α' τάξεως οι κάτωθι κατ' άλφαβητικήν σειράν: Άναν. Άσπιώτης, Μάρκ. Άράρης, Σπυρ. Άλεξανδράκος, Ματθ. Άπεσάκης, Ιωάν. Γαλανός, Ήρακλ. Γερογιάννης, Κωνστ. Γαλανής, Παν. Γιαννιώτης, Σωκρ. Δαφνόπουλος, Ιωάν. Κατάκωλος, Νικόλ. Κουλούρας, Νικόλ. Καρτζάς, Στ. Κορκόδειλος, Λεων. Κάπαρης, Έπαμ. Κομνηνός, Δημ. Δ. Λώς, Έλευθ. Μεταξάς, Λεων. Μωυσίδης, Μιχ. Μαυρής, Συμ. Τριανταφυλλάκης, Διον. Τσούμεζης, Γεώργ. Τσαλίκης, Παν. Τσιρώνης, Άθαν. Φαλαγκάς, Γερ. Φωκάς, Παν. Φερεντίνος, Νικ. Χαλκιάς, Γεώργ. Χαλκιάς, Λάμπρ. Χελιάς.

— Τό άγορασθέν υπό τόν δρον τής έπιθεώρησεως υπό του κ. Εύαγ. Τόγια άγ-

γλικόν έπιβατηγόν άτμόπλοιον «Άρντένα» 1.098 τόν. γκρός του 1915, έπιθεωρηθέν παραλαμβάνεται ήδη υπό του έντευθεν άποσταλέντος πληρώματος. Ή τιμή τής άγοράς του είναι 4.800 λίρ. Άγγλίας.

Έναυλώθησαν: Τό «Όρος Όσσα» εκ Ροζάριο 7.000 τόν. δι' Άμβέρσαν ή Ρότερνταμ 16/6 εάν συμπλήρωσιν από κάτω λιμένας 1/3 επί έλαττον, ά.φ. Τό «Ρόκος» εκ Μπουένος Άϊρες 8.500 τ. δι' Άμβέρσαν - Ρότερνταμ 15/3 ένα λιμένα, εάν δύο λιμένας 15/6, τρείς 15/9, ά.φ.

Ίδρύθη προξενείον τής Άλβανίας εις Πειραιά τήν διεύθυνσιν του όποιου άνελαβεν ό γνωστός ναυτικός πράκτωρ κ. Κ.Γ. Άθανασούλας (Μέγαρον Γιαννουλάτου).

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 86/15.7.1934)



THE SHIPPING EXPERTS THAT REALLY KNOW MALTA

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

for professional assistance in Malta contact





ECONOCARD

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

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

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Μια συνεχιζόμενη άδικία

“Ενας κλάδος ναυτικών μας, το κατώτερο προσωπικό καταστροφών της άκτοπλοίας, με την εμφάνιση των επιβατηγών — όχηματαγωγών «φορτώθηκε» ένα σημαντικό εργασιόκο βάρος — τή φόρτωση και τήν εκμίσση των αυτοκινήτων ενώ εκείνοι που ήταν υπεύθυνοι για τή φορτοεκφόρτωση των μέχρι τότε συμβατικών πλοίων — οι λιμενεργάτες — συνέχισαν και συνεχίζουν και σήμερα να εισπράττουν χωρίς να προσφέρουν καμιά υπηρεσία. Και αυτό όχι με τήν άνοχη αλλά με τήν ευθύνη του υπουργείου Ναυτιλίας και τών ίδιων τών ναυτιλιακών εταιριών που δεν νοιάστηκαν καθόλου για τούς ναυτικούς μας και ή μέριμνά τους εξαπλήθηκε, τού πρώτου στο πώς θα εξακολουθήσουν να εισπράττουν οι μη προσφέροντες τίποτε πλέον λιμενεργάτες, και τών δευτέρων στην απόδοση τών ποσών που εισπράτταν και εξακολουθούν να εισπράττουν για λογαριασμό τους.

Αυτό προέκυψε από μία κατατοπιστική συνέντευξη τύπου που έδωσε ή διοίκηση της Ένώσεως Ναυτών, στη διάρκεια της οποίας αναπτύχθηκε τó όλο θέμα και δόθηκαν συγκεκριμένα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι γίνονται εισπράξεις λιμενεργατικών δικαιωμάτων για τή μεταφορά εμπορευμάτων με τά επιβατηγά — όχηματαγωγά χωρίς οι λιμενεργάτες να κάνουν τó παραμικρό για να δικαιούνται να εισπράττουν αυτά τά δικαιώματα — και αυτή άκριβώς ή συνέντευξη αποδεικνύει πόσο χρήσιμος είναι ο διάλογος.

Με λίγα λόγια, τήν εξέλιξη που σημειώθηκε με τήν εμφάνιση των επιβατηγών — όχηματαγωγών τήν «πλήρωσε» τó κατώτερο προσωπικό καταστροφών. Ασφαλώς υπήρχε τó πρόβλημα της επαγγελματικής αποκαταστάσεως εκείνων που πλήττονταν από τήν εξέλιξη αυτή, δηλαδή τών λιμενεργατών, αλλά ή λύση που δόθηκε με τήν από 31.7.1965 κοινή απόφαση τών τότε υπουργών Έργασίας και Ναυτιλίας κ.κ. Γ. Μπακατσέλου και Κ. Μητσοτάκη — και ή οποία φαίνεται ότι εξακολουθεί να ισχύει — δεν ήταν ή ενδεχόμενη, γιατί εκτός τών άλλων ευνοεί και ανθρώπους που δεν θίχθηκαν καθόλου από τήν εξέλιξη που σημειώθηκε με τήν εμφάνιση των επιβατηγών — όχηματαγωγών, δηλαδή εκείνους που έγιναν λιμενεργάτες μετά τήν εμφάνιση τών σκαφών αυτών, οι οποίοι όμως εξακολουθούν να εισπράττουν χωρίς ούτε να έχουν τινε, και

κυρίως ούτε να προσφέρουν τίποτε.

Συμφωνούμε με τήν αντίληψη τού ‘Υπουργού κ. Γιώργου Κασιφάρου ότι όλα τά προβλήματα — όπως και αυτό — δεν γεννήθηκαν τώρα αλλά προϋπήρχαν και ότι κανείς δεν είχε ασχοληθεί για τήν όριστική αντιμετώπιση τους. Διαφωνούμε όμως με τó συγχωροχάρτι που επιχείρησε να δώσει στις υπηρεσίες τού ‘Υπουργείου λέγοντας ότι και αυτό τó θέμα όπως και πολλά άλλα ήταν αρμοδιότητας της πολιτικής εξουσίας. Διαφωνούμε γιατί οι υπηρεσίες τού ‘Υπουργείου όφειλαν να τόν είχαν ενημερώσει για τó ζήτημα αυτό πριν ακόμη ανακύψει από τήν άρνηση τού κατωτέρου προσωπικού καταστροφών να συνεχίσει τήν εκτέλεση εργασιών για τίς οποίες άμείβονται — και σήμερα ακόμη, τó επαναλαμβάνουμε, άλλοι — και γιατί επί πλέον ή έλλειψη ενημερώσεως όδγησε και σέ λάθος χειρισμούς μόλις άρχισε ή άποχή με τήν ανάθεση της σχετικής ευθύνης στους άξιωματικούς τών πλοίων που άναιρέθηκε μόλις εκδηλώθηκαν οι δικαιολογημένες αντιδράσεις τους και με τήν άξίωση για τήν υπεύθυνη δήλωση τού πλοιάρχου που προβλήθηκε μόνον και μόνον για να «βγάλουν τήν ούρά τους» οι υπηρεσίες τού ‘Υπουργείου από ένα ένδεχομένο άτύχημα και για να μπορούν να καθίσουν στο σκαμνί τó αιώσιο θύμα, τόν ‘Έλληνα πλοίαρχο.

Ο ‘Υπουργός είπε ότι τó όλο θέμα διερευνάται σέ βάθος και ή διερεύνηση αυτή περιλαμβάνει τά πάντα — από τήν απόδοση τών ποσών που έχουν εισπραχθεί και τή διανομή τους μέχρι και τήν εισπραξη λιμενεργατικών για τή μεταφορά όχημάτων από τόν Πειραιά, παρά τó γεγονός ότι ο ΟΛΠ δηλώνει άπερίφραστα ότι από κανέναν κανονισμό του δεν προκύπτει τέτοιο δικαίωμα αλλά ούτε και εισπράτει τά εισπραττόμενα και από αυτό φαίνεται ότι τελικά θά πρέπει να υπάρξει και ή επέμβαση τού εισαγγελέως.

Επίσης ο ‘Υπουργός άναγνώρισε ότι τó προσωπικό καταστροφών έχει δικαίωμα και είπε ότι μετά τήν ολοκλήρωση της διερευνήσεως τού προβλήματος θά επιχειρηθεί να δοθεί ή ενδεχόμενη λύση — λύση που πρέπει να δοθεί ταχύτατα, ύπογραμμίζουμε εμείς, για να μην υπάρξουν γενικότερα προβλήματα από τήν παράταση της έκκρεμότητας.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

ΕΙΝΑΙ ΑΛΗΘΕΙΑ;

Καταγγέλλεται ότι οι λιμενικές αρχές στις περιπτώσεις υπερφορτωμένων αυτοκινήτων επιβάλλουν πρόστιμα στους οδηγούς τους, αλλά εν συνεχεία τά επιτρέπουν να ταξιδέψουν με τά πλοία χωρίς να απαλλαγούν από τó επί πλέον φορτίο τους. Φυσικά δεν μπορούμε να υιοθετήσουμε τήν καταγγελία γιατί δεν τολμούμε να πιστέψουμε ότι έτσι έχουν τά πράγματα και περιμένουμε εξηγήσεις.

ΤΟ «ΠΟΥΡΟΠΡΙΝΣΕΣ»

Τελικώς, παρά τήν ύψωση της έλληνικής σημαίας και τήν έγγραφη διαβεβαίωση τού πληρώματος ότι δεν έχει μισθολογικές αξιώσεις κατά της πλοιοκτητικής εταιρίας, τά φινλανδικά συνδικαλιστικά σωματεία δεν έλυσαν τó μπούκοτάρισμα τού «Γιούροπρινσεσ», τó όποιο με τήν άδεια τών σοβιετικών ναυλωτών άνεχώρησε από τήν Φινλανδία και ξεφόρτωσε σέ ρωσικό λιμάνι της Βαλτικής.

Τό πρωτοφανές αυτό περιστατικό σύντομα θά κριθεί από τήν δικαιοσύνη που θά κληθεί να έτυμγορήσει στο κατά πόσο ή ΔΟΜ έχει τó δικαίωμα να καθηλώνει επί τρείς μήνες ένα πλοίο όταν οι πλοιοκτήτες του αναλαμβάνουν ακόμη και τήν έκδοση έγγραφης έπιστολής Τραπεζής για τυχόν μισθολογικές αξιώσεις που θά ενεργήσει τó πλήρωμα.

ΚΑΙ ΤΟ «ΝΤΕΡΜΠΥ»

Καταλυτική έξάλλου υπέρ της πλοιοκτησίας είναι ή έκδοθείσα δικαστική άπόφαση υπό τού Δικαστηρίου Queen's Bench, σχετικά με τήν ευθύνη τού πλοιοκτήτη επί αίτημάτων της ΔΟΜ.

Τό «Ντέρμπυ» 13.000 τόν. d.w. επανδρωμένο με Φιλιππίνους ναυτικούς και χρονοναυλωμένο με ναυλοσύμφωνο τύπου NYPE έφθασε για εκφόρτωση στις Λειζόες της Πορτογαλίας όπου οι στοιβαδóροι άρνήθηκαν να εργασθούν πριν ικανοποιηθούν οι έξωφρενικές απαιτήσεις της ΔΟΜ.

Τό Βρετανικό δικαστήριο έκρινε, άπορρίπτοντας προηγουμένη άπόφαση της διαιτησίας ή όποια καλούσε τούς πλοιοκτήτες να καταβάλλουν τά έξοδα καθυστέρησης τού πλοίου επί 21 ήμέρες, ότι σύμφωνα με τόν όρο «Vessel on her delivery to be ready to receive cargo... and in every way fitted for the service», ή έθνικότητα τού πληρώματος δεν επηρέασε τήν ασφάλεια και τήν ικανότητα τού πλοίου να άνταποκριθεί στους όρους τού ναυλοσύμφωνου. Ακόμη τó ίδιο δικαστήριο άποφάνθηκε ότι ο παραπάνω όρος τού ναυλοσύμφωνου δεν περικλείει ύποχρεωση τών πλοιοκτητών να έχουν τó μπλέ πιστοποιητικό ή άλλη έγγραφη βεβαίωση της περιόχησης ΔΟΜ.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Διαβάζουμε ότι και στην Αμερική άντιμετωπίζουν προβλήματα με τήν έφαρμογή της άκτοπλοϊκής τους νομοθεσίας, ή όποια σημειωτέον ότι άνάγεται στο έτος 1886. Σύμφωνα μ' αυτήν, ένα ξένο επιβατηγό πλοίο δεν μπορεί να μεταφέρει άπευθείας επιβάτες μεταξύ δύο άμερικανικών λιμένων έστω και αν προσεγγίσει εν τώ μεταξύ σέ ξένο λιμένα. Ποινή για τούς παραβάτες 200 δολάρια για κάθε άποβιβασθέντα επιβάτη. Έπει-

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

δή όμως το ζήτημα, με τη σημερινή μορφή των θαλασσίων περιηγήσεων, παρουσιάζει μεγάλες δυσκολίες, δόθηκε ή έρμηνεία ότι η απαγόρευση άφορουσε μόνο την πέρα των 24 ωρών προσέγγιση. Πράγμα που απέδειξε ότι έβλαπτε τους λιμένες της Αλάσκας, της Φλώριδας και του Πόρτο-Ρίκο, προς όφελος των ξένων γειτονικών τους λιμένων. Γι' αυτό και προτείνεται τώρα μία νέα έρμηνεία, σύμφωνα με την οποία η απαγορεύεται από πλώς ή επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών σε διάφορους λιμένες των ΗΠΑ.

Το πρόβλημα βεβαίως δεν είναι ούτε καινούργιο ούτε μόνο Αμερικανικό. Στη χώρα μας οι έννοιες της άκτοπλοΐας, της αποβίβασης και του επιβάτη, έχουν και επανάλυση άπασχολήσει όλους τους παράγοντες της άκτοπλοΐας και τουριστικής ναυτιλίας μας. Γι' αυτό και ο Κώδικς του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου διέγραψε μέν στο άρθρο 165 μερικά γενικά πλαίσια προστασίας του έθνικου πλοίου στα πλαίσια του προνομίου της άκτοπλοΐας, παρέπεμψε όμως σε Διατάγματα την επίλυση των διαφορών επιμέρους προβλημάτων που δεν είναι ούτε απλά ούτε εύκολα.

ΤΙ ΣΤΟΙΧΙΖΕΙ ΕΝΑ ΠΩΜΑ

Η Αμερικανική Υγειονομική Υπηρεσία δεν είναι πολύ ικανοποιημένη από την κατάσταση των βρετανικών υπερωκεανίων που καταπλέουν στους λιμένες των ΗΠΑ, γιατί δεν ανταποκρίνονται καθ' όλα στις αμερικανικές απαιτήσεις. Η διαπίστωση αυτή άφορα τα υπερωκεάνια της Ρ & Ο (Cambera και Sea - Princess) και το Cunard - Princess της Cunard.

Όπως βεβαιώνουν οι αρμόδιοι τα πλοία αυτά ανταποκρίνονται πλήρως στις βρετανικές υγειονομικές προδιαγραφές, οι οποίες όμως δεν γίνονται δεκτές στις ΗΠΑ όπου, κατά τα εκεί συνηθιζόμενα μέτρα, κάθε πλοίο πρέπει να πετύχει επίδοση 85% του έφαρμοζόμενου point system. Για να κατανοήσει κανείς τί σημαίνει αυτό αναφέρεται ως παράδειγμα ότι ένα ψυγείο στα διακόσια πού δεν λειτουργεί συνεπάγεται την απώλεια 20 πόντων και καθιστά το πλοίο μη σύμφωνο με τους Κανονισμούς. Επίσης χάνει 20 πόντους αν το νερό του πλοίου έχει πολύ χλώριο, ενώ κάτι λιγότερο χάνει αν λείπει... τό πώμα κάποιου νιπτήρα.

Γι' αυτό αποφύγει παρόμοιες ένοχλήσεις τό

Queen Elisabeth, πού ύφίσταται τις περισσότερες επιθεωρήσεις από κάθε άλλο κρουαζιερόπλοιο, λόγω των συχνών προσεγγίσεων του στις ΗΠΑ, οι υπεύθυνοι της Cunard έχουν τελείως προσαρμόσει τό πλοίο στις απαιτήσεις αυτές, καθιερώνοντας ειδικό πρόγραμμα διδασκαλίας του προσωπικού για τη διατήρηση του πλοίου σε κατάσταση πού θα ικανοποιεί τους Αμερικανικούς επιθεωρητές.

ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΗ ΔΙΑΣΩΣΗ

Ο INMARSTAT έρευνά την δυνατότητα τοποθέτησης σωστικών άναμεταδοτών στους νέους δορυφόρους του. Οι άναμεταδότες αυτοί θα λειτουργούν στη συχνότητα των 406 MHz και θα είναι ικανοί να συλλάβουν τα άδύνατα σήματα κινδύνου πού θα εκπέμπονται από σηματοδότες ή πομπούς από πλοία πού κινδυνεύουν. Οι σηματοδότες πού θα άπελευθερώνονται αυτόματα από τα βυθιζόμενα πλοία θα εκπέμπουν σήμα κινδύνου πού θα περιλαμβάνει τό όνομα του σκάφους, τη θέση του ναυαγίου και πιθανώς την αίτια της καταστροφής. Τό σήμα κατόπιν θα άναμεταδίδεται από τους δορυφόρους στις σωστικές άρχές. Μέχρι τώρα οι άναμεταδότες είναι τοποθετημένοι μόνο στους δορυφόρους πολιτικής τροχιάς COSPAS/ SARTSAT οι όποιοι όμως, χρειάζονται τουλάχιστον δύο ώρες για να «δούν» όποιοδήποτε σημείο της ύδρογείου. Όταν οι νέοι γεωσύγχρονοι δορυφόροι με σωστικούς άναμεταδότες τοποθετηθούν σε τροχιά ή έντοπιση και ή άναμετάδοση του σήματος κινδύνου θα είναι άμεση, ενώ με τη συνεργασία και των πολικών δορυφόρων θα παρέχεται συνεχής έκσυγχρονισμός της θέσεως των ναυαγών.

Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΣΟΥΕΖ

Μία μάλλον άπρόβλεπτη, συνέπεια του Περσο-Ιρακινού πολέμου στον Περσικό κόλπο είναι ή εκείνη πού έθιξε την κίνηση της διώρυγας του Σουέζ. Πράγματι οι αρμόδιες Αιγυπτιακές Αρχές διαπίστωσαν ότι οι εισπράξεις της διώρυγας έλαττώθηκαν λόγω της μείωσης τόσο του άριθμού των διερχομένων σκαφών όσο και των εισπραττομένων διοδίων. Η μείωση ύπολογίζεται της τάξεως

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Ανθρακες λοιπόν ό θησαυρός. Η φράση ταιριάζει άπόλυτα στα όσα συμβαίνουν στο λιμάνι του Μπαγκκόγκ όπου άρχισε να γίνεται άνησυχητικό τό φαινόμενο των έμπορευματοκιβωτίων τά όποια άδειάζονται λαθραία άπ' τό περιεχόμενό τους, πολλές φορές μεγάλης άξίας, και παραδίδονται ύστερα γεμάτα πέτρες και τούβλα. Μέσα στους δύο τελευταίους μήνες, έμπορεύματα άξίας άνω των 500.000 δολλαρίων έξαφανίστηκαν. Σε μία περίπτωση μάλιστα ένα κοντέινερ σταματημένο για βαμβακερά άξίας 80.000 δολ. πού ή Μιτσουμπίσι είχε παραγγείλει σε νηματοργείο της Ταϊλάνδης, βρέθηκε με άθικτες μέν τις σφραγίδες του αλλά γεμάτο ... τσιμεντόλιθους.

Παρ' όλο πού τό φαινόμενο δεν είναι καινούργιο στην Ταϊλάνδη, άρχισε ν' άπασχολεί σοβαρά τις μεγάλες ναυτικές εταιρίες. Γιατί ενώ κατά κανόνα οι ... αντικαταστήσεις αυτές συμβαίνουν στις τελωνιακές αποθήκες, οι παραληπτες στρέφονται συνήθως κατά του πλοίου, τό όποιο και άγωνίζεται ν' αποδείξει ότι είναι άμέτοχο κάθε εύθύνης.

Ο Βοκάκιος διηγείται ότι όταν ό πατήρ Τσίπολα άνοιξε μπροστά στο εύσεβές πλήρωμα των πιστών τό κουτί πού φύλαγε τά φτερά του άρχάγγελου Γαβριήλ και βρήκε μέσα τά κάρβουνα πού του είχαν βάλει κρυφά μερικοί φαρσέρ, δεν τά έχασε διόλου, αλλά με σπάνια εύστροφία τους έξήγησε ότι ή Θεία Πρόνοια είχε αντικαταστήσει τά φτερά με λίγα κάρβουνα από ή εκείνα πού οι αϊρετικοί έκαψαν στην πυρά τον Άγιο Λαυρέντιο. Καί αυτός μέν ό άθεόφοβος τους έπεισε. Μας φαίνεται όμως πολύ άπίθανο να μπορέσει ή Νηματοργία της Ταϊλάνδης να πείσει την Μιτσουμπίσι ότι οι τσιμεντόλιθοι του Μπαγκκόγκ είναι ... θείας προελεύσεως.

του 6% και είναι τέτοια ώστε να καθιστά τελείως άπίθανη την επίτευξη του στόχου του 1,1, δισεκ. δολλαρίων που προβλεπόταν να εισπραχθούν κατά τό 1984.

Ο μέσος ήμερήσιος άριθμός διαβάσεων,

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-185 35 Piraeus, Greece

Tel: (01) 45 33700/3, Telex: 21 3110 HSC GR,

Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

Westmount Square, Suite 800, Westmount, Montreal, Quebec H3Z 2P9

Tel: (514) 937-9293/8, Telex: 05-268780, Cables: PHRIXOS MONTREAL



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS G,

Cables: FRIXOS LONDON EC1

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

9, Place de la Gare, 1260 Nyon

Tel: (22) 6111 68/9, Telex: 419 904

από τις 61 των πρώτων μηνών του έτους, έπεσε από τον Μάιο και πέρα στις 57 με μέσο τονάζ 984.000 τόννων ήμερησίως έναντι των 1.055.000 τόννων των πρώτων μηνών του έτους. Κατά τους άρμοδιους της Διώρυγος είναι προφανές ότι η πτώση αυτή οφείλεται έξ' ολοκλήρου στην ένταση του πολέμου στον Κόλπο και άφορα ειδικώς την κίνηση των πετρελαιοφόρων.

Κατά τους ειδικούς, τις άρνητικές αυτές εξελίξεις θα μπορούσε να αντισταθμίσει η χρησιμοποίηση στο μέγιστο δυνατό του άραβικού πετρελαιοαγωγού που καταλήγει στον λιμένα Yenbo στην Έρυθρά Θάλασσα. Σήμερα με τον πετρελαιοαγωγό αυτόν διοχετεύονται περί τό 1 έκατομ. βαρελιών ήμερησίως, ενώ η έντατική χρησιμοποίησή του θα μπορούσε να άνεβάσει την ποσότητα αυτή σε 1,8 έκατομ. βαρελιών ήμερησίως.

Η ΔΙΑΦΟΡΑ ΚΟΣΤΟΥΣ

Στή Γαλλική Βουλή κατετέθη έρώτηση για την προστασία της έθνικής ναυπηγοβιομηχανίας από τον ξένο συναγωνισμό. Καί ο άρμόδιος Έπουργός, άπαντώντας, άφου μνημόνευσε τά σχετικά κυβερνητικά μέτρα άνεφέρθη στις άνεπίσημες παραστάσεις του ΟΟΣΑ προς τή Ν. Κορέα, που έκφράζουν την άνησυχία των εύρωπαϊκών χωρών για την παγκόσμια κρίση. Συμπληρώνοντας την άπάντησή του άνακοίνωσε ότι ειδικώτερα τό

θέμα του νοτιοκορεατικού ναυπηγικού άνταγωνισμού έχει άποτελέσει τό άντικείμενο έπισταμένων μελετών των άρμοδίων ύπηρεσιών. Άπό τις μελέτες λοιπόν αυτές άποδεικνύεται ότι τό διαφορικό κόστος μεταξύ ενός μέσου εύρωπαϊκού ναυπηγείου και των ναυπηγείων της Κορέας φθάνει τό 58%. Άπό τό ποσοστό αυτό 35% άποδίδεται στο κόστος των βασικών συντελεστών (25% για την εργασία και 10% για τά ύλικά), τό 17% στη δομή των ναυπηγείων με μορφές που έπιτρέπουν τή ναυπήγηση πλοίων σε σειρά και τό 6% στο βιομηχανικό έξοπλισμό που είναι πιο έκσυγχρονισμένος και συνεπώς άνταγωνιστικώτερος. Αύτά χωρίς να ληφθούν ύπόψη τά λειτουργικά όφέλη από την καλύτερη όργάνωση και την μεγαλύτερη παραγωγικότητα του προσωπικού κυρίως από την τυποποίηση της εργασίας.

Οι μελέτες αυτές, κατέληξε ό Γάλλος Έπουργός, σε συνδυασμό με έπισκέψεις των ύπευθύνων των ναυπηγείων στα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία θα βοηθήσουν τις προσπάθειές μας για τή βελτίωση της άνταγωνιστικότητας των Γαλλικών ναυπηγείων.

ΚΙΤΡΙΝΟ ΦΩΣ

Η πρόσφατη έκθεση του κονσόρτσιου των Βρετανικών και Γαλλικών τραπεζών, στο όποιο είχε άνατεθεί από τις άντίστοιχες Κυβερνήσεις ή μελέτη του πολυθρύλητου

θέματος της μόνιμης συνδέσεως της Μάγχης, έδωσε τό «κίτρινο φώς» στην προώθηση της ύποθέσεως, από την άποψη ότι άποφάνεται πως ή χρηματοδότηση της συνδέσεως είναι δυνατή χωρίς γενική κρατική έγγηση.

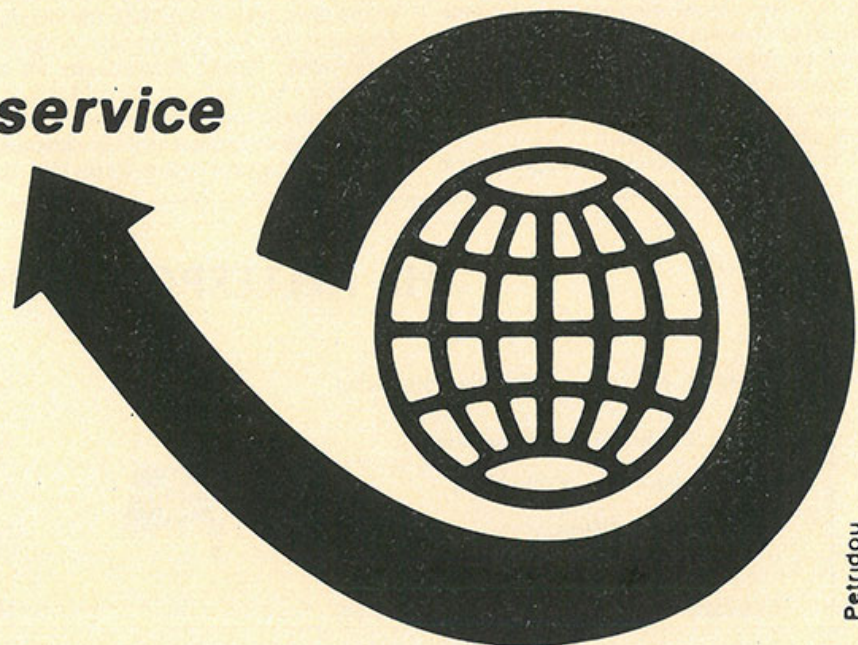
Βεβαίως για να δοθεί τό «πράσινο φώς» χρειάζονται ακόμα πάρα πολλά πράγματα. Καί κυρίως χρειάζεται ένα καλομελετημένο σχέδιο που θα κατανέμει τούς κινδύνους αυτού του τεράστιου έργου μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων μερών, δημόσιων και ιδιωτικών. Πράγμα που προϋποθέτει τή στενή συνεργασία μεταξύ άφενός των ενδιαφερομένων κρατικών ύπηρεσιών και της ΕΟΚ και άφετέρου των τραπεζών, χρηματοδοτών, κατασκευαστών και άσφαλιστών.

Κατά την έκθεση των τραπεζών, μία διπλή σιδηροδρομική σήραξ διαμέτρου 2X7 μέτρων έπιτρέπεται τήν άμφίδρομη έξυπηρέτηση των όχημάτων, θα στοιχίσει περίπου 7,5 δισεκ. λιρών Άγγλίας με ύπολογισμό πληθωρισμού 9% και έπιτοκίου 13% έτησίως. Με τήν προϋπόθεση πάντως ότι οι συνεννοήσεις θ' άρχίσουν άμέσως, πρέπει να έχουμε ύπόψη ότι θα χρειασθούν δύο όλόκληρα χρόνια για τις προπαρασκευαστικές εργασίες και έπτά επί πλέον χρόνια για τήν έκτέλεση του έργου. Πού σημαίνει ότι ή σύνδεση Άγγλίας — Εύρώπης δέν θα είναι δυνατό να έγκαινιασθεί πριν από τό έτος 1993.

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

Address: Filonos 107-109 Phones. 4531.583 4531.478. 4531.479 Telexes 3602.3115 UNIV. GREECE

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

...
 'Η Σοβιετική Ένωση συνεχώς αυξάνει τον στόλο της μεταφοράς χύδην στερεών φορτίων, με αποτέλεσμα να μειώνεται σταδιακά η εξάρτησή της από το υπό ναύλωση τοννάζ, το οποίο εν πολλοίς αντιπροσωπεύουν τα ελληνόκτητα σκάφη.

Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιεύει το Lloyds Shipping Economist του περασμένου 'Ιουνίου, οι Σοβιετικοί, εκμεταλλευόμενοι τη μείωση των τιμών κατά το 1983, απέκτησαν 16 μπάλκ κάρριερς μεγέθους μεταξύ 26-45.000 τόν. d.w., όλα ναυπηγήσεως της δεκαετίας του 1970.

Με αυτά τα μεταχειρισμένα σκάφη, τα οποία συνολικά της εκόστισαν 130 εκατομ. δολάρια, καθώς και με τρία νεότευκτα μπάλκ κάρριερς που παραδόθηκαν από ναυπηγεία της Κομεκόν, ο σοβιετικός στόλος μπάλκ κάρριερς άνω των 20.000 τόν. d.w. ανήλθε στις άρχες του 1984 στα 55 σκάφη, χωρητικότητας 1,76 εκατ. τόνων, κατά 56% μεγαλύτερος του στόλου που έλεγχαν οι Σοβιετικοί περί τα τέλη του 1981.

Σύμφωνα πάντα με τους υπολογισμούς του L.S.E., ο σημερινός στόλος μπάλκ κάρριερς της Σοβιετικής Ένώσεως μπορεί να καλύψει το 40% περίπου των εισαγομένων δημητριακών από τις ΗΠΑ, Καναδά, 'Αργεντινή και Αυστραλία, ενώ το 1981 είναι ζήτημα εάν το σοβιετικό τοννάζ εκάλυπτε το 10% των εισαγωγών της χώρας.

...
 Πληθαίνουν τα μεγάλα δεξαμενόπλοια που κατευθύνονται προς τον Περσικό σέ αναζήτηση ενός καλοπληρωμένου ταξιδιού πριν οδηγηθούν στα διαλυτήρια της 'Απω Ανατολής.

'Ηδη ο αριθμός των αργούντων ή επισκευαζομένων δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών έχει περιορισθεί κάτω των 55 εκατομ. τόν. d.w. έναντι 60,7 εκατομ. περί τα μέσα Μαΐου.

'Από την άλλη πλευρά η μείωση του όγκου και του ρυθμού διαλύσεων U/VLCC έχει οδηγήσει σε αύξηση τη ζήτησεως πλοίων και πιστεύουμε ότι είναι πρόσφορη περίοδος για τη διάλυση των παρήλικων φορτηγών και μπάλκ κάρριερς σε αρκετά υψηλές τιμές.

...
 Πάντως το ενδιαφέρον των έφοπλιστών στρέφεται τους τελευταίους μήνες προς τα δεξαμενόπλοια, όπου σημειώθηκε σημαντική αύξηση του όγκου των παραγγελιών σε σχέση με το 1983. 'Η εξέλιξη αυτή προκαλεί εύλογα ερωτηματικά όταν αναλογισθεί κανείς ότι η υπερπροσφορά τοννάζ πετρελαιοφόρων κυμαίνεται περί τους 100 εκατομ. τόν. d.w. από τους οποίους 55 εκατομ. βρίσκονται σε παροπλισμό και οι υπόλοιποι σε προσωρινή άργια, σε έπισκευές ή πλέουν με μειωμένη ταχύτητα.

...
 'Εντονη υπήρξε η αντίδραση της Βρετανίας προς την κυβέρνηση της Τεχεράνης για την επίθεση κατά του δεξαμενοπλοίου «British Renown» 265.000 τόν. d.w. το οποίο επλήγη πρό ολίγων ημερών καθώς έπλεε κενό φορτίου σε διεθνή ύδατα βορειοανατολικά του Μπαχρέιν.

Στην ανακοίνωσή της η Βρετανία ζητεί έγγυήσεις από την Περσία ότι δεν πρόκειται στο μέλλον να πληξει βρετανικά έμπορικά πλοία που ταξιδεύουν στον Περσικό Κόλπο.

'Από την άλλη πλευρά η 'Ιαπωνία ανακοίνωσε ότι το 'Ιράν απείλησε την Κυβέρνηση του Τόκιο ότι θα διακόψει όλες τις αγορές ιαπωνικών προϊόντων, εάν δεν αυξηθούν σύντομα οι αγορές περσικού πετρελαίου από την 'Ιαπωνία.

...
 'Ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες από την 'Ιαπωνία αναφέρουν ότι η 'Ιαπωνική κυβέρνηση εξετάζει και πάλι τις έπιπτώσεις από την άποφασισθείσα μείωση του αριθμού των VLCC που χρησιμοποιούνται ως πλωτές αποθήκες άργου.

Οι πρόσφατες εξελίξεις στον Περσικό κατέστησαν πλέον περισσότερο αναγκαία την διατήρηση ύψηλών αποθεμάτων πετρελαίου και δεν πρέπει να αποκλείεται να διατηρηθούν περί τα 25 VLCC υπό χρονοναύλωση περιόδου άνοικτά των ιαπωνικών άκτών.

...
 Μειώθηκε κατά το 1983 το ποσοστό της συμμετοχής των χωρών του ΟΠΕΚ στην παγκόσμια αγορά πετρελαίου.

Συγκεκριμένα, κατά τον περασμένο χρόνο οι χώρες του ΟΠΕΚ κάλυψαν το 43% της συνολικής παραγωγής, έναντι ποσοστού περί το 60% που εκάλυπταν το 1979. Σέ απόλυτους αριθμούς η παραγωγή του ΟΠΕΚ από 31,6 εκατομ. βαρέλια την ημέρα το 1979 στις άρχες του 1984 περιορίσθηκε σέ 17,8 εκατομ. βαρέλια. 'Η άλλαξη αυτή στη σύνθεση της παγκόσμιας παραγωγής άργου σημαίνει τον περιορισμό της ισχύος του 'Οργανισμού που κατά την πρόσφατη σύνοδο της Βιέννης άποφάσισε την διατήρηση του ίδιου έπιπέδου τιμών και παραγωγής, παρά τις οικονομικές δυσκολίες που αντιμετωπίζουν πολλά από τα κράτη-μέλη.

...
 Μικρή αύξηση της τάξεως του 2% σημείωσε σύμφωνα με τα έτήσια στοιχεία της GATT, ο όγκος των διεθνών έμπορικών συναλλαγών κατά το 1983.

Ειδικότερα, ο όγκος της παγκόσμιας γεωργικής παραγωγής σημείωσε μείωση της τάξεως του 1%, ενώ αντίθετα οι εξαγωγές γεωργικών προϊόντων κατά 2%. 'Εξάλλου, ο όγκος παραγωγής όρυκτων μειώθηκε κατά 1,5%, με την παραγωγή άργου σχεδόν στασιμη και την παραγωγή γαιανθράκων μειωμένη για πρώτη φορά από την 1971.

"Όσον άφορά την παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων, αυτή παρουσίασε αύξηση κατά 3%, ενώ ιδιαίτερα στις άναπτυσσόμενες χώρες ο όγκος της βιομηχανικής παραγωγής αύξηθηκε κατά 6%, κυρίως λόγω των αυξημένων εξαγωγών των άναπτυσσόμενων προς τις βιομηχανικές χώρες.

...
 Δικαιολογημένη άνησυχία προκάλεσε στους διεθνείς ναυτιλιακούς κύκλους η πρόσφατη δήλωση 'Ιάπωνά αξιωματούχου σέ σύσκεψη του ΟΟΣΑ, ότι η χώρα του εξετάζει το ένδεχόμενο να άποδεχθεί τον Κώδικα που προτείνει η Ούγκαντα για την κατανομή των φορτίων.

Πρόκειται για την πρώτη φορά που εκπρόσωπος της ιαπωνικής κυβερνήσεως συζητά την πιθανή άποδοχή του σχεδίου έπιμερισμού φορτίων και παρά το γεγονός ότι απέκλεισε τη βάση του 40-40-20, και μόνη η συζήτηση γύρω από τον έπιμερισμό των ιαπωνικών φορτίων είναι κατά την γνώμη μας άρνητική για το μέλλον του θαλάσσιου έμπορίου.

...
 Τα τελευταία στοιχεία των παραγγελιών που άνατέθηκαν σέ ιαπωνικά ναυπηγεία τον περασμένο 'Ιούνιο άποδεικνύουν τις δυσχερείς συνθήκες που έπιφυλάσσει το άμεσο μέλλον και για τα ναυπηγεία της 'Απω Ανατολής.

Σύμφωνα με έπίσημα στοιχεία του ιαπωνικού ύπουργείου Έμπορίου, οι παραγγελίες του 'Ιουνίου σέ τον γκρός ήσαν κατά 17,9% λιγότερες του Μαΐου 1984 και κατά 79,1% μειωμένες έναντι εκείνων που τοποθετήθηκαν τον 'Ιούνιο του 1983.

'Ακόμη χάριν συγκρίσεως άξίζει να σημειώσουμε ότι οι συνολικές παραγγελίες των ιαπωνικών μονάδων κατά το οικονομικό έτος 1983-84 ύστερούν σέ τον γκρός κατά 54,4% έναντι των άνατεθέντων κατά το αντίστοιχο οικονομικό έτος που έληξε τον 'Ιούνιο του 1983 και οι όποιες περιελάμβαναν το πρώτο σκέλος της παραγγελίας μαμμούθ της Σάνκο Στήμσιπ.

...
 Πάντως την στιγμή αυτή η 'Ιαπωνία κρατά ακόμη τα σκήπτρα στον ναυπηγικό τομέα και στο ναυπηγικό της καρνέ περιλαμβάνονται τα μεγαλύτερα υπό ναυπήγηση σκάφη: ένα VLCC για λογαριασμό ιαπωνικής εταιρίας, ένα OBO των 280.000 τόν. d.w. για πλοιοκτήτες του Χόγκ Κόγκ, ένα μεγάλο μπάλκ κάρριερ των 230.000 και πέντε των 150.000 τόν. d.w. για 'Ιάπωνες και ένα μπάλκ κάρριερ έπίσης των 150.000 τόνων που προορίζεται για πλοιοκτήτη του Χόγκ Κόγκ.

STRATAKIS SHIPPING (AGENCIES) CO. LTD.

Daily 24 hours complete agency service

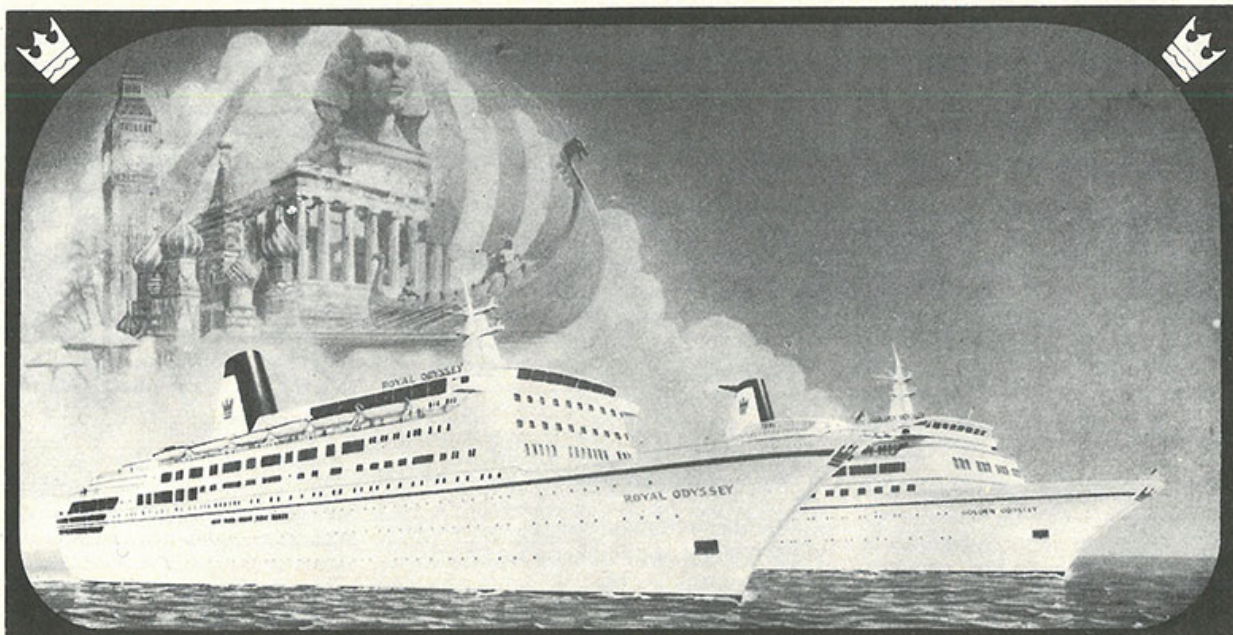


2, KAPODISTRIU STR.,
PIRAEUS, GREECE

Tel.: 4129677 - 4126680

Telex: 213128 JNS GR

Cable: JOHNSTRATCO - PIRAEUS



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29
Phone: 541361/268532 — Telex: 2700048/271480/213836 — 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

‘Η ἀλληλογραφία μας

Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ

‘Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Παίρνω τό θάρρος νά σάς ἐνοχλήσω καί νά σάς ἐκφράσω ὀρισμένες ἀπορίες μου. Στό τεύχος σας τῆς 1ης Ἀπριλίου καί στό ἄρθρο ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ, ἐδιάβασα τήν περίπτωσιν τοῦ «ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.» (κυτήθηκε λίγες ὥρες μετά τόν ἀπόπλου τοῦ ἀπό τό Κουβεΐτ).

Καί δυστυχῶς αὐτό δέν εἶναι τό μόνο δεξαμενόπλοιο πού ἐβλήθη. Ἀκολουθήσαν καί ἄλλα τό ὅποια ἤ ἐφειγαν ἀπό τό Κουβεΐτ ἤ ἀπό τήν Ράς Τανούρα.

Καί ἐχω τήν ἀπορία, πῶς εἶναι δυνατόν νά θεωρεῖται ἐμπόλεμη περιοχή μόνο ἡ περιοχή τοῦ Κάργκ Ἀϊλάντ τῇ στιγμῇ πού τά δεξαμενόπλοια κινδυνεύουν καί ἐκτός αὐτῆς τῆς περιοχῆς;

Καί ἀκόμη, πῶς εἶναι δυνατόν νά ὑποχρεώνονται οἱ Ἕλληνες ναυτικοί νά πηγαίνουν σ’ αὐτά τά λιμάνια, ἀφοῦ ὑπάρχει κίνδυνος τῆς ζωῆς τους;

Θά μοῦ πῆτε ὁ ναυτικός ἔχει δικαίωμα παλιννοστήσεως. Ναι, βέβαια ἔχει τό δικαίωμα παλιννοστήσεως, ἀλλά μέ δικά του ἐξοδα, ἀν δέν ἔχει κλείσει τό προβλεπόμενο ἐξάμηνο, καθῶς καί τά ἐξοδα τοῦ ἀντικαταστάτου τοῦ.

Καί ἂν κάποιοι δέν μπορεῖ νά ἀνταπεξέλθω σ’ αὐτά τά ἐξοδα τότε τί γίνεται;

Ἀκολουθεῖ τό πλοῖο κάνοντας τήν προσευχή του καί ἐλπίζοντας στήν καλή του τύχη;

Δέν θά μπορούσε τό ΥΕΝ νά λάβει κάποια μέτρα, ὑπερασπίζοντας τή ζωή τῶν Ἑλλήνων ναυτεργατῶν, πού γιά ὀρισμένους δέν εἶναι τίποτα παραπάνω παρά ἓνα ἐξάρτημα ἀκόμα τοῦ βαποριοῦ;

Ἡ μήπως πρέπει νά συνηθίσουμε στήν ἰδέα ὅτι οἱ Ἕλληνες ναυτικοί θά συνεχίσουν νά μένουν ξεχασμένοι ἀπό ὁλοῦς, μιά καί λόγω ἐπαγγέλματος οἱ περισσότεροι δέν ψηφίζουν;

Φιλικώτατα
ΜΟΣΧΟΥΛΑ ΒΟΥΛΓΑΡΗ
Μ/Τ "MESOLOGI"

14.6.84

Σημ. Συντ.: Τό ΥΕΝ ἔχει γνωματεῦσει τά ἀκόλουθα γιά τίς περιπτώσεις πού θίγει ἡ ἐπιστολογράφος:

1. Ὃταν τό πλοῖο κατευθύνεται στό λιμάνι Οὐμ Κάρσ τοῦ Ἰράκ καί Κάργκ Ἀϊλάντ τῆς Περσίας ἤ στίς ἐκβολές τοῦ ποταμοῦ Σάτ Ἑλ Ἀράμπ κάθε ναυτικός δικαιούται νά ζητήσει τήν ἀπόλυσή του καί παλιννόστηση.

2. Ναυτικοί πού ἀκολουθοῦν τό πλοῖο στίς ἀνωτέρω περιοχές δικαιούνται ἐπιδόματος πού εἶναι τό 125% τοῦ βασικοῦ μισθοῦ.

3. Ὃταν τό πλοῖο κατευθύνεται σέ ἄλλα λιμάνια τῆς Περσίας (Μπαντάρ Ἀμπάς κλπ.) καί πάλι ὁ ναυτικός μπορεῖ νά ζητήσει τήν ἀπόλυσή του καί παλιννόστηση. Γιά ταξίδια σέ αὐτά τά λιμάνια δέν καταβάλλεται τό παραπάνω ἐπίδομα.

4. Τά λιμάνια τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, τοῦ Κουβεΐτ καί τῶν Ἠνωμένων Ἀραβικῶν Ἐμιράτων δέν θεωροῦνται λιμάνια ἐμπολέμων (σημ. συντ. καί οὕτε θεωροῦνται λιμάνια ἐμπολέμων ἀπό τοῦς ἀσφαλιστές).

5. Ἄν ὁ ναυτικός ἔχει ὑπογράψει ἀτομική σύμβαση ναυτολογήσεως μέ ὁρο ταξίδια στό λιμάνι τῶν ἐμπολέμων Ἰράκ καί Ἰράν καί πάλι μπορεῖ νά ζητήσει τήν ἀπόλυσή του ἀλλά δέν δικαιούται ἐξοδα παλιννοστήσεως.

Ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρας ἔχει

δηλώσει ὅτι ἡ Ἑλλάδα δέν ἀπαγορεύει τά ταξίδια στό ἀνωτέρω λιμάνια ἀλλά ἐπειδή τόν τελευταῖο καιρό εἶχαν αὐξηθεῖ οἱ ἐπιθέσεις ἐναντίον τῶν πλοίων πού πλέουν στό μυχό τοῦ Περσικοῦ εἶχε συστήσει νά ἀποφεύγονται οἱ πλόες τῶν ἐλληνικῶν πλοίων στήν περιοχή αὐτή. Ἀντίθετα, ὁ γεν. γραμματέας τῆς ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης μέ ἐπείγον τηλεγράφημα πρὸς τό ΥΕΝ ζήτησε νά σταματήσουν οἱ πλόες τῶν ἐλληνικῶν πλοίων στό λιμάνι τῶν ἐμπολέμων γιατί, ὅπως ἀνέφερε, κανένα ἐπίδομα δέν μπορεῖ νά μπεῖ πάνω ἀπό τή ζωὴ τῶν ναυτικῶν. Ἐπίσης ἡ ΠΝΟ ἀντέδρασε καί στήν περίπτωση τῆς μή καταβολῆς τῶν ἐξόδων παλιννοστήσεως σέ ὅσους ἔχουν ὑπογράψει ὁρο νά ἀκολουθοῦν τό πλοῖο στό λιμάνι τῶν ἐμπολέμων. Τό σχετικό τηλεγράφημα ἀναφέρει τά ἑξῆς: Θεωροῦμε ὅτι ἡ Πολιτεία καί ἐιδικά τό ΥΕΝ ἔχει ὑποχρέωση νά προστατεύσει τοῦς ναυτικούς μας, ἀκόμη καί ἀπό τοῦς ὁρους πού οἱ ἴδιοι ὑπογράφουν στίς ἀτομικές τους συμβάσεις ναυτολογήσεως ὅταν αὐτοὶ οἱ ὁροὶ βάζουν σέ κίνδυνον τήν ἰδίαν τήν ζωὴ τους. Κατόπιν αὐτοὶ νομίζουμε ὅτι εἶναι ἀπαράδεκτο νά ἐπιβαρύνεται ὁ ναυτικός μέ τά ἐξοδα παλιννοστήσεώς του ὅταν ἀρνηθεῖ νά ἀκολουθήσει τό πλοῖο στό λιμάνι τῶν ἐμπολέμων Ἰράκ καί Ἰράν ἐπειδή ἔχει ὁ ἴδιος ὑπογράψει σχετικό ὁρο στήν ἀτομική του σύμβαση. Ἐπιβάρυνση ναυτικῶν, μέ ἐξοδα παλιννοστήσεώς τους, καταλήγει τό τηλεγράφημα, ἰσοδυναμεῖ οὐσιαστικά μέ ἐξαναγκασμό νά ἀκολουθήσουν τό πλοῖο.

Αὐτά λένε τό ΥΕΝ καί ἡ ΠΝΟ καί ἀσφαλῶς κανένας δέν μπορεῖ νά ἀξιώσει ἀπό ἐργαζομένους νά θυσιάσουν τή ζωὴ τους στή διάρκεια τῆς ἐργασίας τους. Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά ὑπάρχει τό πρόβλημα τῆς ἀσφαλήσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων καί οἱ εὐκαιρίες γι’ αὐτή τήν ἀπασχόληση δέν εἶναι πολλές. Συνεπῶς, πρέπει νά βρεθεῖ μιά λύση πού νά ἱκανοποιεῖ καί τίς δύο πλευρές, καί τήν πλοιοκτήτρια πού ἀγωνίζεται γιά μιά ναύλωση, καί τοῦς ναυτικούς μας πού εὐλόγα ἐπιθυμοῦν νά ἐργάζονται μέ ἀσφάλεια.

Η ΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Τελευταία ἔχουν ἐνταθεῖ οἱ ἐλεγχοὶ στό πλοῖα γιά τυχόν ρυπάνσεις καί πολύ σωστά κάνουν οἱ ἀρμόδιες ἀρχές. Ἡ θάλασσα εἶναι περιουσία καί ζωὴ ὅλων μας καί δέν ἔχουμε

κανένα δικαίωμα νά τήν καταστρέψουμε, ἐνῶ ἀντίθετα ἔχουμε ὅλοι τήν ὑποχρέωση νά τήν προστατεύουμε. Δέν ὑπάρχει ἐπομένως καμία ἀντίρρηση νά ἐπιβάλλονται οἱ αὐστηρότερες κυρώσεις σ’ αὐτοὺς πού προξενοῦν τήν καταστροφὴ τῆς ἢ συντελοῦν σ’ αὐτή.

Ἡ ἀντίρρηση ὑπάρχει στὸν καταμερισμὸ τῶν εὐθυνῶν ἀπὸ τίς ἀρχές. Δηλαδή, ἐπιρρίπτονται ὅλες οἱ εὐθύνες καί οἱ διώξεις στὸν Πλοίαρχο τοῦ σκάφους ἀλλὰ καμμία ευθύνη στὸν Ἀ’ Μηχανικό, ὁ ὁποῖος εἶναι τουλάχιστον συνυπεύθυνος, ἂν ὅχι ὁ κύριος ὑπεύθυνος καί γιά τήν τήρηση τοῦ βιβλίου πετρελαίου ἀπὸ τό ὅποιο γίνεται ὁ ἐλεγχος τῆς διάθεσης τῶν καταλοίπων τῶν πλοίων, καί γιά τὸν τρόπο τῆς τεχνικῆς διαδικασίας τῆς ἀπόρριψης ἢ διάθεσης αὐτῶν (τῶν καταλοίπων) ἀνάλογα μέ τίς προδιαγραφές καί τίς ἀποδόσεις τῶν καταλλήλων μηχανημάτων (διαχωριστῶν κ.λπ.) τὰ ὅποια διαθέτει ἡ ὁχι τό πλοῖο.

Ἡ ὅλη διαδικασία τῆς συλλογῆς, διαθέσεως ἢ ἀπορρίψεως τῶν καταλοίπων δέν ὑπάγεται στίς ἀρμοδιότητες τῶν Πλοιάρχων ἀλλὰ κυρίως τῶν Μηχανικῶν πού παρακολουθοῦν καί ἐκτελοῦν ὅλη τή διαδικασία.

Εἶναι λοιπὸν ἀδίκον νά ἐπωμίζεται ὁ Πλοίαρχος ὅλες τίς ὑποχρεώσεις καί νά ὑφίσταται ὅλες τίς τιμωρίες, τίς ὁποῖες, ὅπως προαναφέρθηκε πολύ σωστά, ἐπιβάλλουν οἱ ἀρμόδιες ἀρχές, ἐπειδὴ αὐτὸς μόνο προσυπογράφει στήν οὐσία τό βιβλίο πετρελαίου, χωρὶς νά ἐνοχλεῖται ὁ Ἀ’ Μηχανικός, πού κυρίως εὐθύνεται γιά τό ὅλο κύκλωμα τῶν καταλοίπων.

Οἱ παραπάνω σκέψεις καί παρατηρήσεις δέν ἔχουν σκοπὸ νά θίξουν κανένα Μηχανικό, ἀλλὰ ἀπλῶς νά ἀποκαταστήσουν μιά τάξη ἐργαζομένων πού πλήττεται σήμερον ἀπὸ τήν ἀνεργία καί νά συμβάλλουν σέ ἓνα δίκαιο καταμερισμὸ εὐθυνῶν.

Ἐνα ἄλλο ἐπίσης φαινόμενο πού παρατηρεῖται σέ πλοῖα πού καταπλέουν στὸν Πειραιᾶ εἶναι ὅτι ἐνῶ ἔχουν θεωρημένο τὸ Βιβλίο Πετρελαίου ἀπὸ Ἑλληνικά Προξενικά Λιμεναρχεῖα, τό ΓΠΘΑΠ τοῦ ΚΛΠ ἐπιβάλλει πρόστιμα γιά κακὴ ἢ πλημμελὴ τήρηση τοῦ βιβλίου αὐτοῦ γιά τό ἴδιο διάστημα καί μάλιστα χωρὶς ὁ Προξενικός Λιμενάρχης νά δώσει ὁδηγίες στὸν Πλοίαρχο ἢ νά κάνει ὅποιαδήποτε παρατήρηση σχετικὰ μέ τήν τήρηση τοῦ βιβλίου. Ὃταν διαμαρτηρηθήκαμε γι’

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

αυτό μάς δόθηκε ή απάντηση ότι ο Προξενικός Λιμενάρχης δεν ξέρει να κάνει έλεγχο του βιβλίου γιατί δεν έχει εκπαιδευτεί και θεωρεί αυτό χωρίς έλεγχο, αφού πρόσθεσαν ότι το βιβλίο έχει σαφέστατες οδηγίες για την όρθή τήρηση και δεν επιτρέπεται στον Πλοίαρχο του σκάφους να τις άγνοεί. Καί ρωτάμε τότε: 'Αφού οι οδηγίες είναι σαφέστατες πώς ο Προξενικός Λιμενάρχης που είναι συνήθως άνωτερος αξιωματικός του Λ.Σ. δεν είναι σε θέση να τις διαβάσει και να κάνει τον έλεγχο αλλά πρέπει να εκπαιδευτεί σ' αυτό, ενώ ο Πλοίαρχος του πλοίου με μία ανάγνωση των οδηγιών του βιβλίου πρέπει να τό τηρεί σωστά;

'Απάντηση σ' αυτό δεν δόθηκε από τό ΓΠΘΑΠ, και πολύ θά παρακαλούσαμε την άρμόδια ύπηρεσία του YEN να μάς απαντήσει.

Τελειώνοντας θά ήθελα να κάνω μία πρόταση: Κανείς Πλοίαρχος ή Α' Μηχανικός να μη ναυτολογείται ή να παίρνει άδεια άναχωρήσεως για ναυτολόγηση άν προηγούμενα δεν έχει περάσει από τό άρμόδιο ΓΠΘΑΠ και δεν έχει ένυπόγραφα ενημερωθεί για την όρθή τήρηση του βιβλίου πετρελαίου. Μόνο έτσι θά σταματήσει αυτή ή απαράδεκτη κατάσταση που επικρατεί στον τομέα αυτό και που σε τελευταία άνάλυση επιβαρύνει με τά πρόστιμα τούς Πλοιάρχους στους όποιους οι εταιρίες χρεώνουν τελικά οι περισσότερες τά τέτοιου είδους πρόστιμα.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία και παραμένω ειλικρινά δικός σας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΑΛΑΦΡΑΓΚΗΣ

Σημ. Συντ.: Τό θέμα αυτό «καίει» την πλοιαρχική τάξη και οι λογικότερες υποδείξεις του έπιστολογράφου πρέπει να ύλοποιηθούν τό ταχύτερο δυνατόν.

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Τό κόστος της ζωής άνεβαίνει και ή σύνταξις δεν μάς φθάνει, είναι ή σημερινή συζήτηση των συνταξιούχων ναυτικών και άν δεν υπήρχαν μικρά αποθέματα από τά όποια να συμπληρώνουμε τάς έλλείψεις θά τά φέρναμε πολύ δύσκολα να ζήσωμε.

Τό NAT με την κρίση που εξακολουθεί να

μαστιίζει την ναυτιλία τρία χρόνια τώρα και με την συνεχή απομάκρυνση των πλοίων από τό ελληνικό νηολόγιο όχι μόνο δεν μπορεί να ανταποκριθεί στα δίκαια αιτήματα των συνταξιούχων ναυτικών αλλά κινδυνεύει να κλείσει και τις πόρτες του.

Από τό άλλο μέρος τό κράτος φορολογεί τάς συντάξεις των ναυτικών κατά τρόπον άπαράδεκτο. Συγκεκριμένα ενώ από τό σύνολο των αποδοχών των έν ενεργεία αξιωματικών του Ε.Ν. κρατούνται 0,6% για χαρτόσημο και αφού αφαιρεθούν από αυτός οι κρατήσεις του NAT, τό χαρτόσημο και ισόποσο 40 λιρών τά ύπόλοιπα φορολογούνται προς 4,95% και τούτο διότι εισάγουν τό πολύτιμο διά την έθνική Οικονομία συνάλλαγμα, των ίδιων αξιωματικών όταν βγούν στην σύνταξη οι συντάξεις που αποβλέπουν σε κοινωνική πρόνοια και που προέρχονται πάλιν από τό ίδιο συνάλλαγμα, φορολογούνται προς 18-20%.

Όπως βλέπετε ύπάρχει άδικία σε βάρος των απομάχων του κύματος και είναι άνάγκη τώρα μαζί με τό δλο συνταξιοδοτικό νομοσχέδιο που ετοιμάζεται, να θεθεί και θέμα φορολογίας των συντάξεων των ναυτικών, ή ρύθμισις του όποιου και τούς συνταξιούχους θά άνακουφίση όπως άλλωστε συμβαίνει και με άλλες τάξεις συνταξιούχων των όποιων οι συντάξεις προέρχονται από συνάλλαγμα, αλλά και τό NAT πιστεύω ότι θά ώφελησει.

Σας εύχαριστώ.

Μετά τιμής
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΦΗΚΑΡΗΣ

Πειραιεύς 9.7.84

Σημ. Συντ.: Πρέπει να καταλάβουν οι άρμόδιοι 'Υπουργοί ότι οι συνταξιούχοι ναυτικοί παίρνουν συντάξεις που προέρχονται από εισφορές σε συνάλλαγμα — συνάλλαγμα τό όποιο είναι καιρός να επιδοτηθεί με ένα αντίστάθμισμα στη φορολογία τους, άλλωστε όλοι οι εισάγοντες συνάλλαγμα στη χώρα είτε με εξαγωγές, είτε με όποιονδήποτε άλλο τρόπο έχουν αντίσταθμίματα που τά δικαιούνται και οι συνταξιούχοι ναυτικοί.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΝΕΠΙΤΡΕΠΤΟΙ ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ

Φίλε Κύριε Διευθυντά,

Θερμά σας εύχαριστώ για την φιλοξένηση,

στό τεύχος της 1ης 'Ιουλίου 1984 των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», της έπιστολής μου άναφορικά με τον Κώδικα για την πρόληψη των άτυχημάτων εργασίας στα πλοία, του Διεθνούς Γραφείου 'Εργασίας.

'Επιτρέψτε μου, ύστερα από τά συνδημοσιεύματα για την έκδοση από τό Εύγενίδειο 'Ιδρυμα μετάφρασης του Κώδικα τον περασμένο Μάη, να κάνω τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

'Η δική μου μετάφραση του Κώδικα κυκλοφόρησε από τον Οίκο Σταυριδάκη, στα 1980. 'Η αίτηση από μέρους μου για να περιληφθεί στις βιβλιοθήκες των πλοίων έγινε την ίδια χρονιά. 'Αντίτυπο δόθηκε επίσης την ίδια χρονιά στη Διεύθυνση Ναυτικής 'Εκπαίδευσης.

Προβάλλει τό έρώτημα: Για ποιό λόγο ή Διεύθυνση Ναυτικής 'Εκπαίδευσης του YEN ύστερα από τέσσερα χρόνια και όταν έχουν δημοσιευθεί στο μεταξύ σε διάφορα ναυτικά περιοδικά και στον «Οικονομικό Ταχυδρόμο» κρίσεις για τή χρησιμότητά του, μόλις τώρα άντιλήφθηκε την ύπαρξη Κώδικα και σκέφτηκε να έπιστρατεύσει τούς δύο πλοιάρχους για τή μετάφραση;

Κάνετε τί δίκαια υπόδειξη να περιληφθεί στον κατάλογο της τεχνικής βιβλιοθήκης και ή έκδοση του Οίκου Σταυριδάκη, για λόγους ίσης μεταχείρισης. Πώς είναι δυνατό όμως να ύλοποιηθεί ή υπόδειξή σας, που γίνεται με τόση δικαιοδοσία, όταν ή όλη ύπόθεση έχει εγκλωβιστεί μέσα σε έρμητικά κλειστό κύκλωμα και δεν προσφέρεται καμιά δυνατότητα έξωθεν παροχέτευσης; Καί όταν ή όλη μεταχείριση από τούς κύκλους του YEN έγινε με τόση διακριτική μονομέρεια;

Εύχαριστώ για την φιλοξενία
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΖΑΚΟΣ

Σημ. Συντ.: Με καθυστέρηση πληροφορηθήκαμε ότι για τό θέμα που θίγει ο έπιστολογράφος έγιναν όρισμένοι άνεπίτρεπτοι χειρισμοί, μεταξύ των όποιων περιλαμβάνεται και ή άποστολή έπιστολής από την 'Ελλάδα προς τό Διεθνές Γραφείο 'Εργασίας για να άπαγορεύσει την κυκλοφορία του έν λόγω έγχειριδίου με την επίκληση κόπυράϊτ, τό όποιο δεν είναι δυνατόν να ύπάρχει σε περιπτώσεις εκδόσεως διεθνών κανονισμών από ένα διεθνές όργανο. Ρωτάμε εύθως τό 'Υπουργείο και περιμένουμε μία σαφέστατη απάντηση: Γιατί δεν χρησιμοποιήθηκε ή έκδοση αυτή, έστω μέχρις ύπάρξης ή έκδοσης του 'Ιδρύματος Εύγενίδη; 'Αγνοούσε τό 'Υπουργείο τό πρόβλημα των άτυχημάτων στα πλοία, ή ύπάρχει κάποια κύκλωμα ο-

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLESO STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

**PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA**

πως σαφέστατα αναφέρει ο έπιστολογράφος, που δεν επιτρέπει να γίνει τίποτε που δεν έχει την εγκρίση του;

ΜΙΑ ΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΥΛΟΠΟΙΗΘΕΙ

Ο άσυρματιστής κ. Θάνος Σπυρόπουλος, που από τις στήλες αυτές έχει κάνει επανειλημμένες εύστοχες επισημάνσεις γύρω από διάφορα θέματα, με την κατωτέρω έπιστολή του που απήθυνε στον ύφυπουργό Συγκοινωνιών και τόν διοικητή του ΟΤΕ και κοινοποίησε προς τόν ύπουργό Ναυτιλίας και τά «Ναυτικά Χρονικά» θίγει ένα πολύ ένδιαφέρον θέμα και κάνει μία λογικότατη πρόταση ή όποια πρέπει να υλοποιηθεί ταχύτατα για να εξομοιωθούν οι ναυτικοί που εργάζονται σέ έλληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ με τούς έργοζόμενους σέ πλοία με Έλληνική σημαία.

Κύριε Ύφυπουργέ, Κύριε Διοικητά,

Επιτρέψτε μου να σάς κάνω γνωστά τά παρακάτω, και, κατόπιν παρακαλώ αποφασίστε αν θά πρέπει να δωθούν οι έντολές σας ώστε να επικρατήσει τό δίκαιο, εφόσον χαρακτηρίσετε λογικά και δίκαια τά έξής:

Έλληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία, κινούνται σήμερα περίπου 500, σ' αυτά εργάζονται Έλληνες άξιωματικοί και πληρώματα περίπου 10.000 ναυτικοί.

Επειδή κάθε ναυτικός, έτσι και ό Έλληνας, στό διάστημα που ταξιδεύει «βλέπει» τό σπίτι του μόνο μέσα σ' ένα γράμμα ή τηλεγράφημα ή διαμέσου μιάς τηλεφωνικής συνδιάλεξης.

Λόγω τής φύσης τής δουλειάς μας, δυστυχώς, μόνο με τίσ τηλεπικοινωνίες λύνουμε άκόμη και σοβαρά οικογενειακά μας προβλήματα, αν βέβαια είναι δυνατόν να έννοήσει κάποιος ότι μπορεί να βρεθεί λύση στά τόσα θέματα που άπασχολούν ένα σπίτι, μέσω αλληλογραφίας όταν μάλιστα περνούν και 40 ήμέρες άκόμη μέχρι να πάρουμε ένα γράμ-

μα έξ' αίτίας πολυήμερων ταξιδιών ή μη σωστής και εύσυνειδητης εξυπηρέτησης μας έκ μέρους τών Γραφείων όρισμένων πλοιοκτητών.

Έτσι λοιπόν, για να μή μας άπασχολούν σκέψεις οικογενειακών μας έκκρεμοτήτων, με άποτέλεσμα οι σκέψεις αυτές, πολλές φορές, να μή άπορροφούν άκόμη και στό διάστημα τής επικίνδυνης δουλειάς μας με άποτέλεσμα τούς σοβαρούς, άκόμη και θανατηφόρους τραυματισμούς στους έαυτούς μας αλλά και σέ βάρος του συνόλου τών συναδέλφων μας στο πλοίο και μάλιστα σέ πετρελαιοφόρο, προς άποφυγή όλων τών παραπάνω σ' ένα όλόκληρο ταξίδι 15, 20 ή και 35 ήμερών, αναγκάζομαστε, κατά διαστήματα, από τά πελάγη και έρχόμαστε σέ τηλεφωνική επικοινωνία με τά σπίτια μας.

Ένα τηλεγράφημα 10 λέξεων, έκ τών οποίων οι 6 λέξεις άπαρτίζουν τήν διεύθυνση και άλλη μία λέξη τήν ύπογραφη, δηλ. ούσιαστικά ένα τηλεγράφημα 3 λέξεων άποστέλλόμενο προς Έλλάδα και μέσω του Έλληνικού παρακτίου SVA από Έλληνα συναλλαγατοφόρο κ.λπ. κ.λπ., όπως τόν άποκαλούν στις έορτές Πάσχα, Χριστουγέννων καθώς και στις έθνικές έορτές αλλά εργαζόμενο σέ πλοίο με ξένη σημαία ό Έλληνικός παράκτιος κοστολογεί τό τηλεγράφημα αυτό 619 δρχ. ή 14.40 «χρυσά φράγκα» ήτοι πάγιο τέλος 6 GOLD FRANCS (258 δρχ.) σύν 8.40 GOLD FRANCS (361 δρχ.) για τήν άξία τών λέξεών του, παρ' όλο τό ύψηλό ποσό οι 619 αυτές δρχ. κοστολογούν μέν 10 λέξεις τηλεγραφήματος έκ τών οποίων μόνον οι τρεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τόν Έλληνα ναυτικό «τής ξένης σημαίας» για να πληροφορήσει το σπίτι του γράφοντας: «μήν ανησυχείτε, ύγιαίνω», καταβάλλοντας για τίσ τρεις αυτές λέξεις στόν Έλληνικό μας παράκτιο 619 δρχ.

Γιά τό λόγο αυτό και επειδή, πολλές φορές τά γνωστά σέ όλους οικογενειακά προβλήματα, ασθένειες, παιδιών, κ.λπ. παρουσιάζονται συχνότατα, που χρειάζονται όλόκληρες ώρες οι στεργιανοί εργαζόμενοι να λύσουν, κανείς δεν μπορεί να ίσχυρσθει ότι

ό ναυτικός με τρεις λέξεις που θά στείλει μ' ένα τηλεγράφημα του θά μπορέσει να κατευθυνεί τήν οικογένειά του σάν ύπεύθυνος οικογενειάρχης έτσι αναγκάζεται και έρχεται σέ τηλεφωνική επαφή με τό σπίτι του ώστε να φανεί πός χρήσιμος.

Σας κάνω γνωστό το κοστολόγιο μιάς τηλεφωνικής επικοινωνίας διάρκειας μόνον 3 λεπτών από πλοίο με ξένη σημαία, Έλληνόκτητο, μέσω του Έλληνικού παρακτίου SVA προς Έλλάδα.

Δυστυχώς, για τό παραπάνω τηλεφωνό, ό Έλληνικός Παράκτιος μας χρεώνει με 709 δρχ. ή 16.50 GOLD FRANCS, ένν τό ότι τό τηλεφώνημα αυτό επιβαρύνεται άκόμα με 258 δρχ., ως τό τέλος πλοίου, δεν τό αναφέρει διότι αυτό τό τέλος δεν τό εισπράττει ό Έλληνικός παράκτιος, έτσι όλόκληρη ή τρίλεπτη αυτή συνδιάλεξη στοιχίζει στόν Έλληνα ναυτικό τής ξένης σημαίας 967 δρχ.

Καθένας μπορεί να διερωτηθεί: μέσα σέ 3 λεπτά, αν και πληρώνω 976 δρχ., τί μπορώ να πώ και τί μπορώ ν' ακούσω έγώ ό Έλληνας εργάτης τής θάλασσας ή ό συναλλαγατοφόρος, ό πρεσβευτής, ό σημαιοφόρος κ.λπ. κ.λπ., όπως με άποκαλούν Πάσχα και Χριστούγεννα και έθνικές έορτές;

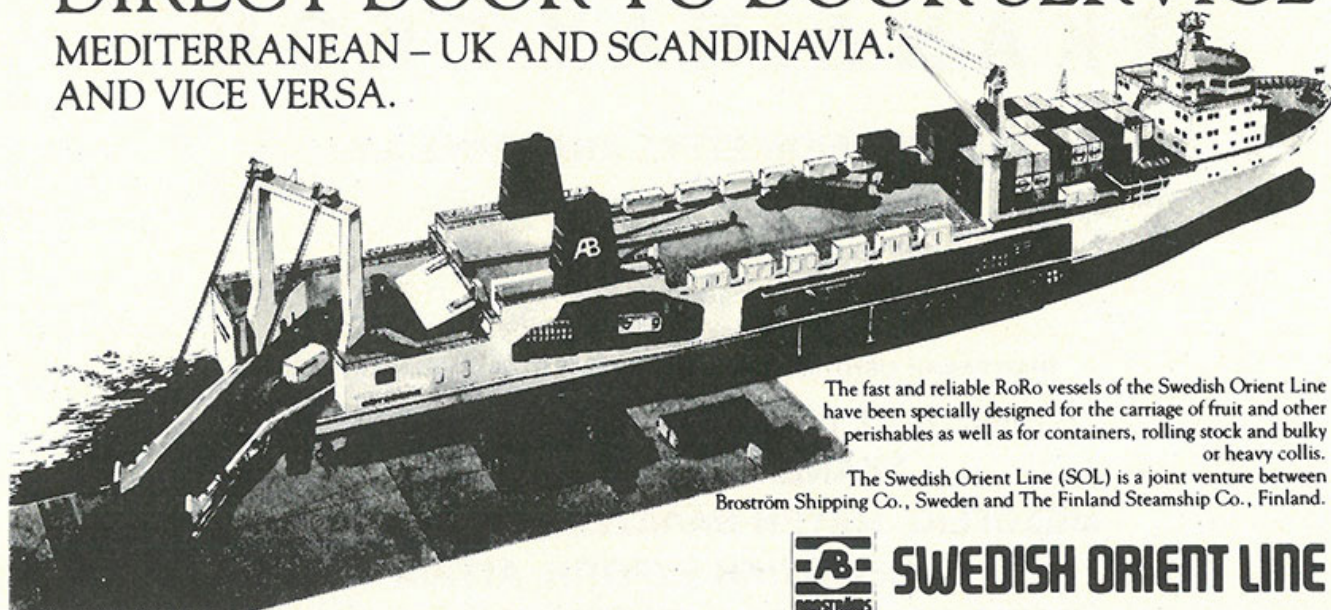
Αντίθετα, στήν Έλληνική σημαία, ό Έλληνικός παράκτιος εισπράττει 71.50 δρχ. για τό ίδιο τηλεγράφημα που εισέπραξε 619 δρχ. επειδή έστάλη από πλοίο ξένης σημαίας, δηλ. διαφορά Έλληνικής με ξένη σημαία 547.50 δρχ. μόνο για 10 λέξεις.

Επίσης, στήν Έλληνική σημαία, ό παράκτιος μας εισπράττει 181.50 δρχ. για τήν ίδια τηλεφωνική συνδιάλεξη, τών 3 λεπτών, για τήν όποια εισέπραξε 709 δρχ. επειδή έγινε από πλοίο με ξένη σημαία, δηλ. διαφορά Έλληνικής από ξένη σημαία 527.50 δρχ. μόνο για τά 3 λεπτά χρόνου.

Έξ' αίτίας όλων τών παραπάνω, Κύριοι, χιλιάδες Έλληνες Ναυτικοί, που κατά καιρούς τυχαίνει να ναυτολογηθούμε και σέ Έλληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία έντελώς νόμιμα και μέσω του ίδιου Γραφείου Εύρέσεως Ναυτικής Έργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.) που ναυτολογήθηκαν και οι συνάδελφοί μας που

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).

εργάζονται στα υπό Έλληνική σημαία πλοία και επειδή στα υπό ξένη σημαία πλοία δεν παίρνουμε κανένα ιδιαίτερο επίδομα «εκτός έδρας», και επειδή η Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Έργασίας είναι ή ίδια και στις δύο σημαίες, Σας παρακαλούμε να συζητήσετε σε κοινή σύσκεψη την παρακάτω πρότασή μας:

Σε όλα τα Έλληνόκτητα και ασφαλισμένα στο ΝΑΤ πλοία, με ξένη σημαία, να δοθεί ένας κωδικός αριθμός που να τα κάνει να διαφέρουν από τα άλλα υπό ξένη σημαίας πλοία που ανήκουν σε άλλοδαπούς πλοιοκτήτες (Ιταλικά Γαλλικά κ.λπ. άλλα πλοία) που όπωσδήποτε θα πρέπει να χρεωθούν τα πλοία αυτά με υψηλότερα τέλη.

Ο κωδικός αυτός αριθμός θα αναγράφεται επάνω σε κάθε τηλεγράφημα που θα προέρχεται από πλοίο με ξένη σημαία Έλληνόκτητο, όπως επίσης θα μνημονεύεται σε κάθε τηλεφωνική συνδιάλεξη προς Ελλάδα μέσω του Έλληνικού παρακτίου ΣΥΑ.

Με βάση τον κωδικό αυτό αριθμό θα γίνεται και η λογική χρέωση τηλεγραφημάτων και τηλεφωνημάτων αν όχι ή ίδια, που γίνεται στα υπό Έλληνική σημαία, τουλάχιστον υψηλότερη κατά 100 τοις εκατό και όχι κατά 850 τοις εκατό, στα τηλεγραφήματα, και 400 τοις εκατό στα τηλέφωνα που είναι σήμερα, περισσότερο στην ξένη από την Έλληνική σημαία.

Κύριε Υφυπουργέ, Κύριε Διοικητά, ειλικρινά πιστεύουμε ότι είναι δίκαιο το αίτημά μας και ως εκ τούτου έχουμε την πεποίθηση ότι θα καταβληθούν προσπάθειες εκ μέρους σας έτσι ώστε και οι Έλληνες ναυτικοί στα υπό ξένη σημαία πλοία Έλλήνων πλοιοκτητών να αισθάνονται κι αυτοί Έλληνες όπως οι συνάδελφοί τους στα υπό Έλληνική σημαία πλοία.

Ρουέν, 8 Ιουνίου 1984

Σας ευχαριστώ,

Έκ μέρους εκατοντάδων συναδέλφων που εργαζομένων σε πλοία υπό ξένη σημαία

Μετά τιμής
Θάνος Φ. Σπυρόπουλος
Άσυρματιστής Α' Ε.Ν.

Η ΑΠΟΛΥΣΗ ΕΝΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Πρίν από 21 χρόνια (20.4.1963) προσελήφθηκα στην Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Έμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ) σαν δημοσιογράφος και λίγους μήνες αργότερα (15.10.1963) ανέλαβα και καθήκοντα ειδικού γραμματέα. Στη συνέχεια και ύστερα από σχετικές αποφάσεις των εκάστοτε διοικητικών συμβουλίων, ανέλαβα υπεύθυνα το Γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων της ΠΕΜΕΝ, ενώ παράλληλα μου ανατέθηκε και η άρχισυνταξία του μηνιαίου περιοδικού «Ε-ΝΩΣΗ».

Μετά από 19 χρόνια, στις 26.8.1982, μου καταγγέλθηκε η σύμβαση εργασίας του ειδικού γραμματέα με εξώδικο δήλωση της διοίκησης, με την οποία με καλούσαν να εισπράξω και την από 459.585 δραχμές νόμιμη αποζημίωσή μου. Παράλληλα, μου ζήτησαν να υπογράψω δήλωδη (μου την έφτιαξαν βέβαια εκείνοι, για να μην... κοπιώσω ίσως), σύμφωνα με την οποία η προσφερόμενη δημοσιογραφική εργασία μου «έχει την έννοια και το περιεχόμενο της συμβάσεως εκτελέσεως ορισμένου έργου και διέπεται από τās διατάξεις των άρθρων 681 επ. Άστ. Κώδικος». Η δήλωση αυτή θά είχε, βέβαια, κάποια αξία αν κάτι άλλαζε στην εργασιακή μας σχέση, αφού νέκρωσε από μόνη της, για το λόγο ότι αφ' ενός συνέχισα να κάνω πάντα την ίδια δουλειά που έκανα σ' όλα τα χρόνια και αφ' ετέρου η ΠΕΜΕΝ μου κάτεβα κανονικά τās δικαιούμενα (μισθό, δδεις, δώρα, καταβολές στο ταμείο μου κλπ.).

Στις 19.6.1984 πήραν απόφαση να με απολύσουν και από τό πόστο του δημοσιογράφου, αποδεικνύοντας έτσι εμπρακτά ότι από καιρό είχαν στήσει εντεχνα τό μηχανισμό της εκπαράθρυσής μου από την ΠΕΠΕΝ. Μετά απ' όλα αυτά πολύ θά ήθελα — αν δεν κάνει κόπο στη διοίκηση της ΠΕΜΕΝ — ν' απαντήσει στα πιά κάτω άπλά έρωτήματα ενός εργαζόμενου, που προσπάθησε να ύλοποιήσει — αληθινά αγωνιζόμενος — τīs θεωρητικές επιδιώξεις της:

ΕΡΩΤΗΜΑ 1ο: Στις 26.8.1982, πού με απέλυσαν οι τīs ΠΕΜΕΝ από τή θέση του ειδικού γραμματέα και με κάλεσαν με εξώδικο να εισπράξω 459.585 δρχ., πού ήταν ή νόμιμη αποζημίωσή μου, μου έδωσαν όλο τό ποσό ή μόνο 300.000 δρχ.; Και γιατί δεν μου έχουν δώσει ακόμα τīs 159.585 δρχ. πού μου όφείλουν;

ΕΡΩΤΗΜΑ 2ο: Είχαν προετοιμάσει και τήν απολύσή μου από δημοσιογράφο ή τόκαναν μόλις τόλμησα να ζητήσω επίσημα (τούς έστειλα εξώδικο στις 9.3.1984) τās πιά πάνω χρήματά μου, μιά και είχε περάσει τόσος καιρός και δεν μου τādιναν;

ΕΡΩΤΗΜΑ 3ο: Μου έδωσε ή ΠΕΜΕΝ τή νόμιμη αποζημίωσή μου σαν δημοσιογράφο; Γιατί εγώ δεν εισέπραξα δραχμή.

ΕΡΩΤΗΜΑ 4ο: Ό μισθός του δημοσιογράφου πού μουδιναν ήταν ό νόμιμος και ό προβλεπόμενος από τή συλλογική σύμβαση εργασίας των συντακτών περιοδικού τύπου ή ήταν κατά 30.102 δρχ. λιγότερος; (Άν κάποιος έφοπλιστής έκανε κάτι τέτοιο σε μηχανικό, θά φώναζαν — και πολύ σωστά — για μιά στυγνή έκμετάλλευση και τās τέτοια).

ΕΡΩΤΗΜΑ 5ο: Επιτρέπεται τό 1984 να αποσπώνται από εργαζόμενο και μάλιστα να χρησιμοποιούνται από τή διοίκηση «γνήσιου δημοκρατικού» σωματίου δηλώσεις, σαν τήν πιά πάνω δήλωση, τήν όποια είχε συντάξει κι' όλας ιδιόχειρα ό νομικός σύμβουλος της ΠΕΜΕΝ (συνδικαλιστής και αυτός);

Αυτά και ό αναγνώστης άς βγάλει τās συμπεράσματά του.

Ευχαριστώ για τή φιλοξενία.

Φιλικά
ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΠΙΔΗΣ

Δημοσιογράφος
Κουντουριώτου 7 — Κορυδαλλός

Πειραιάς, 9 Ιουλίου 1984

Σημ. Συντ.: Η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ όφείλει να απαντήσει σε όλα τās έρωτήματα του έπιστολογράφου. Περιμένουμε.

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

Ήταν ή δέν ήταν ένα τραγικό λάθος;

Γιά τό άρθρο μέ τόν τίτλο: «Ήταν ένα τραγικό λάθος» πού δημοσιεύθηκε στό προηγούμενο τεύχος ελάβαμε δύο επιστολές, μία από τόν Πρόεδρο του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος κ. Κων. Φαφαλιό, καί μία από τόν κ. Βασ. Κούτση, οι οποίες δημοσιεύονται κατωτέρω μαζί μέ απάντηση του Διευθυντού Συντάξεως τών «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Τσαπραλή:

Η ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. ΦΑΦΑΛΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ λύπη μας διαβάσαμε στό φύλλο σας της 1ης 'Ιουλίου 1984 τό κύριο άρθρο μέ τίτλο «HTAN ENA ΤΡΑΓΙΚΟ ΛΑΘΟΣ». Πρέπει νά σās είναι γνωστό ότι τό Ναυτικό Έπιμελητήριο σύμφωνα καί μέ τήν ισχύουσα νομοθεσία του είναι ό επίσημος σύμβουλος του Κράτους στό θέματα της Ναυτιλίας.

Είναι δηλαδή ό αρμόδιος κρατικός φορέας πού ύστερα από μελέτη διατυπώνει τίς απόψεις του είτε έφόσον αυτό ζητηθεί από τό YEN ή άλλη Κρατική Αρχή είτε έφόσον τό Ν.Ε.Ε. κρίνει τούτο απαραίτητο.

Άκόμη πρίν προχωρήσει στη διατύπωση απόψεων λαμβάνει πάντοτε υπόψη του τόσο τά πλαίσια καί τίς ιδιαιτερότητες μέσα τίς οποίες κινούνται όλες οι κατηγορίες τών πλοίων - μελών του, όσο καί τίς προτάσεις — απόψεις τών επαγγελματικών έφοπιστικών ενώσεων - μελών του επίσης.

Οι απόψεις πάνω στό θέμα πού θίγει τό δημοσιεύμα σας αποτελούν προσωπικές σκέψεις του συντάκτη του πού όσοδήποτε κι άν απέχουν από τήν πραγματικότητα είναι πάντως σεβαστές καί δέν υπάρχει λόγος σχολιασμού τους. Θά μπορούσαν άλλωστε νά κριθούν καί μέ κάποια έπιείκεια άφού έκ του περιεχομένου τους είναι πρόδηλο ότι ό συντάκτης δέν έχει πλήρη ένημερότητα της ιστορίας καί τών πτυχών του θέματος.

Πρέπει όμως νά γνωρίζετε ότι όταν πρίν από έξαμήνου περίπου ανέκυψε τό θέμα αυτό, τό Ν.Ε.Ε. μετά από έπισταμένη εξέταση υπέβαλε στό Y.E.N. απόψεις πού δέν έχουν μέχρι σήμερα μεταβληθεί. Τό γεγονός τούτο άποδεικνύει ότι δέν είναι αληθής ό ισχυρισμός σας ότι τό Ν.Ε.Ε. μεταβάλλει θέσεις άπό τήν μία μέρα στην άλλη καί αποτελεί άδικη κατά του Ν.Ε.Ε. κατηγορία όταν γενικά τό Ν.Ε.Ε. δέν έχει συνηθίσει τήν ναυτική μας κοινωνία σέ τέτοιου είδους παλινωδίες.

Δέν κατανοούμε άκόμη τίς σκέψεις πού όδήγησαν τόν συντάκτη σας στην άποψη ότι τό Έπουργείο δέν πρέπει νά λαμβάνει υπόψη του τό Ν.Ε.Ε. αλλά τούς ιδιώτες (Σημ. Συντ.: Ή ύπογράμμιση δική μας).

Κατόπιν τών ανωτέρω θά πρέπει νά προέλθετε σέ καταχώρηση δημοσιεύματός σας ή αὐτοούσιας της έπιστολής μας στην επόμενη έκδοσή σας γιά τήν αποκατάστασή του εις βάρος του Ν.Ε.Ε. δημιουργηθέντος θέματος.

Ό Πρόεδρος
ΚΩΝ/ΝΟΣ Α. ΦΑΦΑΛΙΟΣ

Πειραιεύς, 6 'Ιουλίου 1984

Η ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. ΚΟΥΤΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ έκπληξη διάβασα τό κύριο άρθρο στό φύλλο σας της 1ης 'Ιουλίου 1984, πού μέ τίτλο «HTAN ENA ΤΡΑΓΙΚΟ ΛΑΘΟΣ» κατακρίνει τό YEN έπειδή ό Έπουργός κ. Κασιφάρας σέ πρόσφατη συνάντηση μέ τόν Γάλλο όμολόγό του, άπέρριψε τήν γαλλική πρόταση Κανονισμού της ΕΟΚ, προβλέποντας αντίποινα κατά έταιριών πού άνήκουν σέ χώρες έκτός ΕΟΚ καί ζητούν χαμηλούς ναύλους.

Άν ψάχναμε γιά τραγικό λάθος, φοβούμαι πώς δέν θά τό βρίσκαμε στους έπιτυχείς χειρισμούς του κ. Γ. Κασιφάρα, αλλά τίς προτάσεις πού περιέχει τό σχόλιό σας.

Κατ' αρχήν ό Κανονισμός τών Γάλλων δέν στρέφεται μόνο κατά τών πλοίων του Άνατολικού μπλόκ, αλλά καί κατά τών outsiders γενικά οίσαδήποτε μη κοινοτικής χώρας. Όλοι ξεύρουμε πώς οι outsiders προσπαθούν νά επιβιώσουν στον έξοντωτικό ανταγωνισμό πού τούς άσκούν οι Conferences (δηλ. τά μονοπώλια τών τακτικών γραμμών) διά της προσφοράς κυρίως χαμηλοτέρων ναύλων. Αυτό άποτελεί ύγεια μορφή του ανταγωνισμού πού άν έλλειπε, τότε οι ναύλοι τών φορτίων τών διεθνών τακτικών γραμμών θά έγκατελείποντο στό έλεος τών Conferences.

Ό γαλλικής έμπνεύσεως κανονισμός άποβλέπει ούσιαστικά στην κατάργηση του ανταγωνισμού τών outsiders. Ξεκινώντας μέ βάση ότι οι ναύλοι δέν είναι θεμιτοί άν βρίσκονται σέ έπίπεδα χαμηλότερα εκείνων πού θά θεωρούνται κατά τήν άποψη τών Conferences λογικά (normal value) επιβάλλουν στό πλοίο πού τούς προσφέρει αντίσταθμιστικό τέλος γιά τήν κάλυψη της διαφοράς.

Δηλαδή, ό κανονισμός παρά τήν ώραioποιημένη διατύπωση του στόχου του δηλ. τήν εξαίρεση του άθέμιτου ανταγωνισμού στην πραγματικότητα επιδιώκει τήν ισχυροποίηση τών Conferences διά της έξουδετερώσε-

ως τών outsiders. Άς δούμε όμως τώρα τήν θέση του YEN.

Οι Έλληνικές γραμμές έχουν ιδιαίτερα πληγή από τίς Conferences. Συνήθως εργάζονται ως outsiders καί όπου έγιναν μέλη Conferences τό πέτυχαν κυρίως χάρις τίς άμερικανικές άνοικτές Conferences, ενώ οι κλειστές Conferences τών Εύρωπαίων τούς έκλειναν πάντα τήν πόρτα κατόμουτρα.

Ή Έλλάς λοιπόν δέν έχει ούτε συμφέρον, αλλά ούτε καί ανάγκη νά δεχθί τόν κανονισμό αυτό πού άν ύποτεθή ότι θά περιλάβη άργότερα καί τούς κοινοτικούς outsiders, τότε άφαιρεί κάθε έλπίδα αναβίωσης Έλληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας τίς τακτικές γραμμές.

Άν δεχθί τόν κανονισμό έκθέτει τήν ναυτιλία της σέ αντίποινα από τίς θιγόμενες χώρες πού σήμερα τουλάχιστον δέν είναι μόνο χώρες του Άνατολικού μπλόκ. Μπορεί νά είναι καί οι Ήνωμένες Πολιτείες άν δέν ύπάρξει συμφωνία στον διάλογο CSG—ΗΠΑ. Μπορεί νά είναι καί αναπτυσσόμενες χώρες πού σήμερα διαθέτουν αξιόλογους outsiders. Ό άρθρογράφος σας άναγνωρίζει τόν κίνδυνο αυτόν. Τόν αντιπροέρχεται όμως ύποτιμώντας έτσι άδικαιολόγητα τίς συνέπειές του, διότι πιστεύει ότι άν διαπραγματευθούμε τήν άποδοχή τών γαλλικών προτάσεων μέ άντάλλαγμα συλλογικά μέτρα της ΕΟΚ, καί κατά τών χωρών του τρίτου κόσμου πού άσκούν προστατευτισμό, θά προσφερθούν περισσότερα ώφέλη στην Έλληνική ναυτιλία.

Έδώ όμως ή τραγικότητα τών εκτιμήσεων γίνεται μεγαλύτερη. Πρώτον, διότι από όσα ξεύρουμε κατά τήν προηγηθείσα έξαμήνη έπεξεργασία του Κανονισμού στην ΕΟΚ, οι Έλληνες εκπρόσωποι είχαν προτείνει κάτι άνάλογο σάν έπιχείρημα, αλλά συνάντησαν τήν άρνηση ή τήν σιωπή τών υπολοίπων εταίρων.

Δεύτερον, διότι στους άσχολούμενους μέ τά θέματα αυτά είναι γνωστό ότι οι λοιποί εταίροι μας δέν αντιμετώπιζουν αντίποινα κατά του προστατευτισμού τών αναπτυσσόμενων χωρών γιά γενικώτερους πολιτικούς λόγους, ενώ χώρες μέλη όπως ή Γαλλία εύνοούν τόν προστατευτισμό αυτόν άκόμα καί γιά τόν έαυτο τους.

Τρίτον, διότι κάθε αντίποινο διεθνώς ένασκούμενο, σημαίνει πρόσθετο περιορισμό στην έλεύθερη χρησιμοποίηση τών πλοίων καί συμβάλλει στην παγίωση ενός καθεστώτος προσφοράς τών διεθνών θαλασίων υπηρεσιών υπό περιορισμούς καί κυρώσεις. Ή εξέλιξη αυτή είναι αντίθετη μέ τήν αντίληψη της έλευθερίας τών μεταφορών στην όποία βασίζεται ή βίωσιμότης της Έλληνικής Ναυ-

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

τιλίας.

Προτάσεις λοιπόν για προσεταιρισμό των χωρών της ΕΟΚ σε συλλογικά αντίμετρα και αν ακόμα μάς συνέφεραν δεν συγκεντρώνουν καμία ελπίδα αποδοχής. Σ' αυτό τουλάχιστον θα απέληγε μία προσεκτικότερη εκτίμηση της σημερινής καταστάσεως που αν υπήρχε θα απέτρεπε ασφαλώς τον άρθρο-γράφο σας από εξωπραγματικές απόψεις και ανεπιτρεπτους χαρακτηρισμούς του μηχανισμού του ΥΕΝ, ως βραδυκίνητου και δύστροφου, ίδια για τον τομέα των διεθνών σχέσεων που κατά παράδοση το ΥΕΝ αποδεικνύει ότι παίρνει τις περισσότερες στροφές του. Άδικο λοιπόν κατακρίνονται οι υπηρεσίες του ΥΕΝ και έμμεσα ο κ. Γ. Κασιφάρας που πήρε θέσεις απόλυτα σωστές και σύμφωνες με τα συμφέροντα της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Θά ήθελα όμως να διαφωνήσω με τον άρθρο-γράφο σας για την λίγη εκτίμηση που τρέφει στις απόψεις του έφοπλισμού και ειδικότερα του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου της 'Ελλάδος στην Διοικούσα 'Επιτροπή του οποίου έχω την τιμή να μετέχω. Τον βεβαιώνω λοιπόν ότι οι άνθρωποι αυτοί κάτι περισσότερο ξέρουν για τα θέματα που τους ενδιαφέρουν.

Τόν βεβαιώνω τέλος ότι οι απόψεις του ΝΕΕ δεν μεταβάλλονται τόσο εύκολα όσο πιστεύει διότι συντάσσονται ύστερα από προσεκτική μελέτη και γνώση του θέματος, κάτι που δεν μπορώ να πω ότι διέκρινε στο σχόλιό σας.

Σας ευχαριστώ.

Με φιλικούς χαιρετισμούς
Β.Γ. ΚΟΥΤΣΗΣ

4 'Ιουλίου 1984

Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ

Ο Διευθυντής Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Τσαπραλής, συντάκτης του άρθρου στο οποίο αναφέρονται τόσο ο Πρόεδρος του 'Επιμελητηρίου κ. Κων. Φαφαλιός όσο και ο κ. Βασ. Κούτσας, καθώς και όλων των άλλων άρθρων των «Ν.Χ.», παρηγορηθεί:

Τό άρθρο συνάντησε όχι μόνον την κατάφαση αλλά και την επικρότηση της 'Ακτής Μιαούλη, του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης και από αυτό τό μπορεί να συναχθεί τό συμπέρασμα ότι υπάρχουν διαφορετικές εκτιμήσεις για τά θέματα που καίνε μεταξύ των συλλογικών οργάνων και του έφοπλισμού, ο οποίος αγνώνίζεται ή επιζητεί μέσα στο σκληρότατο κλίμα που δημιουργούν ή παγκόσμια οικονομική ύφεση και ο αύξανόμενος συνεχώς — στην 'Ανατολή και τή Δύση, στο Βορρά και στο Νότο — άμεσος και έμμεσος προσεταιρισμός στο διεθνές εμπόριο και στις θαλάσσιες συγκοινωνίες και απειλεί τήν υπόσταση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Άμεσος και φανερός όπως τόν άσκούν περισσότερες από 50 χώρες στον κόσμο, και έμμεσος όπως προκύπτει από τις συμφωνίες για τή μεταφορά, λόγω χάρη, «φίφτυ-φίφτυ» των σιτηρών που αγοράζει ή Σοβιετική 'Ενωση (μόνον;) από τις 'Ηνωμένες Πολιτείες, για τις μεταφορές μεταξύ 'Ηνωμένων Πολιτειών και χωρών της Νότιας 'Αμερικής, για τις μεταφορές μεταξύ Εύρώπης και 'Ιαπωνίας (είναι γνωστή ή συμφωνία μεταξύ 'Ιαπωνικού οργανισμού και βελγικής κρατικής εταιρίας για τή διακίνηση φορτίων

μεταλλευμάτων, κάρβουνου κλπ. που τολούν υπό τόν έλεγχό τους μέ γιγαντιαία μπάλκερς που θά εκμεταλλεύονται από κοινού), για τις μεταφορές άκόμη φορτίων από τουρκικά πλοία μέ επιδότηση του ναύλου μέχρι 15% κλπ. κλπ.

Έμεις δέν υποστηρίζουμε — και ούτε ήταν δυνατόν νά υποστηρίξουμε τή γαλλική πρόταση. Διαφωνήσαμε γιατί δέν άδράξαμε τήν εύκαιρία που μάς προσφερόταν για νά ύψώσουμε τή φωνή μας γενικά εναντίον του προστατευτισμού και νά επιστρατεύσουμε προς τήν κατεύθυνση αυτή και άλλες κυβερνήσεις των χωρών — μελών της ΕΟΚ — και γιατί όχι; — και τούς λαούς των χωρών αυτών, μέ μία ευρύτερη κινητοποίησή μας.

Αυτό άκριβώς εξέφρασε τό άρθρο — πουθενά δέν γράφουμε ότι έπρεπε νά δεχθούμε τή γαλλική πρόταση που άναφέρεται στους κανόνες ανταγωνισμού που άφορούν τά λάϊνερς, αντίθετα, ύπογραμμίσουμε ότι γνωρίζοντας «πού πονάν» οι συνεταιριοί μας στην ΕΟΚ, έπρεπε νά τήν αντιστρέψουμε και νά ζητήσουμε τήν καταπολέμηση του προστατευτισμού γενικά — μέ όποια μορφή και όπου κι' άς εκδηλώνεται — από τό σύνολο της κοινής 'Αγοράς, γιατί ή 'Ελλάδα που είναι εκείνη που πλήττεται ιδιαίτερα από τόν προστατευτισμό δέν μπορεί νά κάνει τίποτε μόνη της προς τήν κατεύθυνση αυτή. Στις άμφιταλαντευόμενες απόψεις που είχαν διατυπωθεί για τό θέμα αυτό στην 'Επιτροπή 'Εξωτερικών 'Υποθέσεων της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών κυρίαρχη θέση κατείχε εκείνη που μιλούσε για διάλογο μέ τούς κοινοτικούς έφ' όλης της ύλης για τό θέμα του προστατευτισμού, ή όποια, δυστυχώς, άνεστράφη (τό πώς και τό γιατί δέν είναι της παρούσης στιγμής) και αυτό, επαναλαμβάνουμε, ήταν ένα τραγικό λάθος που τό επανέλαβε τό 'Υπουργείο μέ αποτέλεσμα όχι μόνον νά μήν κερδίσουμε τίποτε, αλλά και νά άπομονωθούμε — ή Κομμισιόν, σύμφωνα μέ πληροφορίες, προχωρεί στην προετοιμασία του Κανονισμού που προτείνονταν από τούς Γάλλους.

Έτσι, δέν εκείνοι από τούς Εύρωπαίους συνεταιριούς μας που έχουν ειδικό ενδιαφέρον θά άποκτήσουν τόν Κανονισμό που ήθελαν για νά άποφύγουν τις συνέπειες του προστατευτισμού στον τομέα των τακτικών γραμμών, έμεις θά εξακολουθήσουμε νά υποφέρουμε: Τά δικά μας τράμπς θά εξακολουθήσουν νά βρίσκονται στο έλεος εκείνων που μέ τις «κλειστές λέσχες» που έχουν δημιουργήσει στις διεθνείς μεταφορές έλέγχουν τά μεγάλα κοντρά και τό ελληνικό πλοίο που δέν έχει προσβάσεις θά περιορίζεται στους «κατιμάδες» των φορτίων που μάς πετούν. Και ή Ναυτιλία μας θά εξακολουθήσει νά φθίνει, γιατί εκείνοι που προστατεύουν τις ναυτιλίες τους θά αύξάνουν τούς στόλους τους και θά γίνονται ισχυρότεροι σε βάρος των υπολοίπων στόλων, κυρίως τράμπς, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και ή ελληνική. Και τότε δέν θά έ-

χουμε κανένα έρεισμα για νά στηριχθούμε, νά κάνουμε ύποδείξεις και νά άκουσθούμε, γιατί άπλούστατα θά έχουμε γίνει άσημαντοι. (Δυστυχώς, οι μετρήσεις που κάνουμε συνεχώς, όχι βεβαίως από «χόμπυ» ή από κάποια μανία, αλλά γιατί μαζί μέ τή συνεκτίμηση και άλλων στοιχείων μάς καθοδηγούν στην πορεία που άκολουθούμε — στην πορεία που χάραξε ο Μεγάλος Δάσκαλος, ο Δημήτρης Κωττάκης — μάς δείχνουν κάθε μέρα μέ μεγαλύτερη ένταση ότι όδεύουμε πλέον προς τήν άσημαντότητα σαν ναυτιλιακή χώρα, μέ όλες τις δυσμενείς συνέπειες που θά έχει αυτό για τόν τόπο).

Είναι άναμφισβήτητο ότι εάν έλειπε ο προστατευτισμός, παρά τήν οικονομική ύφεση, τά πράγματα θά ήταν καλύτερα για τό 'Ελληνικό πλοίο και θά υπήρχε και κάποιο φώς στον όρίζοντα. Άλλά και τά διεθνή ναυτιλιακά πράγματα θά πήγαιναν καλύτερα αν έμπαινε ένας φραγμός για νά καταπολεμηθεί ο προστατευτισμός και είναι επίσης άναμφισβήτητο ότι τό πλαίσιο της ΕΟΚ ήταν για μάς ιδανικό για μία τέτοια προσπάθεια.

Δέν μπορούμε νά δεχθούμε τό επιχείρημα του κ. Κούτση ότι δέν ήταν δυνατόν νά τεθεί γενικότερο θέμα καταπολέμησης του προστατευτισμού επειδή υπήρξε άρνηση ή και σιωπή των υπόλοιπων εταίρων όταν οι 'Ελληνες εκπρόσωποι πρότειναν κάτι τέτοιο κατά τήν επεξεργασία του Κανονισμού. Γιατί, άπλούστατα, δέν γνωρίζουμε ποιές θά ήταν οι άντιδράσεις των συνεταιριών μας όταν θά τό έθετε, έστω και καθυστερημένα, ή ελληνική κυβέρνηση — και ασφαλώς τό θέμα της καταπολέμησης γενικώς του προστατευτισμού έπρεπε νά είχε τεθεί από τή στιγμή που οι συνεταιριοί μας άρχισαν νά μιλούν γι' αυτό που ένδιέφερε μόνον αυτούς, τήν προστασία δηλαδή των τακτικών τους γραμμών, που αποτελούν κυρίως τή Ναυτιλία τους, ενώ έμεις έπρεπε νά ενδιαφερόμαστε για νά προστατέψουμε τά τράμπς, που αποτελούν κυρίως τή δική μας Ναυτιλία.

Είναι δικαίωμα του καθενός νά έχει τις όποιες άντιλήψεις — και έμεις άγωνιζόμαστε για νά μπορεί νά τις εκφράζει έλεύθερα άκόμη και όταν διαφωνούμε. Για τό του 'Υπουργείου και για τις πολλές στροφές έχουμε άπλως ένα έρώτημα και περιμένουμε μία σαφέστατη άπάντηση: Πόσα ελληνικά πλοία και ποιά έπωφελέθηκαν από τις μεταφορές των φορτίων που διαχειρίζεται ή Κομμισιόν;

Τις τελευταίες ήμέρες καταβλήθηκε μία προσπάθεια νά θεωρηθεί ότι οι άντιλήψεις που εκφράσθηκαν από τό «Ναυτικό Χρονικό» στο συγκεριμένο άρθρο αλλά και για άλλα θέματα ήταν έμπνευσμένες και προέρχονταν από μία συγκεκριμένη πλευρά και κοινωνός των σχετικών πληροφοριών, που απέβλεπαν στο νά τρωθεί ή αξιοπιστία των «Ναυτικών Χρονικών», έγινε, όπως είμαστε σε θέση νά γνωρίζουμε, και ο 'Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας. Φυσικά δέν αισθανόμαστε τήν ανάγκη νά μιλήσουμε γι' αυτό τό ζήτημα, γιατί όλοι στην 'Ακτή Μιαούλη γνωρίζουν πώς διαμορφώνονται οι άντιλήψεις των «Ναυτικών Χρονικών». Και μάς άρκούν οι δικές τους διαπιστώσεις, ή δική τους άποδοχή, ή δική τους κατάφαση, ή δική τους επικρότηση.

Τελειώνουμε μέ μία παράκληση: 'Επειδή δέν μπορούμε νά άντιληφθούμε τήν ύπογραμμισμένη (από έμάς) πρόταση στην προτελευταία παράγραφο της επιστολής του κ. Φαφαλιού, παρακαλούμε νά μάς δοθούν διευκρινίσεις.

ΕΙΝΑΙ
ΥΠΟΘΕΣΗ
ΜΙΑΣ ΝΥΧΤΑΣ...



Προβλέψεις για την μελλοντική πορεία των δραστηριοτήτων του λιμένος Πειραιώς

Οι προβλέψεις για τη μελλοντική πορεία των δραστηριοτήτων του λιμένος Πειραιώς, όπως αυτές διατυπώνονται στο πρόγραμμα ανάπτυξης της προσεχούς πενταετίας, αλλά και οι στόχοι για την περίοδο αυτή ή και μακρότερη (μέχρι δεκαπενταετία), διαγράφονται ως εξής:

α. Προορισμός και προέλευση φορτίων:

Το συγκρότημα της πρωτεύουσας θα εξακολουθήσει και στην προσεχή 15ετία να είναι ο σπουδαιότερος χώρος καταναλώσεως και παραγωγής βιομηχανικών αγαθών και το μεγαλύτερο πληθυσμιακό και εμπορικό κέντρο της χώρας και έτσι να αποτελεί τον σημαντικότερο πελάτη και τροφοδότη του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου της. Η ισόρροπη αναδιάρθρωση της βιομηχανίας και του πληθυσμού σε όλοκληρη τη χώρα, στην οποία στοχεύει η πολιτική της αποκεντρώσεως, σύμφωνα με τις υπάρχουσες ενδείξεις θα προωθηθεί όπως και άλλες δυνάμεις θα κληρωθεί μέσα στο διάστημα αυτό, παρότι οι σχετικές διαδικασίες για την ανάπτυξη της περιφέρειας θα επιταχυνθούν και υπό την πίεση της ανάγκης περιβαλλοντολογικής εξυγίανσης της περιοχής των Αθηνών.

β. Άλλα λιμάνια.

Η ανάπτυξη κατά την ερχόμενη 15ετία στην ίδια περιοχή (Αττική) άλλων αξιολογών δορυφορικών λιμανιών στα οποία να διοχετεύεται ένα μέρος από την εμπορευματοκιβωτίου και ναυτιλιακή κίνηση που ήδη εξυπηρετείται στον Πειραιά, θα μπορούσε να εξεταστεί — και ενδεχομένως να υιοθετηθεί — αν η λύση αυτή εξασφάλιζε οικονομικά πλεονεκτήματα που θα αντισταθμίζουν μακροπρόθεσμα το κόστος της εφαρμογής της, ή αν το λιμάνι του Πειραιά βρισκόταν σε αδυναμία να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά όλη την κίνηση, είτε γιατί η υποδομή του ήταν έλλιπης και η επέκτασή του απέβαινε αδύνατη, είτε γιατί δεν ήταν σε θέση να προσαρμοστεί λειτουργικά στις νέες συνθήκες των μεταφορών.

Είναι γεγονός ότι στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής δεν υπάρχει άλλος χώρος, που να διαθέτει τα προσόντα που συγκεντρώνει ο Πειραιάς για μία οικονομική εξυπηρέτηση του εμπορίου και της ναυτιλίας, καθώς ο Πειραιάς βρίσκεται εγγύτατα στους τόπους κατανάλωσης και παραγωγής των διακινούμενων εμπορευμάτων και κατοικείται από το απαραίτητο εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό. Ενώ συγχρόνως το λιμάνι του Πειραιά, ανταποκρίνεται πλήρως στις σημερινές ανάγκες της κινήσεως και επί πλέον έχει τη δυνατότητα να επεκταθεί

στο επίπεδο που θα απαιτήσουν οι νέες πραγματικότητες. Διαφορετικά βέβαια έχουν τα πράγματα ως προς την επιβατική κίνηση των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου και του βορείου τμήματος του συμπλέγματος των Κυκλάδων, αφού για την εξυπηρέτησή της πλεονεκτούν έναντι του Πειραιά οι χώροι της ανατολικής Αττικής (Ραφήνα κ.λπ.).

Για τους ίδιους και ισχυρότερους λόγους αποκλείεται το ενδεχόμενο, στο διάστημα της επόμενης 15ετίας, τα γειτονικά λιμάνια (Ελευσίνας, Χαλκίδας, Κορίνθου και Αιγίου) να αποσπάσουν από τον Πειραιά αξιολογικό τμήμα από την κίνηση γενικών εμπορευμάτων. Όσοδηποτε και αν διευρύνουν τις εργασίες τους τα λιμάνια αυτά δε θα παύσουν να είναι είτε λιμάνια (Κορίνθου και Αιγίου) για τα εξαγώγιμα προϊόντα της περιοχής τους, είτε λιμάνια (Ελευσίνας και Χαλκίδας), για ορισμένα είδη μαζικών φορτίων (ξυλεία, κατεψυγμένα κρέατα κ.λπ.).

Τα δσα αναφέρονται παραπάνω για τα γειτονικά λιμάνια ισχύουν και για τα άλλα λιμάνια που λειτουργούν σε άλλες απομακρυσμένες περιοχές της χώρας. Μέχρι να πραγματοποιηθεί η βιομηχανική και πληθυσμιακή αποκεντρώση, τα λιμάνια αυτά δεν θα μπορέσουν να αναλάβουν στις μεταφορές γενικών εμπορευμάτων ρόλο σπουδαιότερο από αυτό που διαδραματίζουν σήμερα.

γ. Διαμετακόμιση

Έχει τονισθεί από όλες τις πλευρές, και είναι αληθές, ότι το λιμάνι κατέχει πλεονεκτική θέση μέσα στις θαλάσσιες συγκοινωνίες και ότι μπορεί κάλλιστα να αναδειχθεί σε ένα θαυμάσιο διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο, αν αποκτήσει την αναγκαία υποδομή. Υπάρχει όμως ένα πρόβλημα: Ποια είναι η υποδομή αυτή; Για να δοθεί ορθή λύση στο πρόβλημα αυτό, πρέπει να εκτιμηθούν σωστά όρισμένοι συντελεστές, όπως π.χ. είναι ο όγκος των εμπορευμάτων που θα χρησιμοποιούν το λιμάνι ως ενδιάμεσο σταθμό, ο χρόνος που θα διαρκέσει η χρησιμοποίησή του και ο τρόπος που θα διακινούνται τα εμπορεύματα. Αν οι συντελεστές αυτοί υποτιμηθούν δεν θα επιτευχθεί πλήρης αξιοποίηση της πλεονεκτικής θέσεως του λιμανιού. Αν αντίθετα υπερεκτιμηθούν δε θα υπάρξει κανονική αξιοποίηση των κεφαλαίων που θα διατεθούν σε επενδύσεις. Και στους συντελεστές αυτούς περιλαμβάνονται ασφαλώς οι ανάγκες του εμπορίου τόσο των χωρών της Ανατολικής Μεσογείου όσο και των γειτονικών Βαλκανικών χωρών.

δ. Σύνθεση φορτίων εισαγωγών - εξαγωγών.

Στη μεγάλη ποικιλία των γενικών εμπορευμάτων που διέρχονται από το λιμάνι υπολογίζεται ότι δε θα επέλθουν σημαντικές αλλαγές κατά την 15ετία που έρχεται.

Τα φορτία που εισάγονται σε μεγάλες ποσότητες (σίδηρος, ξυλεία, χαρτί, μηχανήματα, γάλατα κ.ά.) δεν πρόκειται να τα προσφέρει στην αγορά ή έγχωρια παραγωγή. Επομένως η εισαγωγή τους στις ίδιες ποσότητες από το εξωτερικό θα συνεχιστεί και στο μέλλον. Επίσης, κατά τις έπίσημες δηλώσεις των αρμοδίων φορέων, οι προσπάθειες για την τόνωση των εξαγωγών θα ένταθούν, ώστε τα εξαγώγιμα Έλληνικά προϊόντα να έδραιωθούν στις ξένες αγορές αγαθών. Και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ενίσχυση των εξαγωγών θα βρίσκεται συνεχώς στο επίκεντρο του Κρατικού ενδιαφέροντος.

ε. Φορτία οδικών μεταφορών.

Η κίνηση αυτοκινήτων TIR για το λιμάνι, είναι προβληματική. Αν και εξυπηρετείται πλήρως σε ειδικά κατασκευασμένες στο λιμάνι εγκαταστάσεις, ωστόσο υπάρχουν βάσιμες ενδείξεις ότι στρέφεται σιγά-σιγά προς το Μενίδι, όπου δημιουργήθηκε ήδη με την φροντίδα άλλου Κρατικού φορέα (Υπουργ. Οικονομικών) τελωνειακός χώρος ειδικά για τον εκτελωνισμό των φορτίων που μεταφέρονται από το εξωτερικό με αυτοκίνητα TIR. Ωστόσο επειδή η υποδομή που κατασκεύασε το λιμάνι για την εξυπηρέτηση των αυτοκινήτων TIR θα παραμείνει άδρανης, μία και δεν προσφέρεται για άλλη εκμετάλλευση, υπάρχει βάσιμη έλπίδα ότι θα εκδηλωθεί κρατική παρέμβαση ώστε να ανασταλούν για ένα σημαντικό χρονικό διάστημα οι ενέργειες που ενθαρρύνουν τη στροφή των αυτοκινήτων TIR προς το σταθμό του Μενιδίου. Αν παρ' έλπίδα δεν υπάρξει η παρέμβαση αυτή θα πρέπει να καλυφτεί η ζημία του Οργανισμού από την απώλεια της κινήσεως αυτής, ή οποία (ζημία) υπολογίζεται σε 250.000.000 δρχ. το χρόνο.

στ. Οικονομική κρίση

Η οικονομική στασιμότητα, από την οποία διέρχεται τα τελευταία χρόνια τόσο η παγκόσμια οικονομία όσο και η Έλληνική, φαίνεται, σύμφωνα με τα δσα υποστηρίζονται έπίσημα από τους ειδικούς και υπεύθυνους, ότι θα αρχίσει μετά τον έπόμενο χρόνο να υποχωρεί βαθμιαία, παραχωρώντας την θέση της σε μία σταδιακή ανάκαμψη, που θα επιδράσει ευνοϊκά στο είσα-

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

γωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της χώρας μας, καθώς και γενικότερα στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές. Η μεταβολή αυτή υποστηρίζεται ότι στα πρώτα χρόνια θα είναι μάλλον δειλή, ενώ στα άλλα που θα ακολουθήσουν έντονότερη.

ζ. Η σταδιακή ανάπτυξη και μετατόπιση της εμπορευματοικής κινήσεως στις περιοχές του Ηρακλέους και Κ. Ίκονιού επιβάλλει, από σήμερα, να προγραμματιστεί η εκτέλεση ορισμένων κυκλοφοριακών κόμβων και τουλάχιστον μιας όδικης και μιας σιδηροδρομικής συνδέσεως τους με τα Έθνικά όδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα της χώρας. Παίρνοντας μάλιστα υπ' όψη ότι το Ίκονιο θα αποτελέσει μέσα στην προσεχή 5ετία την κύρια βάση υποδοχής κοντεϊνερς στον Πειραιά, συμπεραίνεται ότι το φορτίο αυτό δεν θα μπορεί να διακινηθεί χωρίς σοβαρές οικονομικές και περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις στην ενδοχώρα, εάν δε δημιουργηθούν νέα κατάλληλα όδικα και σιδηροδρομικά δίκτυα συνδέσεως του σταθμού αυτού με τα Έθνικά δίκτυα.

Ο προγραμματισμός όμως αυτός και η εκτέλεση των οδικών και σιδηροδρομικών αυτών συνδέσεων με τα Έθνικά δίκτυα, ανήκουν στη διαδικασία άλλων Κρατικών Οργανισμών και Υπουργείων.

Σχετικές ρυθμιστικές μελέτες έχουν εκπονηθεί και ο ΟΛΠ προγραμματίζει να συνεργαστεί με τους Κρατικούς αυτούς φορείς, ώστε να εκπονηθούν οι τεχνικές μελέτες των αναγκαίων συγκοινωνιακών έργων και να εξευρεθούν και να διατεθούν στη συνέχεια οι σχετικές πιστώσεις για να αρχίσει εγκαίρως η κατασκευή τους.

Ο ΟΛΠ, ύστερα από την έγκριση των μελετών των έργων αυτών, θα μπορεί να αναλάβει την κατασκευή ορισμένων συγκοινωνιακών κόμβων, που ενδεχομένως θα χρειαστούν, στις παρυφές των λιμενικών χώρων με τις όδικές αρτηρίες.

η. Κίνηση γαιανθράκων

Οι προοπτικές που διανοίγονται για την ανάπτυξη της κινήσεως των γαιανθράκων είναι πολύ σοβαρές. Ωστόσο δεν υπάρχουν στοιχεία επίσημα στα οποία να μπορεί να στηριχτεί μία πρόβλεψη για την πορεία που διαγράφει η κίνηση αυτή στο όρατο μέλλον. Έξ' άλλου η ρύπανση που συνεπάγεται, προκαλεί μία αναστολή στις πρωτοβουλίες για την κατασκευή, στις κατοικημένες περιοχές, εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτησή της, άσχετα αν η πραγματική έκταση της ρύπανσεως απέχει από εκείνη που πιστεύει η κοινή γνώμη και μπορεί οπωσδήποτε να υπολογιστεί με την εκπόνηση ειδικής μελέτης και να περιοριστεί με τη λήψη αποτελεσματικών μέτρων.

Όμως, παρά τις δυσκολίες που παρουσιάζονται στην όρθη αντιμετώπισή του, το πρόβλημα πρέπει να μελετηθεί εγκαίρως, μετά από συνεννόηση με τους άλλους Κρατικούς φορείς (Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος, Βιομηχανίας κλπ.), ώστε η προετοιμασία της χώρας να μη βραδύνει. Άλλωστε, πέρα από την εξυπηρέτηση που προσφέρει στη συγκοινωνία, το έργο αυτό μπορεί, ενδεχομένως, να χρηματοδοτηθεί από την ΕΟΚ.

2. Προβλέψεις:

Με βάση τα όσα αναπτύχθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο 1 και ύστερα από μελέτη των τάσεων, που παρουσιάζει η κίνηση στους διάφορους τομείς εκμεταλλεύσεως του λιμανιού, καθώς και των μέσων που διαθέτει το λιμάνι για την εξυπηρέτησή της, μπορούν να γίνουν οι εξής προβλέψεις:

α. Κίνηση γενικών εμπορευμάτων (συνολική ή κοντεϊνερς — διαμετακομιστική)

α1. Η συνολική κίνηση γενικών εμπορευμάτων θα παρουσιάσει αύξηση κατά την προσεχή πενταετία, η οποία τό έτος 1987 θα διαμορφωθεί στο 15% εκτός εάν η κίνηση αυτοκινήτων ΤΙΡ κατευθυνθεί σε άλλο χώρο, όποτε η αύξηση θα συγκρατηθεί σε χαμηλότερο επίπεδο. Η άνοδος αυτή θα διατηρηθεί κατά τα επόμενα 10 έτη με ρυθμό που θα δώσει στο τέλος της 5ετίας αύξηση της τάξεως του 50%, με βάση το σημερινό μέγεθος της κινήσεως.

α2. Ωστόσο η κίνηση γενικών εμπορευμάτων, που θα διακινούνται κατά τεμάχια (συμβατικό σύστημα), θα μειώνεται σταδιακά, εκτοπιζόμενη από τη κίνηση κοντεϊνερς.

α3. Αντίθετα η κίνηση κοντεϊνερς διαρκώς θα προσελκύει όλο και περισσότερα φορτία εξωτερικού. Η τάση επεκτάσεως της μοναδοποιήσεως και σε άλλα φορτία είναι τόσο φανερό, ώστε να μην αφήνει περιθώρια για όποιαδήποτε αμφιβολία. Ένν παράλληλα τα πλεονεκτήματά της είναι αδιαμφισβήτητα. Για να φανεί η τάση της αυτή αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι, αν και η συνολική κίνηση γενικών εμπορευμάτων κατά την τελευταία 5ετία εμφάνισε στασιμότητα ή και κάμψη, αντίθετα η κίνηση κοντεϊνερς παρουσίασε άνοδο, με ρυθμό μάλιστα αύξεσεως 20% από έτος σε έτος. Και για να καταδειχτεί η ύπεροχή της σε σχέση με το παραδοσιακό σύστημα μεταφοράς, μνημονεύεται ενδεικτικά ότι για την διακίνηση κατά τό έτος 1981 2.360.000 τόννων γενικών εμπορευμάτων συμβατικής συσκευασίας, χρειάστηκαν 7.124 μ. κρηπιδώματα και 1.055.000 τ.μ. αποθηκευτικοί χώροι, ενώ για την υποδοχή 1.510.000 τόννων (δηλαδή τό 64%) γενικών εμπορευμάτων σε κοντεϊνερς διατέθηκαν 1.154 μ. κρηπιδώματα και 265.000 τ.μ. αποθηκευτικοί χώροι. Η πρόβλεψη είναι ότι η κίνηση κοντεϊνερς στην επόμενη 5ετία θα προσελκύσει νέα φορτία που δεν θα απέχουν πολύ από εκεί να που απορρόφησε στην προηγούμενη 5ετία. Έτσι στο τέλος της προσεχούς 5ετίας η αύξησή της θα φθάσει (σε σχέση με τα σημερινά επίπεδα) στο 45% περίπου. Όπότε η συνολική κίνηση του θα αντιπροσωπεύει (χωρίς τα TRANSIT) 250.000 — 270.000 κοντεϊνερς που θα περιλαμβάνουν 2.100.000 - 2.200.000 τόννους εμπορευμάτων. Μετά την 5ετία, ο ρυθμός της αύξησεώς της θα είναι χαμηλότερος, θα σταθεροποιηθεί δέ όταν θα έχει πιά καλύψει τό 75% του γενικού φορτίου.

α4. Από την πορεία που ακολούθησε η κίνηση φορτίων TRANSIT κατά την τελευταία 5ετία (άνοδικη στα μοναδοποιημένα με ρυθμό 38% περίπου τό χρόνο και καθοδική στα συμβατικά) και από τό ενδιαφέρον που έχει εκδηλωθεί από ναυτιλιακές εταιρίες, θεωρείται βέβαιο ότι η μέν διαμετακομιστική κίνηση εμπορευμάτων που μεταφέρονται με συμβατικά πλοία θα μειώνεται συνεχώς, ενώ αντίθετα η κίνηση TRANSIT εμπορευμάτων που εξυπηρετείται από πλοία κοντεϊνερς θα σημειώσει αύξηση ουσιαστική στην 5ετία που ακολουθεί. Δεν είναι όμως εύκολο να προσδιοριστεί τό ποσοστό της αύξησεως και ο χρόνος κατά τον οποίο η κίνηση αυτή θα παραμείνει στο λιμάνι του Πειραιά σύμφωνα με την όποια ό αριθμός των TRANSIT CONTAINERS μέσα στην προσεχή 5ετία θα ανέρχεται στις 50.000 περίπου δεν θα ήταν ίσως εξωπραγματική. Έν πάση περιπτώσει από την συμπεριφορά που θα δείξουν οι ναυτιλιακές εταιρίες, όταν αρχίσει η λειτουργία του νέου σταθμού κοντεϊνερς, θα κριθεί πόσο εύνοει τη διαμετακομιστική κίνηση στο λιμάνι η γεωγραφική θέση του Πειραιά.

α5. Από τις παραπάνω προβλέψεις, μπορούν

να συναχθούν τά εξής συμπεράσματα:

— Οι λιμενικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεως συμβατικών φορτηγών πλοίων, οι όποιες σήμερα καλύπτουν πλήρως τις ανάγκες, με την πάροδο του χρόνου, θα υποαπασχολούνται όλο και περισσότερο μιά και τό φορτίο εκδηλώνει την προτίμησή του προς τό κοντεϊνερ. Τό ίδιο ισχύει και για τόν συμβατικό μηχανικό έξοπλισμό, εκτός από τούς αυτοκίνητους γερανούς, που λόγω της παλαιότητάς τους θα πρέπει να αντικατασταθούν μέχρις ενός αριθμού (15-20) και τών περονόφρων όχημάτων, που συχνότερα υπόκεινται σε φθορές.

Έπομένως θα πρέπει να σταματήσει η κατασκευή νέων λιμενικών εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση συμβατικών πλοίων, καθώς και η προμήθεια γερανών κρηπιδωμάτων και η κατασκευή φορτηγίδων και άλλων συναφών πλωτών μέσων.

Έξαιρεση από τό μέτρο θα αποτελέσει η κατασκευή ειδικών αποθηκών και λοιπών εγκαταστάσεων για τά έκρηκτικά, εύφλεκτα και τά ναυτικά χρώματα, έφ' όσον όμως κριθεί, ύστερα από μελέτη που θα γίνει από ειδικούς, ότι οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις και ο τρόπος διακινήσεως, ιδιαίτερα για τά εύφλεκτα, δεν παρέχουν προστασία έναντι κινδύνων πυρκαϊάς κλπ.

— Ό ένας από τούς δύο σταθμούς κοντεϊνερς, αυτός που βρίσκεται στην περιοχή Α του ΝΤΟΚ 3, μπορεί να λειτουργήσει για πολλά έτη καλλίτερα, όταν επέλθουν στην όργάνωση και τη δομή του όρισμένες βασικές βελτιώσεις, που έχουν μελετηθεί ήδη. Ό άλλος, που βρίσκεται στην περιοχή Ίκονιού, έχει αδυναμίες αντικειμενικές, που δεν είναι δυνατό να θεραπευτούν, έστω και αν εισαχθούν κάποιες διορθωτικές μεταβολές στην όργάνωσή του. Προσωνιά όμως αποτελεί λύση ανάγκης.

Η ικανότητα τών δύο αυτών σταθμών, πολύ δέ περισσότερο του σταθμού του ΝΤΟΚ δέ φθάνει για να καλύψει τη μελλοντική κίνηση Κοντεϊνερς. Τά γενικά εμπορεύματα (της τάξεως 700.000 τόννων), που πρόκειται κατά την προσεχή 5ετία να προτιμήσουν τό κοντεϊνερ, θα αύξησουν την κίνησή του στο λιμάνι κατά 70.000 - 80.000 τεμάχια τό χρόνο. Αν στον αριθμό αυτό προστεθεί και η προβλεπόμενη αύξηση της κινήσεως τών TRANSIT CONTAINERS (30.000 - 50.000 τεμάχια), η έτήσια κίνησή τους, στο τέλος της 5ετίας, θα διαμορφωθεί κατά ένα λογικό ύπολογισμό στις 310.000 - 330.000 τεμάχια. Ό αριθμός όμως αυτός είναι όπωσδήποτε πολύ ανώτερος από τις δυνατότητες τών δύο σταθμών, κάτω ακόμα και από τις ιδεωδέστερες συνθήκες λειτουργίας τούς.

Κατά συνέπεια, τό λιμάνι, θα πρέπει να χωρήσει χωρίς ταλαντεύσεις στην κατασκευή ενός σύγχρονου σταθμού κοντεϊνερς σε ανάλογο τμήμα (300 στρέμματα περίπου) του τραπέζιου προβλήτος Ίκονιού, ό όποιος, μαζί με τόν σταθμό του ΝΤΟΚ 3, που θα όργανωθεί βέβαια καλλίτερα, θα καλύπτουν πλήρως για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα (10ετία περίπου) την αύξημένη κίνηση κοντεϊνερς. Τό τμήμα αυτό τών 300 στρεμμάτων θα δημιουργηθεί με την επιχωμάτωση του ανατολικού μέρους (από την πλευρά τών 800 μ.) του προβλήτα και με τη διαμόρφωση του χώρου που έκτείνεται πέρα από την ρίζα του. Η παραπέρα πορεία της κινήσεως θα δείξει ότε θα κατασκευαστεί και τό άλλο τμήμα του προβλήτα. Εύνοητό είναι ότι στη μελέτη για την κατασκευή του διαπέδου του προβλήτος θα συνεκτιμηθεί και τό γεγονός ότι τό διάπεδο του θα δέχεται μεγάλη βάρη τά όποια ποικίλουν ανάλογα με τό σύστημα διακινήσεως κοντεϊνερς που κάθε φορά (έξελεγκτικές φάσεις) θα εφαρμόζεται στο σταθμό.

β. Κίνηση αποθηκευτικών χώρων

Ο βαθμός της εκμεταλλεύσεως των αποθηκευτικών χώρων εξαρτάται από τρεις συντελεστές: από τον όγκο των αποθηκευμένων εμπορευμάτων, το είδος τους και το χρόνο αποθηκεύσεώς τους. Ο όγκος των εμπορευμάτων κατά την προσεχή διετία αλλά και πύο πέρα θα αυξηθεί. Ωστόσο ο χρόνος της παραμονής τους στους αποθηκευτικούς χώρους θα μειωθεί, αφού τό κοντέινερ, πρός τό όποιο στρέφεται τό γενικό έμπορεύμα, παραλαμβάνεται από τό λιμάνι σέ χρονικό διάστημα κατά κανόνα μικρότερο από όσο τό έμπορεύμα συνήθους συσκευασίας. Έπομένως θα υπάρξει στό μέλλον μία κάμψη στό ρυθμό εκμεταλλεύσεως των χώρων αποθηκεύσεως εμπορευμάτων.

γ. Έπιβατηγά κρηπιδώματα

Κατά τή θερινή περίοδο, και ιδιαίτερα σέ όρισμένες ήμέρες τής έβδομάδας, οι ανάγκες γιά κρηπιδώματα συμβατικά είναι τόσο αυξημένες, ώστε νά εξαντλούν πλήρως τά υπάρχοντα όρια. Κατά συνέπεια είναι πολύ πιθανό ότι στό έπόμενο έτη ή άμεση εξυπηρέτηση των έπιβατηγών πλοίων θα απαιτήσει τήν παραχώρηση πρός τά πλοία αυτά (μόλις ό αριθμός των αυξηθεί άκόμα περισσότερο) και άλλων κρηπιδωμάτων στό κεντρικό λιμάνι και συγκεκριμένα στους χώρους πού διατίθενται σήμερα γιά τήν φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων έξωτερικού. Ωστόσο, έπειδή ή κίνηση συμβατικών φορτηγών πλοίων συνεχώς θα φθίνει και έτσι βαθμιαία θα αποδυσμεύει κρηπιδώματα, φρόνιμο είναι νά μήν προχωρήσει τό λιμάνι, σ' αυτή τή μεταβατική περίοδο, στην κατασκευή νέων διαπανηρών κρηπιδωμάτων, σέ άναπλήρωση αυτών πού θα στερηθεί ή φορτοεκφόρτωση από τήν προώθησή τής έπιβατικής κινήσεως στους χώρους τής, αλλά νά προχωρήσει προσωρινά σέ μία κατ' οικονομία λύση, έστω και άν υπάρχει τό ένδεχόμενο από τό μέτρο αυτό νά άνακύψουν, γιά περιορισμένο χρόνο (θερινή περίοδο), κάποιες δυσχέρειες στην έξυπηρέτηση των φορτηγών πλοίων. Η προέκταση των έπιβατηγών κρηπιδωμάτων στό μεγαλύτερο τμήμα του κρηπιδωματος του ΝΤΟΚ 7 φαίνεται ότι έχει τις λιγότερες άρνητικές έπιπτώσεις. Γιατί ή έπιλογή αυτή, ενώ δίνει μία λύση στό πρόβλημα, παράλληλα δέ διασπά τή συνέχεια ούτε των έπιβατηγών κρηπιδωμάτων ούτε των εμπορευματικών και έπιπλέον έπιτρέπει εύκολα τήν επανένταξη των κρηπιδωμάτων αυτών στους χώρους τής φορτοεκφορτώσεως, μετά τό τέλος τής θερινής περιόδου. Για τήν εφαρμογή τής λύσεως αυτής θα απαιτηθεί ή άπομάκρυνση των φορτηγών αυτοκινήτων από τόν χώρο του ΝΤΟΚ 7, ή προώθηση των φορτηγών ύποκειμένων εμπορευμάτων, των ένεργών ρυμουλκών και των πλωτών γερανών πρός τό ΝΤΟΚ 5/6 και σέ κρηπιδώμα 100-150 μ. και ή μεταφορά, κατά ένα μέρος, των εργασιών εκφορτώσεως σιδήρου στό κρηπιδώμα του 1 Λιμε-

νικού Έγχεύρου (άφου προηγουμένως γίνει κατεδάφιση του ύποστέγου αυτού) έπικουρικά δέ και κρηπιδώμα 9 του ΝΤΟΚ 3.

δ. Κίνηση σέ έπισκευαστικούς χώρους και σέ δεξαμενές.

Μέ τήν ανάπτυξη των διεθνών εμπορικών συναλλαγών, ή όποία θα παρακολουθήσει τήν άναμενόμενη άνάκαμψη τής παγκόσμιας οικονομίας, θα άρχισι και ή έξοδος τής ναυτιλίας από τήν κρίση πού περνάει ήδη και έτσι θα άνακύψουν και πάλι οι ανάγκες γιά έπισκευές και δεξαμενισμούς στά πλοία. Όπότε ή γνωστή άνεπάρκεια, πού στρέφει τά πλοία σέ άλλες γειτονικές χώρες και πού καταλήγει σέ άπόκρουση εύκαιριών έργασιών, πού προσφέρονται από πελάτες πού πληρώνουν σέ συνάλλαγμα. Όπως άναφέρεται παραπάνω στις προτεραιότητες του λιμανιού τήν πρώτη θέση παίρνει ή ανάπτυξη τής φορτοεκφορτωτικής λειτουργίας του και συγκεκριμένα ή κατασκευή σταθμού ύποδοχής κοντέινερ στό Έκόνιο, πού θα καλύπτει τις φορτοεκφορτωτικές ανάγκες γιά μία περίπου 15ετία, στό διαστημα τής όποιος σημειωτέον, τά ιδιωτικά ναυπηγεία πού βρίσκονται κατά μήκος τής παραλίας Περάματος θα μπορούν, έφ' όσον δέν προκύψουν άπρόβλεπτες συνέπειες νά έπιδωθούν άπερίσπαστα στά έργα τους.

Ωστόσο τό λιμάνι, εκτιμώντας τή μεγάλη σημασία πού έχει γιά τήν έθνική οικονομία ό ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας, καθώς και ό έκσυγχρονισμός και ή καλύτερη όργάνωση των άντιστοιχών ιδιωτικών φορέων, δέν μπορεί παρά νά έξετάσει εύνοικά, άφ' ενός με τή δημιουργία χερσαίων χώρων κατά μήκος τής βορείας πλευράς τής Κυνοσούρας και τήν κατασκευή κρηπιδότοιχου με σημαντικό άναπτυγμα γιά τήν έγκατάσταση και λειτουργία εκεί μοντέρνων ναυπηγοεπισκευαστικών βάσεων, άφ' έτέρου δέ τήν προμήθεια μιάς δεξαμενής μεγάλης άνυψωτικής ικανότητας, έφ' όσον βέβαια, όπως προβλέπεται, δέν μονιμοποιηθεί ή παρουσίαζόμενη σήμερα κάμψη στην ζήτηση έπισκευαστικών κρηπιδωμάτων και δεξαμενών. Ένώ, από τήν άλλη πλευρά θα πρέπει τό λιμάνι νά διαφυλάξει με κάθε τρόπο τή δυνατότητα έπεκτάσεως του πρός τήν κατεύθυνση του Περάματος, μία και ό χώρος αυτός άποτελεί τήν μοναδική διέξοδο γιά τήν μελλοντική παραπέρα ανάπτυξη του.

ε. Πλεονάζον προσωπικό

Όπως στά ξένα μεγάλα λιμάνια, ή μοναδοποίηση των φορτίων, έλυσε όριστικά πολλά από τά χρονίζοντα προβλήματα του λιμανιού. Έκανε άποδοτικότερες τις λιμενικές εργασίες και περιόρισε σημαντικά τις καθυστερήσεις των πλοίων καθώς και τήν άπειλή έπιβολής έπιναύλων.

Έίχε όμως και άνεπιθύμητες έπιπτώσεις. Δημιούργησε — κυρίως αυτή — τό πλεονάζον προ-

σωπικό. Η δυσμενής αυτή επίδραση τής είναι σήμερα πύο έκδηλη στό έργατικό προσωπικό. Άλλά δέν περιορίζεται μόνο σ' αυτό. Έκτείνεται, σέ διαφορετικό βέβαια βαθμό, και σέ άλλες κατηγορίες προσωπικού. Σέ τεχνίτες όρισμένων ειδικοτήτων, πληρώματα πλωτών μέσων κλπ. Μελλοντικά δέ, θα έκδηλωθεί σέ όλο τό φάσμα των εργαζομένων στό λιμάνι. Και τό σπουδαιότερο είναι ότι τό φαινόμενο αυτό θα έχει διάρκεια. Για πολλά έτη και συγκεκριμένα μέχρι νά ολοκληρωθεί ή μετάβαση από τό συμβατικό σύστημα διακινήσεως στό σύγχρονο και μάλιστα τό αυτοματοποιημένο σύστημα (των κοντέινερς), θα ρίχνει τό βάρος του πάνω τή λιμενική λειτουργία. Σέ όλο αυτό τό διάστημα, τό λιμάνι θα έξαντλήσει με ρεαλισμό τις προσπάθειές του γιά νά μπορέσει είτε νά μειώσει τόν άριθμό του προσωπικού στά έπίπεδα πού του χρειάζεται είτε νά περιορίσει τις δυσμενείς συνέπειες από τήν παρουσία αυτών πού περισσεύουν. Προτεραιότητα παντως στά μέτρα πού θα λάβει τό λιμάνι πρός τήν κατεύθυνση αυτή, θα πρέπει νά έχουν ή άπαγόρευση είσόδου προσωπικού σέ εκείνες τις ειδικότητες πού παρατηρείται πλεονάσμα και ή μεταφορά προσωπικού από τή μία ειδικότητα σέ άλλη στις περιπτώσεις πού είναι έφικτη.

Έπιπλέον όσο θα υπάρχει πλεονάζον εργατικό προσωπικό, θα άναστέλλεται κατ' άνάγκη και ή εφαρμογή προγράμματος σύγχρονης εκπαίδευσως των νεοπροσλαμβανόμενων εργατών στη νέα τεχνική των εργασιών του λιμανιού.

στ. Έξέλιξη οικονομικού

Η έλλειψη ίσορροπίας στά οικονομικά του Έργασιού κατά τήν τελευταία 4ετία, προήλθε, τόσο από τήν μειωμένη άπόδοση των έσόδων του όσο και από τήν διόγκωση των δαπανών του.

Πύο συγκεκριμένα από τά έσοδά του, τά λιμενικά τέλη συνεχίζουν με ρυθμό έντυπωσιακά γρήγορο τήν πτωτική τους πορεία, καθώς οι δασμοί με τους όποιους έχουν συνδεθεί μειώνονται συνεχώς γιά τά έμπορεύματα πού προέρχονται από χώρες τής ΕΟΚ και πού άποτελούν τόν κυριότερο όγκο στις εισαγωγές τής χώρας. Χαρακτηριστικά άναφέρεται ότι, άν τό έσοδο από τά λιμενικά τέλη είχε διατηρηθεί και κατά τά έτη 1974 - 1982 τό ύψος του 11% ... των τακτικών έσόδων στό όποιο είχε διαμορφωθεί σταθερά κατά τά έτη 1966 - 73, ό Έργασιός θα είχε εισπράξει έπί πλέον από τά τέλη αυτά 2.000 περίπου έκατομμύρια δραχμές. Έπομένως ή νομοθετική μεταβολή πού θα έπιτρέψει τήν άποδέσμευση του έσόδου αυτού από τους δασμούς δέν θα πρέπει νά βραδύνει πολύ. Έπίσης τά άποθήκευτα, τό σταθερό μέχρι σήμερα έσοδο, άρχισε νά χάνει τή θετικότητα του, άφου έφέτος γιά πρώτη φορά ύπολείφθηκαν κατά πολύ από τό ποσό στό όποιο είχαν προϋπολογιστεί. Και ή προοπτική είναι ότι τό έσοδο αυτό θα έπηρεάζε-

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

ται άρνητικά από την επέκταση της μοναδοποίησης και σε άλλα φορτία. Έξ άλλου επιδότηση που παρέχεται με τη μορφή εκπτώσεων ή απαλλαγών προς τα εξαγόμενα Έλληνικά προϊόντα έγινε ήδη πολυεπαχθής. Κάποτε και πολύ σύντομα θα πρέπει να απαλλαγεί ο Όργανισμός από την επιβάρυνση αυτή που συνεπάγεται άπώλεια εσόδων της τάξεως 150 περίπου εκατομμυρίων τό χρόνο.

Έξ άλλου από τις δαπάνες του Όργανισμού, τό 91,35% αντίστοιχούν σε πληρωμές άμοιβών του προσωπικού και έπομένως έχουν χαρακτήρα άνελαστικό. Αυτό βέβαια δε σημαίνει ότι δεν πρέπει μέσα στα ύπάρχοντα στενά περιθώρια να αναληφθούν πρωτοβουλίες περιστολής των δαπανών στα όρια που υπαγορεύει ή αναγκαιότης για μία παραγωγικότερη λειτουργία του λιμανιού.

Τήν ουσιαστικότερη όμως παραγωγικότητα του, τό λιμάνι θα πρέπει να την βλέπει στην εγκαίρως προσαρμογή του στις σύγχρονες μεθόδους διακίνησης των φορτίων. Η μοναδοποίηση, όσοδήποτε και αν συνέβαλε στην δημιουργία του πλεονάζοντος προσωπικού, είναι τό άποτελεσματικότερο μέσο που θα φέρει τό λιμάνι κοντά στην τακτοποίηση των οικονομικών του, έστω και έάν στο μεταβατικό στάδιο περάσει από οικονομικές δυσκολίες.

Με αυτά τά οικονομικά δεδομένα, είναι φανερό ότι τό λιμάνι δε θα είναι σε θέση να καλύψει από τά δικά του έσοδα τις σπουδαιότερες από τις δαπάνες του προγράμματος επενδύσεων. Καί θα πρέπει, για να τό υλοποιήσει, άφ' ενός μόν να προσφύγει σε δανεισμό, άφ' έτέρου δε να ένισχυθεί από τις κρατικές επενδύσεις.

ΣΤΟΧΟΙ

Από τά δσα αναφέρονται παραπάνω συνάγεται τό συμπέρασμα ότι οι στόχοι του λιμανιού, στην προσεχή 5ετία και πιο μακροπρόθεσμα (στην προσεχή 15ετία), πρέπει να είναι:

α. Η όργάνωση και ό εκσυγχρονισμός του σταθμού κοντέινερς, που λειτουργεί στην περιοχή ΝΤΟΚ 3. Η βελτίωση μπορεί να έπιτευχθεί με την έφαρμογή μελέτης που έχει εκπονηθεί ήδη.

β. Η κατασκευή σταθμού κοντέινερς σε τμήμα (300 περίπου στρεμμάτων) του τραπεζοειδούς προβλήτα Ίκονιού και ό έξοπλισμός του με τά αναγκαίοντα σύγχρονα μηχανήματα (πρώτη φάση).

γ. Ο περιορισμός της οικονομικής επιβάρυνσης του Όργανισμού από την μόνη πλέον παρουσία πλεονάζοντος προσωπικού, ιδιαίτερα σε όρισμένες ειδικότητες (εργάτες κλπ.).

Ο περιορισμός αυτός μπορεί να γίνει:

— Με τη διατήρηση στην περιοχή του λιμανιού των εργασιών στα αυτοκίνητα ΤΙΡ.

— Με την έθελουσία έξοδο υπό δρους όμως που θα τη διαφοροποιούν οικονομικά από την

φυσιολογική έξοδο.

— Με την άπασχόληση σε άλλες ειδικότητες, στις όποιες υπάρχει στενότητα προσωπικού.

δ. Η άποκατάσταση ίσορροπίας στα οικονομικά του Όργανισμού. Η άποκατάσταση μπορεί να γίνει:

— Με την αύξηση των εσόδων (π.χ. έπιβολή τελών σε άντικατάσταση αυτών που ύπολογίζονταν έπί των δασμών μέχρι την κατάργησή τους, έπιβολή δικαιωμάτων διελεύσεως (INTER BUNKERS κλπ.) κατάργηση των ευνόικων ρυθμίσεων που ισχύουν για τά εξαγόμενα προϊόντα, άναπροσαρμογή τιμολογίων), άνάπτυξη νέων μορφών διαμετακόμισης και γενικά λιμενικών δραστηριοτήτων (άνθρακες, ψυγεία, κατάλοιπα, κατασκευή παλετών, έπισκευή κοντέινερς, ρυμούλκηση, μεταφορά καυσίμων και έφοδίων κλπ. Άσκηση άμεσα ή έμμεσα οικονομικών δραστηριοτήτων (άσφάλιση έμπορευμάτων και μηχανημάτων).

— Με μείωση των δαπανών (π.χ. άπαγόρευση άναπληρώσεως προσωπικού που άποχωρεί από ειδικότητες στις όποιες ύπάρχει πλεόνασμα).

ε. Η κατασκευή νέων άποθηκών εύφλεκτων και ναυτικών χρωμάτων και ό έξοπλισμός τους με σύγχρονο σύστημα πυρασφάλειας, έφ' όσον κριθεί, από μελέτη που θα γίνει από ειδικούς, ό-τι οι ύπάρχουσες έγκαταστάσεις, είτε έγκυμονούν κινδύνους στους χώρους που βρίσκονται, είτε δεν προσφέρονται για έξοπλισμό με άποτελεσματικά μέσα πυροσβέσεως.

Η κατασκευή έργων που θα διευκολύνουν την άσφαλέστερη διακίνηση έκρηκτικών.

στ. Η προμήθεια μηχανικού έξοπλισμού (π.χ. αυτοκινήτων γερανών, περνονόρων όχημάτων κλπ.) σε άντικατάσταση όμοιού έξοπλισμού που έχει φθαρεί.

ζ. Η δημιουργία χώρων και ή κατασκευή κρηπιδότοιχου μήκους 2.000 μ. περίπου στην βόρεια πλευρά της Κυνοσούρας για την έγκατάσταση σύγχρονων ναυπηγοεπισκευαστικών βάσεων, έφ' όσον βέβαια συμφωνήσουν και οι άλλοι συναρμόδιοι φορείς.

η. Η προμήθεια μιας πλωτής δεξαμενής μεγάλης ικανότητας.

θ. Η σύνταξη μελέτης σκοπιμότητας για την κατασκευή έγκαταστάσεων της κινήσεως γαιανθράκων.

ι. Η σύνταξη ειδικών μελετών (λιμενικών, συγκοινωνιακών, μηχανολογικών, άναπτύξεως λιμενικής δραστηριότητας (MARKETING) κλπ.

ια. Η κατασκευή όδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων του λιμανιού με τά Έθνικά δίκτυα της χώρας από τους άρμόδιους κρατικούς φορείς.

ιβ. Η έξασφάλιση πηγών χρηματοδοτήσεως:

— Για την κατασκευή και έξοπλισμό του σταθμού κοντέινερς τό Ίκονιο (δανεισμός).

Για την κατασκευή έργων στην Κυνοσούρα και την προμήθεια μιας δεξαμενής (δημιόσεις έ-

πενδύσεις).

ιγ) Η συμπλήρωση, άναμόρφωση, κωδικοποίηση της νομοθεσίας γενικά που διέπει τον όργανισμό.

ιδ. Η όργάνωση, μηχανογράφηση κλπ. του Όργανισμού.

Ο προϋπολογισμός των έργων και προμηθειών που άποτελούν στους στόχους του προγράμματος έχει ως έξης:

1. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ:

Δρχ.

α. Έργα κλπ. βελτιώσεως της λειτουργίας του Σταθμού κοντέινερς στο ΝΤΟΚ 3.....	50.000.000
β. Άποπεράτωση του άνατολικού τμήματος του προβλήτος ΙΙ Ίκονιού (Κοντέινερς) και έξοπλισμός του με τά αναγκαίοντα μηχανήματα λπ.	4.500.000.000
γ. Άποθήκη εύφλεκτων..	150.000.000
δ. Έργα έξυπηρετήσεως της διακινήσεως έκρηκτικών.....	80.000.000
ε. Μικροκατασκευές λιμενικών έργων, καθώς και συντηρήσεις και έπισκευές των.....	200.000.000
στ. Δημιουργία χώρων και κατασκευή κρηπιδότοιχου μήκους 2.000 μ. περίπου στην Κυνοσούρα για έγκαταστάσεις ναυπηγοεπισκευαστικών βάσεων..	1.000.000.000
ζ. Όδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις λιμανιού με έθνικά όδικά δίκτυα (με πρωτοβουλία άρμόδιων Κρατικών φορέων).....	5.000.000.000

2. ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ:

Άντικατάσταση και άνα- νέωση ήλεκτρομηχανολογικού έξοπλισμού.....	1.000.000.000
---	---------------

3. ΠΛΩΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ:

α. Προμήθεια μιας πλω- τής δεξαμενής μεγάλης ι- κανότητας (χρηματοδότη- ση από τό πρόγραμμα δη- μοσίων επενδύσεων).....	4.000.000.000
β. Προμήθεια ενός έκκα- πτικού συγκροτήματος κλπ.....	500.000.000

4. ΜΕΛΕΤΕΣ:

Ειδικές μελέτες (λιμε- νικών, συγκοινωνιακών, μηχανολογικών κλπ.)....	20.000.000
---	------------

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η έννοια της «έδαφικης κυριαρχίας» ως προς τό εμπορικό καί πολεμικό πλοίο

Του Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, Αρχιπλοίαρχου Π.Ν. έ.ά.

Υποστηρίζεται από πολλούς ή άποψη, ότι το εμπορικό πλοίο, αποτελεί «έδαφος» (territory) του Κράτους της σημαίας του, όπως ηλαδή καί τό πολεμικό πλοίο ή «πλωτό τμήμα» του (Floating portion).

Η άποψη στηρίζεται στο γεγονός, ότι μέ βασική άρχή του διεθνούς ναυτικού δικαίου αποδίδεται «ιθαγένεια» στο εμπορικό πλοίο, μέ τήν πράξη της ύψωσης της σημαίας του Κράτους ή μέ τόν έφοδιασμό του μέ «έγγραφο έθνικότητας», τό όποιο χορηγείται από τήν Πολιτεία, έφ' όσον αποδειχθή, ότι τό εμπορικό πλοίο έχει μέ αυτή γνήσιο δεσμό (genuine link) όπως καί ή σύμβαση Γενεύης 1958 περί άνοικτής θαλάσσης, άρθρο 5, επιβάλλει.

Η ιθαγένεια αποτελεί τό συνδετικό στοιχείο, ώστε νά αποδίδεται έθνικός χαρακτήρας στο εμπορικό πλοίο καί νά λογίζεται σάν έδαφος του άντιστοίχου Κράτους. Πράγματι, είναι γεγονός, ότι ό όρος «ιθαγένεια» του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου πού αποδίδεται στα πρόσωπα, αποδίδεται έθνικά, αλλά καί θετικά καί στο πλοίο. Η πρώτη πιθανόν χρήση αυτού του όρου σέ νομικό κείμενο έγινε στο νόμο περί ναυσιπλοίας (Navigation Act) του Cromwell τό 1651. Ό όρος έτυχε μεγάλης έφαρμογής, άν καί σέ πολλές περιπτώσεις άντικαταστάθηκε από τό πλέον έντυπωσιακό όρο της «έθνικότητας», όπως στο βρετανικό νόμο περί εμπορικής ναυτιλίας (Merchant Shipping Act) του 1894, αλλά καί στον Έλληνικό ΚΙΝΔ.

Τόν όρο της ιθαγένειας χρησιμοποιεί καί ή σύμβαση της Γενεύης 1958 περί άνοικτών θαλασσών, ή όποια στο άρθρο 5 όρίζει, ότι «κάθε Κράτος θά καθορίζει συνθήκας διά τήν άπονομή της ιθαγενείας εις τά πλοία του, διά τήν νηολόγηση των πλοίων εις τήν επικράτειάν του καί διά τό δικαίωμα νά φέρουν τήν σημαία του».

Η σύμβαση καθορίζει επίσης, ρητά, ότι «τά πλοία έχουν τήν ιθαγένεια του Κράτους, του όποιου τή σημαία είναι έξουσιοδοτημένα νά φέρουν», ότι καί τά έσωτερικά, μη παράκτια Κράτη, έχουν τό δικαίωμα νά ύψώσουν σημαία σέ εμπορικά τους πλοία (άρθρο 4 σέ συνδυασμό καί μέ ταυτόσημη δήλωση

της Βαρκελώνης 1921). Η σύμβαση της Γενεύης όρίζει επίσης, ότι τό εμπορικό πλοίο δέν δικαιούται νά φέρει δύο σημαίες, νά έχει ηλαδή δύο ιθαγένειες καί ότι τό εμπορικό πλοίο, τό όποιο γιά εύκολία του έχει δύο σημαίες ίσοδυναμεί μέ πλοίο χωρίς ιθαγένεια (άρθρο 6). Τίς ίδιες άρχές επαναλαμβάνει καί

«Ο κ. Ζαφειρόπουλος άποφοίτησε από τήν Σχολή Δοκίμων, τάξεως Μαχίμων τό 1957, καί άποστρατεύθηκε τό 1982 μέ τόν βαθμό του Αρχιπλοίαρχου. Είναι επίσης άπόφοιτος της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών, της Ναυτικής Σχολής Πολέμου καί των Σχολών Υδρογραφίας καί Ωκεανογραφίας του Ναυτικού των ΗΠΑ. Έχει δημοσιεύσει πληθώρα μελετών ναυτικού ενδιαφέροντος καί Δικαίου Θαλάσσης καί υπήρξε μέλος της Έλληνικής Αντιπροσωπείας στην Γ' Διπλωματική Διάσκεψη Δικαίου Θαλάσσης στις συνόδους Καράκας, Γενεύης καί Νέας Υόρκης.

ή Γ' Διπλωματική Διάσκεψη περί του Δικαίου Θαλάσσης στο Άνεπίσημο Ένοποιημένο Διαπραγματευτικό Κείμενο, στο μέρος περί άνοικτών Θαλασσών (Τμήμα 1).

Άλλά καί ή Άπόφαση της Γενικής Συνελεύσεως του ΟΗΕ περί του όρισμού της επιθέσεως του 1974, όρίζει στο άρθρο 3 μεταξύ των άλλων, ότι καί «ή επίθεση υπό των ένόπλων δυνάμεων του Κράτους τινός κατά των εμπορικών στόλων έτέρου Κράτους χαρακτηρίζεται, ως πράξης επιθέσεως». Δέχεται ηλαδή ή άπόφαση, ότι ή προσβολή εμπορικού πλοίου από τίς ένοπλες δυνάμεις άλλου Κράτους ίσοδυναμεί μέ επίθεση εναντίον του Κράτους της σημαίας του εμπορικού πλοίου καί εξισώνει, ως προς αυτό τό ζήτημα, τό εμπορικό μέ τό πολεμικό πλοίο.

Η ελληνική νομοθεσία αποδίδει «ιθαγένεια» στο εμπορικό πλοίο καθώς καί «έθνικότητα» καί προσδιορίζει τούς όρους αυτής της ενέργειας, τόσο μέ τήν πράξη νηολόγησης, όσο καί μέ τήν χορήγηση «έγγραφου έθνικότητας» από τήν άρμόδια Έλληνική άρχή (άρθρα 2, 3, 4, 203, 242, κλπ. ΚΙΝΔ, άρθρα 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 16 κλπ. ΚΑΝΔ).

Έν τούτοις όμως επικρατεί, ιδίως τίς τελευταίες δεκαετίες του αιώνα μας, ή αντίθετη άποψη, ότι ηλαδή τό εμπορικό πλοίο δέν θά πρέπει νά λογίζεται «έδαφος» του Κράτους της σημαίας του καί δέν θά πρέπει νά εξομοιώνεται μέ τό πολεμικό πλοίο. Τούτο, διότι τό εμπορικό πλοίο άπαλλοτριώνει, σέ πολλές περιπτώσεις, μέρος της «έθνικης» του ύποστάσεως υπέρ των έθνικών δικαιωμάτων άλλου Κράτους, τόσο σέ περίοδο ειρήνης όσο καί πολέμου, στήν άνοικτή διεθνή θάλασσα, καθώς καί στα χωρικά, έσωτερικά καί άρχιπελαγικά ύδατα ξένου Κράτους.

Πράγματι, τό εμπορικό πλοίο μπορεί νά καταδιωχθεί από πολεμικό ή άλλο κρατικό μη εμπορικό πλοίο ξένου παράκτιου Κράτους, όταν αυτό έχει βάσιμους λόγους νά πιστεύει, ότι παραβίασε τούς νόμους καί κανονισμούς του. Τό εμπορικό πλοίο είναι ύποχρεωμένο νά άνεχθεί επίσκεψη, νηοψία ή καί σύλληψη από ξένο πολεμικό γιά παραβιάσεις των άρχων καί διατάξεων του ναυτικού άποκλεισμού, του λαθρεμπορίου πολέμου, γιά παραβιάσεις της ουδετερότητας κλπ.

Τό Δίκαιο Θαλάσσης δίνει επίσης δικαιώμα επέμβσεως σέ όποιοδήποτε ξένο πολεμικό πλοίο, εναντίον εμπορικού τό όποιο ένεργει πράξεις πειρατείας στήν άνοικτή θάλασσα ή δουλεμπορίου ή καταστροφής κλωδίων ή άρνεϊται νά επιδείξει τή σημαία του κλπ. Πέραν τούτων, τό εμπορικό πλοίο είναι ύποχρεωμένο νά άνεχθεί τήν επέμβαση του πολεμικού του ξένου παράκτιου Κράτους, γιά πράξεις ή παραλείψεις του, μέ τίς όποιες καταστρατητείται ή άρχή της άβλαβούς διελεύσεως από τά ξένα χωρικά, έσωτερικά ή άρχιπελαγικά ύδατα (διασάλευση της ειρήνης ή έννόμου τάξεως του παράκτιου Κράτους, διακίνηση ναρκωτικών κλπ) ή τά δικαιώματα, οί νόμοι καί κανονισμοί του επάνω στήν ύφαλοκρηπίδα, συνορεύουσα ζώνη κλπ. (Έρευνα ή έκμετάλλευση υπεδάφους, παραβίαση ύγειονομικών, μεταναστευτικών, νομισματικών κανόνων κλπ.).

Τίς περιπτώσεις αυτές, άπαλλοτριώσεως των έθνικών δικαιοδοσιών υπέρ των δικαιοδοσιών ξένου Κράτους, επιβάλλουν οί συμβάσεις Γενεύης 1958 καί τό Άνεπίσημο Ένο-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

ST CLARE HOUSE 30 / 33. MINORIES
LONDON 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

ποιημένο Διαπραγματευτικό Κείμενο της Γ' Διπλωματικής Διασκέψεως του Δικαίου Θαλάσσης, τὰ διεθνή ναυτικά ἔθιμα, καθὼς καὶ διάφορες ἄλλες διεθνείς συμβάσεις, οἱ ὁποῖες τουλάχιστον τὶς τελευταῖες δεκαετίες τοῦ αἰῶνα μας, δίνουν ἐνισχυμένα δικαιώματα κυριαρχίας καὶ δικαιοδοσίας στὰ παράκτια κράτη, μὲ πλέον λεπτομερεῖς ρυθμίσεις σὲ διάφορα ζητήματα, ὅπως ἀλιείας, ρυπάνσεως ἢ διατηρήσεως τοῦ περιβάλλοντος, οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν θαλασσῶν καὶ βυθοῦ, ἔργων σὲ αἰγιαλούς καὶ μέσα στὴ θάλασσα, καθορισμοῦ τῶν ὁρίων καὶ τοῦ καθεστώτος τῶν διαφόρων θαλασσίων ζωνῶν κυριαρχίας καὶ δικαιοδοσίας, καθορισμοῦ ἀπαγορευμένων θαλάσσιων περιοχῶν γιὰ διάφορους σκοποὺς ναυσιπλοΐας κλπ.

Στὶς διμερεῖς ἢ πολυμερεῖς αὐτές συμβάσεις πρέπει νὰ προστεθεῖ καὶ ἡ ἐθνικὴ νομοθεσία τοῦ Κράτους, ἡ ὁποία μονομερῶς θέτει κανόνες γιὰ τὴν κατοχύρωση τῶν δικαιωμάτων του στὶς θαλάσσιες ζώνες ἐθνικῆς κυριαρχίας καὶ δικαιοδοσίας.

Ἄλλωστε καὶ αὐτὴ ἡ σύμβαση Γενεύης 1958 «περὶ χωρικῆς θαλάσσης» ὀρίζει μὲ σαφήνεια στὸ ἀρθρο 5, ὅτι τὸ Κράτος πρέπει νὰ ἀσκεῖ ἀποτελεσματικὴ δικαιοδοσία καὶ ἐλεγχὸ σὲ διοικητικά, τεχνικά καὶ κοινωνικά ζητήματα ἐπάνω στὰ πλοῖα, τὰ ὁποῖα φέρουν τὴν σημαία του καὶ ὅτι τὰ πλοῖα θὰ ὑπάγονται στὴν ἀποκλειστικὴ δικαιοδοσία τοῦ Κράτους τῆς σημαίας στὴν ἀνοικτὴ θάλασσα, ἐκτός ἀπὸ περιπτώσεις που ρυθμίζονται μὲ διεθνείς συμφωνίες ἢ ἀπὸ αὐτὴ τὴν ἴδια τὴ σύμβαση σὲ διάφορα ἄλλα σημεία της. Ἡ σύμβαση δηλαδὴ σὲ κανένα σημεῖο της δὲν ὀρίζει ὅτι τὸ Κράτος τῆς σημαίας ἀσκεῖ πλήρη κυριαρχικά δικαιώματα ἐπάνω στὸ ἐμπορικὸ πλοῖο, ἀλλὰ ἀντίθετα δέχεται, ὅτι τὸ Κράτος ἀσκεῖ

δικαιοδοσίες, ὁρισμένες ἀπὸ τὶς ὁποῖες ἐκχωρεῖ σὲ ξένο Κράτος, ὅταν συντρέχουν οἱ ἀπαραίτητες προϋποθέσεις, ὅταν δηλαδὴ τὸ ἐμπορικὸ πλοῖο βρίσκεται σὲ ξένα χωρικά ἢ ἐσωτερικά ὕδατα ἢ στὴ διεθνή θάλασσα καὶ παραβαίνει διατάξεις τῆς ἴδιας τῆς συμβάσεως ἢ ἄλλων διεθνῶν συμβάσεων ἢ τοὺς νόμους καὶ κανονισμοὺς τοῦ ξένου Κράτους.

Στὸ σημεῖο αὐτὸ θὰ πρέπει νὰ σημειωθεῖ, ὅτι καὶ ἡ ἐλληνικὴ νομοθεσία συμφωνεῖ μὲ τὰ ὅσα προαναφέραμε, διότι τὸ ἀρθρο 5 τοῦ Ποινικοῦ Κώδικα ὀρίζει μὲν, ὅτι «ὡς ἔδαφος τῆς ἐπικρατείας θεωροῦνται πλοῖα... ἐλληνικά», ὅπουδὴποτε καὶ ἂν εὐρίσκονται, προσθέτει ὅμως τὴν ἐξαιρέση «ἐκτός ἐάν ὑποκινεῖται συμφώνως πρὸς τὸ διεθνὲς δίκαιον εἰς ἀλλοδαπὸν νόμον». Ἀναγνωρίζει δηλαδὴ ὁ Π.Κ., ὅτι τὸ ἐμπορικὸ πλοῖο δὲν ἀποτελεῖ ἐλληνικὸ ἔδαφος στὶς περιπτώσεις ἐκείνες, πού τὸ ἐπιβάλλει τὸ διεθνὲς δίκαιο καὶ εἶναι ἐκείνες τὶς ὁποῖες προαναφέραμε.

Τὸ καθεστῶς αὐτὸ δὲν ἰσχύει βεβαίως ὡς πρὸς τὰ πολεμικά πλοῖα, τὰ ὁποῖα ἀντίθετα ἀποτελοῦν «ἔδαφος» τοῦ κυρίαρχου Κράτους τῆς σημαίας καὶ ἀπολαμβάνουν ἀσυλίας. Περιπτώσεις ἐκχώρησεως δικαιοδοσιῶν τοῦ Κράτους ἐπάνω στὸ πολεμικὸ τοῦ πλοῖο, σὲ ξένο Κράτος, εἶναι ὅχι μόνο ἀδιανόητες ἐκ τῶν πραγμάτων, ἀλλὰ ἀντισυνταγματικές, ἐπεὶδὴ ἰσοδυναμοῦν μὲ ἐκχώρηση δικαιωμάτων ἐπάνω στὴν ἐδαφικὴ κυριαρχία του.

Τὸ πολεμικὸ πλοῖο λογίζεται «ἔδαφος» (territorium) τοῦ Κράτους του, σὲ ὁποιαδήποτε θαλάσσια περιοχὴ καὶ ἐάν βρίσκεται καὶ δικαιούται ἀσυλίας ἀπὸ ὁποιαδήποτε ποινικὴ, ἀστικὴ ἢ διοικητικὴ ἐνέργεια ἀλλοδαποῦ Κράτους, ἀκόμη καὶ ἐάν βρίσκεται στὰ ἐσωτερικά, χωρικά ἢ ἀρχιπελαγικά ὕδατά του ἢ

τὴ συννορεύουσα ἢ ἀποκλειστικὴ οἰκονομικὴ του ζώνη.

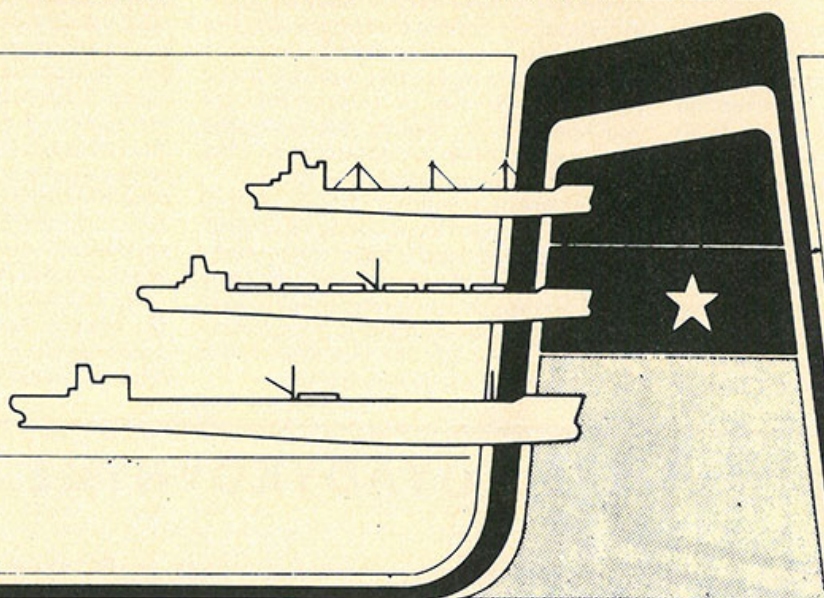
Δὲν εἶναι δηλαδὴ δυνατό νὰ ἐφαρμοσθοῦν ἐπάνω στὸ πολεμικὸ πλοῖο, ποινικὲς, ἀστικές, διοικητικὲς, οἰκονομικὲς ἢ ἄλλες διατάξεις ἀλλοδαποῦ παράκτιου Κράτους, ὅπως ἡ ἐνέργεια ἀνακρίσεων, ἡ ἔρευνα ἢ αὐτοψία, ἡ ἀσκήση ποινικῆς διώξεως, ἡ σύλληψη προσώπου, ἡ ἔγερση ἀγωγῆς, ἡ κατάσχεση, ἡ κατακράτηση, ἡ ἀπαγόρευση ἀπόπλου κλπ.

Τὸ ἐθιμικὸ αὐτὸ προνόμιο κατοχύρωσε ἡ διεθνὴς κοινωνία καὶ συμβατικά μὲ διάφορες πράξεις, ὅπως τὴ διεθνή σύμβαση Βρυξελλῶν 1926 «περὶ ἐνοποιήσεως κανόνων τινῶν ἀφορῶντων τὰς ἀσυδοσίας τῶν κρατικῶν πλοίων», τὴν ὁποία ἔχει ἐπικυρώσει καὶ ἡ Ἑλλάδα μὲ τὸν ν. 1600/21.12.1950, τὶς διεθνείς συμβάσεις Βρυξελλῶν 1910 «περὶ συγκρούσεως πλοίων» καὶ «περὶ θαλασσίας ἀρωγῆς καὶ ναυαγιορρέσεως», τὶς ὁποῖες ἔχει ἐπίσης ἐπικυρώσει ἡ Ἑλλάδα μὲ τὸν ν. 3886/6.8.1911, τὴ σύμβαση τῆς Γενεύης 1958 «περὶ ἀνοικτῶν θαλασσῶν», ἀρθρο 8, τὸ Ἀνεπίσημο Ἐνοποιημένο Διαπραγματευτικὸ Κείμενο τῆς Γ' Διπλωματικῆς Διασκέψεως Δικαίου Θαλάσσης, τὶς ἀποφάσεις Στοκχόλμης τοῦ Ἰνστιτούτου Διεθνούς Δικαίου, τὶς ἀποφάσεις ἐπίσης τῆς 9ης Παναμερικανικῆς Διασκέψεως τῆς Ἀβάνας 1928, τὴ νομολογία τοῦ Διεθνούς Δικαστηρίου, τὴ νομοθεσία καὶ νομολογία διαφόρων Κρατῶν κλπ.

Τὸ νομικὸ ὅμως πρόσωπο τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ τοῦ Κράτους, στὸ ὁποῖο τὸ πολεμικὸ πλοῖο ἀνήκει, ἔχει διεθνή εὐθύνη γιὰ τὶς πράξεις ἢ παραλείψεις τοῦ πολεμικοῦ τοῦ πλοῖο, στὴν ὁποία περιλαμβάνονται καὶ τυχόν ἀστικές εὐθύνες.

ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Τό ιστιοφόρο «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ»

Του Πλωτάρχου ΛΣ ΧΡΗΣΤΟΥ ΠΑΣΣΙΟΠΟΥΛΟΥ

Με την εύκαιρία του έορτασμού της Ναυτικής Έβδομάδας, θά αναφερθούμε συνοπτικά στο τριίστιο ιστιοφόρο εκπαιδευτικό σκάφος «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ», το οποίο ανήκει στο Έλληνικό Κράτος και η διαχείριση και εκμετάλλευσή του εν γένει διενεργείται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτικής. Το πλοίο αυτό είναι προορισμένο για την εκπαίδευση κατά κύριο λόγο των σπουδαστών των Άνωτέρων Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού.

Τό σκάφος αγοράστηκε από το Έλληνικό Δημόσιο τον Ιούνιο του 1965, στο Μάλτο της Σουηδίας, με χρήματα προερχόμενα από τις Δημόσιες Επενδύσεις και του δόθηκε τό όνομα «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ», σέ ένδειξη τιμής στον Έλληνα έφοπλιστή Εύγенийο Εύγενίδη, ό οποίος πολλά προσέφερε στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στην Ναυτική Εκπαίδευση.

Τό εκπαιδευτικό πλοίο «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ», έχει μία πολυετή ιστορία, άφóτου καθελκύσθηκε τον Αύγουστο του 1929, από τά ναυπηγεία ΝΤΑΜΠΑΡΤΟΝ της Σκωτίας, παίρνοντας τότε τό όνομα «SUNBEAM II». Τό σκάφος είχε κατασκευασθεί σάν διάδοχο του πασίγνωστου γιότ «SUNBEAM», μέ τό όποιο ό Λόρδος Μπράσεϋ, είχε πραγματοποιήσει τό γύρο του κόσμου κατά τή περίοδο Ιούλιο 1876 — Μάιος 1877.

Τό εκπαιδευτικό πλοίο «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ», παρέμεινε σάν γιότ από τής ναυπηγήσεώς του μέχρι ένάρξεως του δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, όποτε από τον Λόρδο Ράνσιμαν περιήλθε στο Βασιλικό Ναυτικό τής Άγγλίας, ως έπίτακτο πλοίο.

Μετά τό τέλος του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, τό πλοίο πωλήθηκε στο ίδρυμα Άβραάμ Ρόντμπεργκ της Στοκχόλμης. Τό ίδρυμα ΡΟΝΤΜΠΕΡΓΚ χρησιμοποίησε τό σκάφος σάν εκπαιδευτικό πλοίο του Έμπορικού Ναυτικού τής Σουηδίας, έκτελώντας κυρίως ταξίδια μέσα στη Βαλτική θάλασσα.



Τό 1965 τό πλοίο περιήλθε από τό ίδρυμα ΡΟΝΤΜΠΕΡΓΚ, στην «Κλίππερ Λάιν» τής Σουηδίας όποτε και του δόθηκε τό όνομα «FLYING CLIPPER». Καί πάλι τό σκάφος χρησιμοποιήθηκε σάν εκπαιδευτικό πλοίο του Έμπορικού Ναυτικού τής Σουηδίας, έλαβε δέ κατ' έπανάληψη μέρος σέ διεθνείς ώκεανίους ιστιοπολικούς αγώνες.

Όπως προαναφέρθηκε τό 1965, τό σπένιο γιά τό είδος του τριίστιο ιστιοφόρο «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ» αγοράστηκε από τό Έλληνικό Δημόσιο, γιά νά καλύψει τίς ανάγκες εκπαίδεΰσεως των μαθητών και σπουδαστών του Έμπορικού μας Ναυτικού. Καί

πρέπει νά σημειωθεί έδω, ότι ή προσφορά του γιά τό σκοπό αυτό κάτω από τήν ιδιαίτερη φροντίδα μέ τήν όποία τό περιβάλλουν όλες οι αρμόδιες ύπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και τό προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, θά πρέπει νά θεωρείται πέραν πάσης ύπερβολής, σάν λίαν ικανοποιητική.

Τό πλοίο, άληθινό άπόκτημα και ζηλευτό στολίδι τής Έμπορικής μας Ναυτιλίας, έκτός από τό κύριο έξαρτισμό τής ιστιοφορίας, ή όποία άνέρχεται σέ 15.000 τετραγωνικούς πόδες, φέρει βοηθητική μηχανή έσωτερικής καύσεως και είναι κατασκευασμένο από χρωμιωμένο χάλυβα.

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



Δυναμική παρουσία της ΕΚΟ σέ καύσιμα και λιπαντικά στον χώρο της Ναυτιλίας

Σάν μία βαρύνουσα εταιρία στο πετρελαϊκό κύκλωμα της χώρας, μπορούμε να θεωρήσουμε την ΕΛΕΠΕΧ Α.Ε. μετά την εξαγορά απ' αυτή των μετοχών των τριών εταιριών της ΕΣΣΟ στην Ελλάδα, για λογαριασμό του Έλληνικού Δημοσίου.

Η ΕΛΕΠΕΧ (Έλληνικές Έπενδύσεις Πετρελαιοειδών και Χημικών) έχοντας στη διάθεσή της τό βιομηχανικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης — Διυλιστήριο και πετροχημικές μονάδες — και τό δίκτυο εμπορίας των πετρελαιοειδών και χημικών προϊόντων καλείται νά παίξει ένα καθοριστικό ρόλο μέσα στο γενικότερο πλαίσιο του κυκλώματος των πετρελαιοειδών στην Ελλάδα. Ο ρόλος αυτός, σέ γενικές γραμμές μπορούμε νά πούμε ότι θά είναι όμοιος ή ανάλογος μέ τό ρόλο πού έχουν από χρόνια άλλες εθνικές εταιρίες πετρελαιοειδών στην Εύρωπη, όπως συμβαίνει π.χ. στην Ιταλία, Αυστρία και Ισπανία. Στην Ελλάδα υπήρξε κάποια καθυστέρηση στην ένεργητική δραστηριοποίηση της Πολιτείας στο κύκλωμα του πετρελαίου πού περιορίστηκε στην απόκτηση των Διυλιστηρίων Ασπροπύργου. Σήμερα ή ΕΛΕΠΕΧ καλείται νά καλύψει τό μεγάλο αυτό κενό.

Αποδίδοντας ιδιαίτερη ευαισθησία στους μηχανισμούς εκείνους πού ισχυροποιούν τούς «συνδετικούς κρίκους» κάθε πετρελαϊκής εταιρίας μέ την πετρελαϊκή αγορά και τά εμπορικά δίκτυα στην Ελλάδα και τό εξωτερικό, ή ΕΛΕΠΕΧ ΑΕ κατευθύνει μεθοδικά αλλά μέ δυναμισμό τή δραστηριότητα της νέας εταιρίας «Έλληνικά Καύσιμα — Όρυκτέλαια» (ΕΚΟ) διάδοχο της ΕΣΣΟ στην Ελλάδα.

Ο ρόλος της ΕΚΟ, πού δραστηριοποιείται μέ την νέα επωνυμία από την 1η Ιουνίου, χαρακτηρίζεται πρωταγωνιστικός αφού τόν συνθέτουν δύο κεντρικοί άξονες πάνω στους οποίους στηρίζονται οι επιδιώξεις και ή φιλοσοφία της ελληνικής πετρελαϊκής πολιτικής.

Ο πρώτος άξονας είναι ό ρυθμιστικός ρόλος της ΕΚΟ στο πετρελαϊκό κύκλωμα της α-

γοράς ώστε νά διασφαλίζεται ή όμαλή διακίνηση και κάλυψη των αναγκών όλων των καταναλωτών μέ καύσιμα και λιπαντικά.

Ο δεύτερος αφορά την δυνατότητα κινητοποίησης, όλων των τμημάτων του κρατικού μηχανισμού για μία ισχυρή παρουσία κρατικής δραστηριότητας στα πετρελαιοειδή στην ελληνική και διεθνή αγορά.

Ρυθμιστικός ρόλος λοιπόν στην πετρελαϊκή αγορά και ισχυρή παρουσία της κρατικής δραστηριότητας στην Ελλάδα και τό εξωτερικό είναι οι φιλοδοξίες της πολιτικής της ΕΚΟ. Και οι φιλοδοξίες αυτές δέν είναι συμπτωματικές. Αποτελούν την ελληνική θέση στην αντιμετώπιση της οργανωμένης κοινοτικής πετρελαιοαγοράς στα πλαίσια των συμβατικών υποχρεώσεων πού προκύπτουν για την χώρα μας από την ένταξη. Αν λοιπόν λάβουμε υπόψη πόσο πολύμορφη και ισχυρή πρέπει νά είναι ή ελληνική επιχειρηματική προσωπικότητα μέσα στην ΕΟΚ για νά ανταγωνίζεται τή δραστηριότητα των άλλων κρατών - μελών, γίνεται καλύτερα αντιληπτός ό σημαντικός ρόλος πού καλείται νά επιτελέσει στο άμεσο μέλλον ή ΕΚΟ.

Αυτή λοιπόν ή πραγματικότητα δημιούργησε την ευαισθησία της ΕΛΕΠΕΧ για την εμπορική δραστηριότητα της ΕΚΟ.

Έτσι ως προς τό σκέλος του ρυθμιστικού ρόλου, ή διασφάλιση της επιτυχίας προέρχεται από την όρθολογική όργάνωση της ΕΚΟ πού ξεκινά από την δυνατότητα προμηθειών μέ την παρουσία και την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου και φθάνει στη διύλιση (μέ τό συγκρότημα της Βορείου Ελλάδος) μέχρι την έμπορία.

Σημαντική όμως είναι ή ύποδομή της ΕΚΟ στο δεύτερο σκέλος πού πρέπει νά κατοχυρώσει την ισχυρή παρουσία της στην Ελλάδα αλλά κυρίως και στη διεθνή αγορά. Προς τό στόχο αυτό ή πολιτική της εταιρίας επέβαλε:

— Διατήρηση της συνεργασίας μέ την ΕΣΣΟ τόσο στον εμπορικό όσο και στον τεχνολο-

γογικό τομέα σέ παγκόσμιο επίπεδο, και

— Ύψηλό τεχνολογικό επίπεδο καυσίμων και κυρίως λιπαντικών.

Πράγματι ή ΕΚΟ έδωσε ήδη επιτυχείς εξετάσεις στον τομέα της διακίνησης και προώθησης λιπαντικών για τή ναυτιλία. Τά σημεία πού κάνουν την ΕΚΟ συναγωνιστική, στις πωλήσεις λιπαντικών για τή ναυτιλία είναι δύο:

— Πρώτον ή αναγνωρισμένη ποιότητα λιπαντικών μέ ύψηλά στάνταρτς και πάντοτε μέ τις τεχνικές προδιαγραφές της EXXON αφού ή συνεργασία της ΕΚΟ μέ την ΕΣΣΟ θά είναι σέ όλα τά λιμάνια και τούς σταθμούς καυσίμων της παγκόσμιας αγοράς.

— Δεύτερον ή προσφορά υπηρεσιών «Σέρβις» σέ όλους τούς αγοραστές καυσίμων και λιπαντικών στα ναυτιλιακά κέντρα.

Ασφαλώς ή δραστηριότητα στο χώρο της ναυτιλίας δέν είναι άγνωστη για την ΕΚΟ. Ούτε και από τούς ναυτιλιακούς κύκλους προς την εταιρία. Είναι γνωστές οι ναυτιλιακές πωλήσεις από τό 1964 μέσω των γραφείων της ΕΣΣΟ στον Πειραιά, ενώ πρόσφατα ανακοινώθηκε ότι ή Έθνική πλέον Έταιρία Καυσίμων Όρυκτελαίων (ΕΚΟ) θά προσηλωθεί μέ ιδιαίτερη προσοχή και στην εξυπηρέτηση των έφοπλιστικών συμφερόντων αφού έχει όλη τή δυνατότητα νά ανταποκριθεί προς τις εύλογες απαιτήσεις των Έλλήνων πλοιοκτητών:

— Μέ την ύψηλή τεχνολογία της EXXON πού συνεργάζεται και θά συνεργάζεται.

— Μέ τις ειδικές υπηρεσίες πού φροντίζει νά δυναμώσει ακόμη περισσότερο.

— Μέ την εγγύηση των δύο κρατικών διυλιστηρίων (Θεσσαλονίκης και Ασπροπύργου) τά όποια συνεχώς εκσυγχρονίζονται, για την επάρκεια, την ποιότητα και την πλήρη εξυπηρέτηση, και τέλος

— Μέ την ύψηλή επαγγελματική γνώση, πείρα και συνέπεια των στελεχών πού επί χρόνια ειδικεύονται στην πετρελαϊκή αγορά μέσω της EXXON.

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



NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραϊκή Νομολογία

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Αριθ. 335/1984*

Πρόεδρος: Αλεξ. Καλούσης
Εισηγητής: Κ. Πατρίκιος
Δικηγόρος: Θ. Ζαφείρας

Ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τυχαίο γεγονός — Έπιβολή διοικητικής ποινής (προστίμου) από την λιμενική Αρχή — Μή νόμιμη.

Η έπιβολή διοικητικής κυρώσεως (προστίμου) σέ βάρος του άρνούμενου νά έξουδετερώσει θαλάσσια ρύπανση δέν είναι νόμιμη, όταν ή ρύπανση έχει προκληθεί από τυχαίο περιστατικό.

*Σχετικά μέ την έπιβολή κυρώσεων γιά θαλάσσια ρύπανση βλ. επίσης Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς 1430/1984, Ν.Χ. 1178/937-1/7/84.

Έπειδή διά της έκκαλουμένης αποφάσεως, ως έξ αυτής δείκνυται, έγένητο έν μέρει δεκτή έφ' ής αυτή προσφυγή των ήδη έκκαλούντων ναυτιλιακής εταιρείας «Α» κατά της ύπ' αριθ. 10/2522/4-7-1980 αποφάσεως του Λιμενάρχου Πύλου, διά της όποιας έπεβλήθη είς βάρος των πρόστιμον του ν. 743/1977 έκ δραχμών 300.000, και, κατά μεταρρύθμισιν της αποφάσεως ταύτης καθωρίσθη ρηθέν πρόστιμον είς δραχμάς 200.000. Κατά της αποφάσεως ταύτης έναντιούμενοι οί ως άνω έκκαλούντες προβάλλουν τούς είς τό δικόγραφον της ύπό κρίσιν έφέσεως των αναλυτικώς έκτιθεμένους λόγους.

Έπειδή ό νομος 743/1977 «περί προστασίας του θαλασσιου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» (ν. 319) όρίζει

εις την παράγρ. 1 του άρθρου 3 αυτού, ότι άπαγορεύεται ή είς τούς λιμένες, τάς άκτάς και τά χωρικά ύδατα άπόρριψεις πάσης φύσεως άποβλήτων, λυμάτων και άπορριμάτων έκ των όποιων δύναται νά προκύψη ρύπανσις της θαλάσσης, είς δέ το άρθρον 1 αυτού ότι ως «άπόρριψις» νοείται ή έκβολή ή διαφυγή οίασδήποτε ούσίας. Περαιτέρω ό αυτός νόμος όρίζει είς μέν τό άρθρον 11 αυτού ότι έν περιπτώσει ρυπάνσεως προκαλουμένης ύπό πλοίου ό πλοίαρχος αυτού ύποχρεούται νά λάβη πάν πρόσφορον μέτρον προς άποτροπήν, περιορισμόν και έξουδετέρωσιν της αναφέρων άμελλητί τό γεγονός είς την οικείαν Αρχήν ή τό Έπουργείον, είς δέ την παράγρ. 1 του άρθρου 12 αυτού, ότι διά την άποκατάστασιν προκληθείσων έκ ρυπάνσεως ζημιών, ως και διά τάς γενομένας δαπάνας προς άποτροπήν ή έξουδετέρωσιν αυτής ύπεύθυνος είναι ό ύπαίτιος προκαλέσας ότι οί ύπαίτιοι ρυπάνσεως της θαλάσσης ή των άκτών τιμωρούνται ποινικώς, διοικητικώς και πειθαρχικώς κατά τά αυτόθι ειδικώτερον όριζόμεθα.

Έπειδή έκ των άνωτέρω διατάξεων προκύπτει, ότι αί αυτόθι, προβλεπόμενοι κυρώσεις έπιβάλλονται μόνον είς βάρος του ύπαιτίως προκαλούντος ρύπανσιν της θαλάσσης ή των άκτών αυτής και συνεπώς διά την έπιβολήν των ύπ' αυτών προβλεπόμενων διοικητικών κυρώσεων (προστίμου) είς βάρος του άρνούμενου την έξουδετέρωσιν της προκληθείσης ρυπάνσεως προϋποθέτουν την πρόκλησιν της ύπαιτιότητος αυτού.

Έπειδή έν προκειμένω, καθ' ή προκύπτει έκ των στοιχείων του φακέλλου της κρινόμενης ύποθέσεως, είς βάρος των έκκαλούντων ναυτιλιακής εταιρείας «Α» και

«Π.Ε» πλοιοκτητών του ύπό Έλληνικήν σημαίαν ΔΕΕ. «Ι.Σ.» έπεβλήθη πρόστιμον έκ δραχμών 300.000 διά της ύπ' αριθμ. 10/4-7-1980 αποφάσεως του έφεσιβλήτου Λιμενάρχου Πύλου, επί τη αίτιολογία, ότι οί έκκαλούντες ούτοι δέν συνεμορφώθηκαν πλήρως, προς δοθείσαν είς αυτούς έντολήν ύπό του μνησθέντος Λιμενάρχου διά την έξουδετέρωσιν έντός ώρισμένης προθεσμίας προκληθείσης ρυπάνσεως των άκτών του Έλαιοδυσίου Μεθώνης και των αρχαιολογικών μνημείων Μεθώνης έκ της διαρροής πετρελαίου έκ του ως άνω πλοίου. Ός όμως βεβαιούται έκ της προσαγομένης και έπικαλουμένης ύπ' αριθμ. 86/25-6-1981 έκθέσεως του Β. Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων ή ως άνω ρύπανσις προεκληθή συνεπεία βυθίσεως του ρηθέντος πλοίου είς τόν δρμον του Ναυαρίνου, προελθούσης πυρκαϊάς, όφειλομένης είς τυχαίον γεγονός και ούχι είς ύπαιτιότητα του πλοίαρχου του ή έτέρου μέλους του πληρώματός του. Όθεν έφ' όσον ή προκληθείσα ρύπανσις δέν ώφείλετο είς ύπαιτιότητα των έκκαλούντων ή έπιβολή είς βάρος των προστίμων διά την μή έξουδετέρωσιν της και δή έντός ώρισμένης προθεσμίας παρίσταται, κατά τάς είς την προηγούμενην σκέψιν γεγόμενα δεκτά, μή νόμιμος. Αντιθέτως κρίνουσα ή έκκαλουμένη άπόφασις, δεχθείσα, ότι διά την έπιβολήν του άνωτέρω προστίμου δέν άπαιτείτο ύπαιτιότης του προκαλέσαντος την δι' ήν τοϋτο ρύπανσιν, περιορισθείσα είς την μείωσιν του είς 200.000 δραχμάς έν τη συνεκτιμήσει του γεγονότος, ότι οί έκκαλούντες τελικώς προέβησαν είς έξουδετέρωσιν της έν λόγω ρυπάνσεως, έσφαλμένως τάς προπαρατεθείσας διατάξεις του ν. 743/1977 ήρμήνευσε και έφήρμοσεν, έφ' ως και δέον, όπως έξαφανισθή αυτή, κατά παραδοχήν της ύπό κρίσιν έφέσεως και διαταχθή ή άπόδοσις είς τούς έκκαλούντας του ύπ' αυτών κατατεθέντος παραβόλου.

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



★ 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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΜΕΣΑΙΑΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ ΑΝΤΙΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΥΣ

Συμπληρώθηκε πρό εβδομάδων η ευρεία μετατροπή του αυστραλιανού μπάλκ κάρριερ «Iron Curtis» 45.428 τόν. d.w. στις εγκαταστάσεις της GH Varley στο Νιούκαστλ της Αυστραλίας, όπου οι αεριοστρόβιλοι του σκάφους αντικαταστάθηκαν με δύο δηζελοκινητήρες WARTSILA VASA 12V32.

Σε μία εποχή κατά την οποία ο παγκόσμιος έφοπλισμός αναζητεί άμεσες λύσεις που θα οδηγήσουν σε περιορισμό των εξόδων λειτουργίας, ή περίπτωση των δύο αδελφών αυστραλιανών μπάλκ κάρριερ «Iron Carpenteria» και «Iron Curtis» αποτελεί παράδειγμα αντικατάστασης συστήματος προώσεως το οποίο χρησιμοποιεί heavy fuel και το κόστος μετατροπής αποσβένεται σε περίοδο τεσσάρων ετών.

Έφαρμογή:

Το μπάλκ κάρριερ «Iron Curtis» ήταν εφοδιασμένο με αεριοστρόβιλους βαρείας χρήσεως που χρησιμοποιούσαν καύσιμο 18 cSt/50°C (120 sec. RI/100°F) Bass Strait waxy crude.

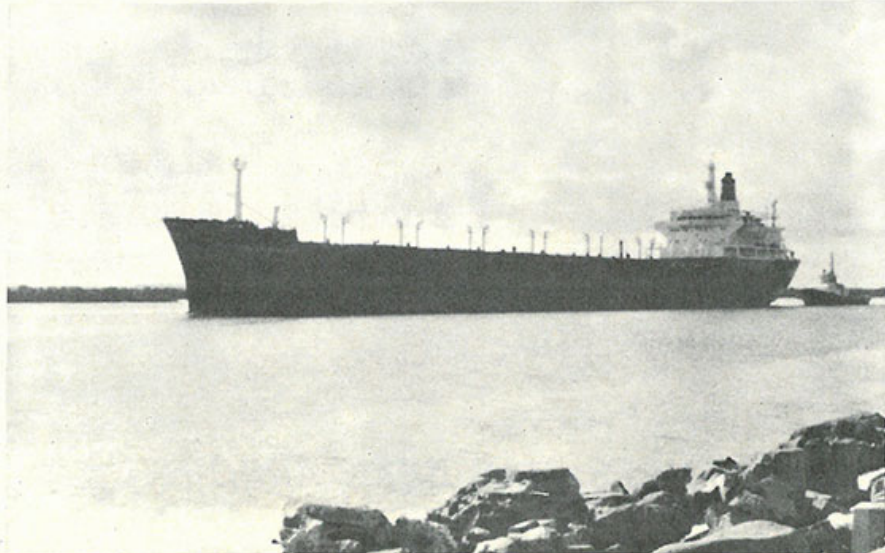
Για να προληφθεί ταχεία καταστροφή των εξαρτημάτων που εύρισκονται σε υψηλή θερμοκρασία, η απόδοση του αεριοστρόβιλου είχε περιορισθεί στα 5000 kv (6793 bhp).

Κατόπιν συγκρίσεως προδιαγραφών επιλέχθηκαν να τοποθετηθούν κινητήρες της Φινλανδικής Wartsila, τύπος Vasa 12V32 που σε συνδυασμό της ισχύος αποδίδουν 8020 kw σε πλήρες φορτίο και 720 στρόφες ανά λεπτό. Για να επιτευχθεί μία άριστη ειδική κατανάλωση ή λειτουργία τοποθετείται στα 85% του πλήρους φορτίου.

Κινητήρες αυτού του τύπου έχουν την δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν βαρέα καύσιμα μέχρι 700 cSt/50°C, αλλά στην περίπτωση του «Iron Curtis» θα χρησιμοποιηθεί καύσιμο μέχρι 380 cSt/50°C (3500 sec. RI/100°F) χωρίς να υπάρξουν περιορισμοί ως προς την χρήση καυσίμου ντίζελ.

Μαζί με τους καινούργιους κύριους κινητήρες έχουν προστεθεί οι συμπλέκτες, ο μειωτήρας, ή βοηθητική μηχανή, τα συστήματα για τον χειρισμό του καυσίμου, λιπαντικών και ύδατοψύξεως, καθώς επίσης τηλεχειρισμός και σύστημα συναγερμού.

Η μετατροπή, η οποία συμπληρώθηκε στον προκαθορισμένο χρόνο, είναι αποτέλεσμα έκτεταμένου και προσεκτι-



κού προγραμματισμού από το μηχανολογικό τμήμα της Wartsila. Ο σχεδιασμός αποσκοπούσε στην χρήση προκατασκευασμένων μονάδων όσο το δυνατόν περισσότερο, χρησιμοποιώντας βάσεις μηχανισμών προκατασκευασμένες για γρήγορη και εύκολη τοποθέτηση και ένα σύστημα για την προώθηση και επεξεργασία του καυσίμου που περιείχε τον θερμαντήρα, το πυκνόμετρο, φίλτρα και αντλίες τροφοδοσίας.

Η μονάδα ύδατος ψύξεως/ λιπαντικού, όπου οι αντλίες ύδατος ψύξεως, οι θερμοστατικές βαλβίδες, το κύριο ψυγείο, τα ψυγεία λαδιού και φίλτρα συγκεντρώθηκαν σε μία μονάδα με την οποία επιτεύχθηκε η μεγαλύτερη οικονομία χρόνου τοποθέτησε ενώ για υψηλότερη ποιότητα στο λιπαντικό και μεγαλύτερα διαστήματα μεταξύ αλλαγών λιπαντικού, προβλέφθηκε η εγκατάσταση ενός διαχωριστή λιπαντικού.

Έτήσιο Όφελος:

Ο κύριος λόγος για την μετατροπή υπήρξε το τεράστιο όφελος που επιτυγχάνεται στο κόστος καυσίμων, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι το κόστος του καυσίμου αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μέρος του κόστους λειτουργίας.

Πριν την μετατροπή η κατανάλωση καυσίμου ήταν 60 τόννοι την ημέρα, όταν ο αεριοστρόβιλος λειτουργούσε σε έναν τροποποιημένο απλό κύκλο με απόδοση 5000 kw (6800 bhp).

Τό όφελος καυσίμου με τις δηζελομηχανές είναι 26 τόννοι την ημέρα. Κάνοντας όμως μία σύγκριση, στην ίδια από-

δοση (5000 kw) μεταξύ των δύο περιπτώσεων, το όφελος ανέρχεται στους 35 τόννους, δηλαδή μείωση της ημερησίας κατανάλωσης της τάξεως του 58%.

Με την τιμή για το IF380 και για το Bass Strait Waxy, υπολογίζεται ότι το έτησιο όφελος ανέρχεται στα 1,174,000 (1,068,000). Συγκρίνοντας τώρα τους δύο κινητήρες (αεριοστρόβιλο και ντίζελ), στην ίδια απόδοση, το έτησιο όφελος ανέρχεται στα 1,597,000 (1,452,000) για κάθε σκάφος.

Επίσης η διαφορά δεν υπάρχει μόνο στην απόδοση μεταξύ των δύο κινητήρων, αλλά υπάρχει και μεγάλη διαφορά στη ποιότητα καυσίμου που γίνεται αποδεκτό από τον κάθε κινητήρα, ενώ ένα ακόμη μικρό όφελος προέρχεται από την παραγωγή ηλεκτρισμού μέσα στο πλοίο. Οι κύριες μηχανές χρησιμοποιούνται κατά την διάρκεια του ταξιδιού, ενώ στο λιμάνι χρησιμοποιείται ένας κινητήρας Vasa 6R22HF επίσης κατανalώνοντας heavy fuel.

Τέλος η χρήση μηχανών ντίζελ παρέχει πολύ μεγαλύτερη ελαστικότητα στην έκλογή της καλύτερης ταχύτητας του πλοίου κάτω από διαφορετικές συνθήκες λειτουργίας. Το αποτέλεσμα στην αποδοτικότητα του κινητήρα είναι λιγότερο από 5% για μία μεταβολή απόδοσης από 25 -100%.

Η τιμή συμβολαίου για την μετατροπή ανήλθε περίπου σε 6 εκατομ. δολ. Αυστραλίας (δολ. ΗΠΑ 5,5 εκ.) που αντιστοιχεί σε 450 δολάρια ανά ίππο της εγκαταστάσεως.

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines

Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.

Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts
stockists.

 **Stork-Werkspoor**

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

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

PLANT: PERAMA FREE ZONE

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

TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)

TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.

CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.



ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

Αποσοβήθηκε ή χρεωκοπία

Τήν τελευταία στιγμή απέφευχθη ή χρεωκοπία της Αργεντινής, ύστερα από συμφωνία που επήλθε με 11 πιστώτριες Τράπεζες για την πληρωμή από τα αποθέματά της ληξιπροθέσμων τόκων ύψους 225 εκατομ. δολ. λαρίων.

Η συμφωνία υπήρξε μέρος μιας ευρύτερης συμφωνίας, η οποία επιτρέπει την αποπληρωμή όρισμένων οφειλών του δημοσίου τομέα της Αργεντινής — με νέα πίστωση 125 εκ. δολλαρίων για 45 ημέρες — και παρέχει τα αναγκαία περιθώρια χρόνου, για την προσαρμογή της οικονομικής πολιτικής της χώρας στις απαιτήσεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Στις 30 Ιουνίου η Αργεντινή έπρεπε να καταβάλλει 450 εκ. δολάρια στους διεθνείς πιστωτές της.

Η επιτευχθείσα συμφωνία επιτρέπει στις πιστώτριες της Αργεντινής τράπεζες να μην κηρύξουν τα δάνειά τους «ως μη εξυπηρετούμενα». Επίσης διαδηλώνει την πρόθεση τόσο των Τραπεζών όσο και της κυβέρνησης της Αργεντινής να αφήσουν τη θύρα ανοικτή, για περαιτέρω διαπραγματεύσεις με σκοπό την επίλυση του προβλήματος ρευστότητας της χώρας.

BRAZILIA

Κλείνει το ναυπηγείο Renave

Ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας, το Renave, θα κηρυχθεί σε πτώχευση, γιατί είναι σε αδυναμία εξοφλήσεως του δανείου των 27 εκατομ. δολλαρίων για την αγορά μιας πλωτής δεξαμενής. Επισπεύδων είναι ο κυβερνητικός οργανισμός Synamat, ο οποίος είναι και ο κύριος δανειστής.

Το ναυπηγείο Renave ανήκει κατά 51% στην εθνική εταιρία Lloyd Brasileiro με την επίσης εθνική εταιρία πετρελαίου Petrobras. Οι άλλοι μέτοχοι είναι μία ιδιωτική εταιρία, η Ίσικαβατζίμα - Χαρίμα της Βραζιλίας και η Ίσικαβατζίμα - Χαρίμα της Ιαπωνίας.

Σήμερα το ναυπηγείο Renave διαθέτει στις εγκαταστάσεις του στο Ρίο ντε Τζανέιρο, δύο πλωτές δεξαμενές (μία των 60.000 τον. και μία των 20.000 τον.), δύο ναυπηγικές εσχαρές των 30.000 και των 8.000 τόννων και μία προβλήτα μήκους 700 μέτρων. Κατά το 1983 επισκεύασε 135 πλοία, ενώ για φέτος προέβλεπε την επίσκεψη 100 περίπου πλοίων, μολονότι το προσωπικό του είχε μειωθεί από 1.250 σε 800 άτομα.

Για την ενδεχόμενη επαναλειτουργία του Renave ενδιαφέρθησαν ήδη πρώτον μόνον

Πορτογαλικό ναυπηγικό συγκρότημα Lisnave και δεύτερον τα ναυπηγεία Angra dos Reis που ανήκουν στο συγκρότημα Verolme και διευθύνονται από τις αρχές του 1984 από κοινού.

ΒΡΕΤΤΑΝΙΑ

Ο ελεύθερος λιμάνι του Σαουθάμπτον

Τόν Αύγουστο θα τεθεί σε λειτουργία ή νέα ελεύθερη ζώνη στο λιμάνι του Σαουθάμπτον στην νότια ακτή της χώρας. Ήδη εκτελούνται οι τελευταίες εργασίες στους αποθηκευτικούς χώρους που θα καταλαμβάνουν έκταση 12,5 εκταρίων και θα αποτελούνται από δύο κτίρια αποθηκών χωρητικότητας 10.700 και 18.000 τετρ. μέτρων αντίστοιχα. Συγχρόνως εκτελούνται εργασίες για την δημιουργία χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων, διαφόρων μικρών αποθηκών καθώς και για την εγκατάσταση του προστατευτικού φράκτη που θα περικλείει όλο το συγκρότημα. Οι εργασίες αυτές που θα κοστίσουν σχεδόν 500.000 λίρες θα ολοκληρωθούν πολύ σύντομα και το συγκρότημα θα αρχίσει να λειτουργεί μόλις το Κοινοβούλιο ψηφίσει τον αναγκαίο νόμο.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ο στόλος των δεξαμενοπλοίων

Κατά 694.000 τον. d.w. μειώθηκε από πέρυσι ή Ιαπωνικός στόλος των δεξαμενοπλοίων, ο οποίος σήμερα διαθέτει 199 μονάδες συνολικής μεταφορικής ικανότητας 28.506.000 τον. d.w.

Από το σύνολο αυτό, 168 σκάφη 25.758.000 τον. d.w. είναι κυρίως πετρελαιοφόρα και 31 μεθανιοφόρα — ύγραριοφόρα 2.748.000 τον. d.w. Από αποψη ιδιοκτησίας τά 172, συνολικού τοννάζ 23.923.000 τον. d.w. ανήκουν σε διάφορες εφοπλιστικές επιχειρήσεις, τά 21 χωρητικότητας 4.124.000 τον. d.w. ανήκουν σε εταιρίες πετρελαίου και τά υπόλοιπα σε άλλους ιδιοκτήτες (αλιευτικές εταιρίες κλπ).

Τέλος από τους πλοιοκτήτες πρώτη έρχεται ή Σάνκο με 36 πλοία 6.463.000 τον. d.w. ή 20,21% του συνόλου, ακολουθεί ή NYK - Line με 20 σκάφη 2.840.000 ή 8,9% του συνόλου και έπεται ή Green - Sempraku (θυγατρική της Japan Line) με 10 σκάφη 2.364.000 τον. d.w. ή 7,39% του συνόλου.

ΙΝΔΙΑ

Διμερείς συνεργασίες

Η κρατική ναυτιλιακή εταιρία της Ινδίας, προσπαθεί να περιορίσει την είσοδο ξένων πλοιοκτητών στο διακομετακομιστικό εμπόριο της χώρας που συνεχώς αυξάνεται. Για τό σκοπό αυτό προσπαθεί να συνεργασθεί με άλλες κρατικές εταιρίες, ώστε να έχει την αποκλειστικότητα όσο τό δυνατόν περισσότερων εμπορικών γραμμών.

Είναι γνωστή ή επιτυχημένη συνεργασία της Ινδίας και της Περσίας που δημιούργησε την «Ιρανοϊνδική» ναυτιλιακή εταιρία. Με τις ίδιες προοπτικές ή Shipping Corporation of India θα συνεργαστεί με την κρατική εταιρία της Αργεντινής «ΕΛΜΑ» για τό εμπόριο μεταξύ των δύο χωρών, χρησιμοποιώντας τόν λιμένα της Σιγκαπούρης σαν

YEMEN

HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



MIDEAST

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

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

TELEX: 5505 MIDESE YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

διακομετακομιστικό σταθμό. Τόδρομολόγιο 'Ινδία — Σιγκαπούρη θά γίνεται με 'Ινδικά σκάφη ενώ τό υπόλοιπο ταξίδι με πλοία της 'Αργεντινής.

'Η έναρξη τής νέας συνεταιριστικής γραμμής πού είναι μία ακόμη εκδήλωση κρατικού προστατευτισμού τοποθετείται περί τά τέλη του έτους.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Μείωση του ωραρίου

Μέ τετραήμερη γενική άπεργία οι 'Ισπανοί ναυτικοί επιδιώκουν νά πετύχουν τό αϊτημά τους γιά μείωση τών ώρων έργασίας. Τό υπό σοσιαλιστικό έλεγχο ναυτεργατικό συνδικάτο ανακοίνωσε ότι μέ τήν άπεργία έθίγησαν περίπου 440 πλοία, άνήκοντα σέ 50 περίπου έφοπλιστικές επιχειρήσεις, τά όποια έμειναν σέ άργία στά διάφορα λιμάνια όπου προσήγγισαν. Τά έν πλώ σκάφη συνέχισαν κανονικά τό ταξίδι τους πρός τόν λιμένα προορισμού.

Στόχος τής άπεργίας είναι ή μείωση του ωραρίου έργασίας σέ 40 ώρες έναντι τών 50 ώρων πού ισχύουν σήμερα.

Κρουαζιέρες στη Μεσόγειο

Τήν διενέργεια κρουαζιερών στη Μεσόγειο θά αναλάβει τό υπερωκεάνιο «Las Palmas de Gran Canaria» πού τελεί υπό 'Ισπανική σημαία. Γιά τό σκοπό αυτό συνεστήθη νέα εταιρία μεταξύ τής Compañia Transmediterranea, μιάς εταιρίας έλεγχόμενης από τό 'Εθνικό 'Ινστιτούτο Βιομηχανίας και τών 'Ισπανικών ναυπηγείων. 'Η νέα εταιρία

προβλέπει τή ναυπήγηση νέου κρουαζιεροπλοίου άξίας γύρω τών 8 δισεκ. πεσέτων. 'Η επανεμφάνιση τής 'Ισπανικής σημαίας στίς μεσογειακές κρουαζιέρες συνοδεύεται μέ προσφορά δελεαστικών τιμών, δεδομένου ότι ή κατώτερη τιμή γιά μία όκταήμερη κρουαζιέρα θά φθάνει τίς 39.500 πεσέτες έναντι 130.000 πεσέτων τών σοβιετικών κρουαζιεροπλοίων και 80.000 πεσέτων τών ιταλικών κρουαζιεροπλοίων.

ΙΤΑΛΙΑ

Ναυτιλιακός συγκεντρωτισμός

Τό σχέδιο τής ιταλικής κυβερνήσεως γιά τήν αναδιοργάνωση τής ναυτιλιακής βιομηχανίας τής χώρας τέθηκε σέ έφαρμογή μέ τήν συνένωση τών πρώην ανεξάρτητων, έμπορικών και πολεμικών ναυπηγείων, κάτω από τήν διοίκηση τής «Φινκαντιέρι». 'Η νέα όργάνωση ύποδιαιρείται σέ τέσσερα τμήματα. Οι 'Εμπορικές Ναυπηγήσεις και οι Μηχανολογικές 'Εργασίες θά έδρεύουν στην Τεργέστη ενώ οι Πολεμικές Ναυπηγήσεις και οι 'Επισκευαστικές έργασίες θά έδρεύουν στην Γένοβα. 'Η απόφαση γιά τήν αναδιοργάνωση ελήφθη χωρίς τήν συνέναιση τών εργατικών σωματείων, πού αντιδρούν στίς προβλεπόμενες απολύσεις και έτοιμάζουν εργατικές κινητοποιήσεις, καθώς μόνο από τά ναυπηγεία τής Γένοβας τό σχέδιο προβλέπει νά άπολυθεί τό 50% του εργατικού δυναμικού.

'Ελπίζεται ότι οι διεξαγόμενες έρευνες γιά πετρέλαιο στην Νότια Σικελία και στην Βόρεια 'Αφρική θά έχουν επιτυχία ώστε νά

προσφέρουν άπασχόληση στην βιομηχανία και νέες θέσεις άπασχόλησεως του πλεονάζοντος προσωπικού.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Συμβούλιο 'Εφοπλιστών

Μέ στόχο τήν αντιμετώπιση τής άπειλής τής «Ούνκνάντ», τή βελτίωση του Κρατικού έλέγχου στην παναμαϊκή ναυτιλία και τή διαμόρφωση κυβερνητικής πολιτικής στά διεθνή ναυτιλιακά θέματα δημιουργήθηκε ή Παναμαϊκή 'Επιτροπή Ναυτιλιακής Πολιτικής. Μέχρις στιγμής ή 'Επιτροπή πού σχεδίαστηκε πάνω στό πρότυπο του Λιβερτιανού Συμβουλίου Πλοιοκτητών περιλαμβάνει μόνο 30% τών έφοπλιστών, πού δραστηριοποιούνται υπό τήν παναμαϊκή σημαία αλλά πιστεύεται ότι σύντομα θά ένταχθούν κι άλλοι, λαμβανομένης ύπ' όψιν τής άνεπίσημης ύποστήριξης πού τήν περιβάλλει και τής συνεχώς αύξανόμενης άπειλής του προστατευτισμού. Μάλιστα ή 'Επιτροπή ανακοίνωσε ότι από τούς βασικούς στόχους της είναι νά πείσει τήν κυβέρνηση νά άπορρίψει τόν κώδικα τής «Ούνκνάντ», νά βρεί λύσεις στό πρόβλημα τών πληρωμάτων πού εγκαταλείπονται από τούς πλοιοκτήτες και νά βελτιώσει τίς συνθήκες διαβίωσης πάνω σέ κάθε πλοίο μέ παναμαϊκή σημαία. Στην έπιτροπή, πού δημιουργήθηκε μέ κυβερνητική ύποστήριξη, συμμετέχουν εκπρόσωποι τών επιβατηγών, τών φορτηγών, τών δεξαμενοπλοίων και τής πετρελαϊκής βιομηχανίας. Πρόεδρος τής έπιτροπής είναι ό 'Αμερικανός έφοπλιστής κ. Φίλιπ Λόρη και αντιπρόεδρος ό κ. Πάολ Λή τής γνωστής «World Wide Marine».

ΠΕΡΣΙΑ

Στήν Κασπία

'Ενα φιλόδοξο σχέδιο έτοιμάζει ή κυβέρνηση τής Τεχεράνης μέ στόχο νά περικόψει έως 30% τό κόστος μεταφοράς τών προϊόντων πού εισάγει από τή Δύση και νά συμμετάσχει στό κερδοφόρο έμπόριο μέ τήν 'Ανατολή. Πρόκειται γιά σχέδιο συνεργασίας μέ τήν Σοβιετική 'Ενωση γιά τή διακίνηση έμπορευμάτων όχι πλέον μέσω τής διώρυγας του Σουέζ, αλλά μέσω τής Κασπίας. Τά έμπορεύματα θά φορτώνονται από τούς εύρωπαϊκούς λιμένες σέ φορτηγιδόφορο πλοίο (LASH) και θά μεταφέρονται στους Βαλτικούς λιμένες τής Σοβιετικής 'Ενώσεως. 'Από εκεί οι φορτηγίδες θά εκφορτώνονται και συρόμενες από ρυμουλκά θά διασχίζουν τή Σοβιετική 'Ενωση διά μέσου του δικτύου τών διωρύγων πού ένώνει τήν Βαλτική και τήν Μαύρη Θάλασσα. Φορτία από τή Μεσόγειο θά μεταφέρονται επίσης στον Εύξεινο Πόντο και από εκεί μέσω τών παταμών Βόλγα και Ντόν στην Κασπία. Στην Κασπία τίς φορτηγίδες θά παραλαμβάνει άλλο φορτηγιδόφορο πλοίο πού θά τίς μεταφέρει στίς άκτές τής Περσίας. Γιά τό σχέδιο αυτό θά χρειαστούν περίπου πενήντα φορτηγίδες και δύο φορτηγιδόφορα σκάφη και τό 'Ιράν πιστεύει ότι παρόλο πού τό σύστημα τών διωρύγων τής Σοβιετικής 'Ενώσεως παγώνει πέντε μήνες τό χρόνο, τό σύνολο τών διακινούμενων φορτίων θά ξεπεράσει τό 1 έκατομ. τόννους. Τό σχέδιο περιλαμβάνεται στό νέο πενταετές σχέδιο οικονομικής ανα-



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

πτύξεως που έλπιζε να αρχίσει να εφαρμόζει σε ένα χρόνο ή Τεχεράνη και περιλαμβάνει επίσης εργασίες επεκτάσεως στα ιρανικά λιμάνια στην Κασπία, Μπανζάρ Άνζαλί και Νόου Σάχρ.

Ένα από τα προβλήματα όμως, που πρέπει να επιλυθούν για την εφαρμογή του σχεδίου είναι η απαίτηση του Ιράν να εκμεταλλεύεται ένα μέρος της γραμμής ή τουλάχιστον ένα από τα φορτηγιδοφόρα πλοία. Η απαίτηση αυτή προσκρούει στη θέση της Σοβ. Ένώσεως που απαιτεί όλα τα σκάφη να είναι υπό σοβιετική εκμετάλλευση.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Η εθνική ναυτιλία

Στις αρχές του έτους ο Πολωνικός Έμπορικός στόλος περιελάμβανε 295 πλοία συνολικού τonnάζ 3.857.000 τon. γκρός. Από αυτά 148 πλοία γραμμής (1.154.472 τ.) 119 μπάλκερς και τάνκερς (2.545.899 τ.) 17 άκτοπλοϊκά και όχημαγωγά (17.760 τ.) και 11 πλοία της ναυτιλιακής εταιρίας Sino-Polonaise (139.025 τ.) που τα εκμεταλλεύεται υπό πολωνική σημαία. Έναντι του προηγούμενου έτους ο στόλος σημείωσε μείωση κατά 15,5%. Η μέση ηλικία του στόλου είναι 10,2 έτη, ειδικότερα 11 έτη η ναυτιλία γραμμής και 9,4 έτη η ναυτιλία τράμπ. Το 20% του συνολικού τonnάζ είναι κάτω των 5 ετών και το 35,8% είναι μεταξύ 6 και 10 ετών.

Το 1983 η εθνική ναυτιλία της χώρας μετέφερε 33.287.000 τon. εμπορευμάτων πάσης φύσεως. Από αυτά τα 21 εκατ. τon. αφορούσαν μεταφορές του εξωτερικού εμπορίου της χώρας, τα 2 εκατομ. μεταφορές μεταξύ πολωνικών λιμένων και 10 εκατ. τon. μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών. Έξ άλλου τα 6 εκατομ. τon. αφορούσαν μεταφορές τακτικών γραμμών και τα 27 εκατομ. τon. μεταφορές φορτίων τράμπ. Τέλος από άποψη φορτίων, τα 9,5 εκατ. τon. αφορούσαν γαιάνθρακες, τα 5 εκατομ. τon. υγρά φορτία, τα 3 εκατομ. τon. δημητριακά, τα 5,5 εκατομ. τon. λοιπά χύμα φορτία και τα 1,5 εκατομ. τon. διάφορα έμπορεύματα.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

ULCC για αποθήκευση άργου

Λόγω έσφαλμένης πληροφορίας, αναφέραμε στην ίδια στήλη στο προηγούμενο τεύχος μας ότι το υπερμεγέθες δεξαμενόπλοιο «Nanhy» 419.120 τon. d.w. αγοράστηκε από Όμιλο Σαουδάρων επενδυτών, με σκοπό την αποθήκευση άργου ανοικτά του Περσικού Κόλπου.

Στην πραγματικότητα το ULCC «Nanhy» αγοράστηκε από τον Έλληνα μεγαλοεπιχειρηματία κ. Ιωάννη Λάτση και ήδη ύψωσε την κυανόλευκο μετωμασθέν σε «Κίγκ Άλεξάντερ». Σύμφωνα με νεώτερες πληροφορίες το σκάφος ναυλώθηκε σε Σαουδάρους για περίοδο τριών ετών για να χρησιμεύσει ως πλωτή αποθήκη σαουδαραβικού πετρελαίου.

Η απόδοση των διυλιστηρίων

Περί το διπλάσιο θά αύξηθεί η παραγωγή των διυλιστηρίων της Σαουδικής Αραβίας μέχρι τα τέλη του 1986, φθάνοντας το έτησιο επίπεδο των 1.8 εκατομ. βαρελιών ημερησίως.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα επεκτάσεως που υλοποιεί ήδη ο κρατικός οργανισμός όρυκτων και πετρελαίων της χώρας «Πετρομίν», η Σαουδική Αραβία αποβλέπει στο να διατηρήσει τον ήρετο της ρόλο στις εξαγωγές πετρελαίου σε παγκόσμια κλίμακα αυξάνοντας δραστικά την παραγωγή της, ή όποια κατά μέσο όρο το 1983 κυμαίνονταν περί τα 910.000 βαρέλια την ημέρα.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Η συμμετοχή του στόλου στις μεταφορές

Τά ξένα πλοία μετέχουν κατά μεγάλο ποσοστό στις θαλάσσιες μεταφορές της Σοβ. Ένώσεως. Το 1982 ο σοβιετικός εμπορικός στόλος μετέφερε μόνο το 55% του συνόλου

των Ρωσικών εισαγωγών και εξαγωγών οι οποίες ανήλθαν σε 221 εκατομ. τόννους. Έξ άλλου μεταξύ σοβιετικών λιμένων τα μεταφερθέντα φορτία υπό του εθνικού στόλου ανήλθαν σε 80 εκατομ. τόννους.

Όσον αφορά τις μεταξύ τρίτων χωρών μεταφορές που διεξήγαγε ο «έρυθρος στόλος», παρουσιάζουν σημαντική πτώση στην τετραετία 1979-1982. Γιατί το 1979 μετέφερε 21,8 εκατομ. τόννους, το 1981 μετέφερε 31,8 εκατομ. τόννους και το 1982 μόνο 23,9 εκατομ. τόννους.

Μέ σύνολο 224 εκατομ. τόννων, ο σοβιετικός στόλος εξασφάλισε κατά το 1982 το 7% του παγκοσμίου συνόλου θαλασσιών μεταφορών. Το ποσοστό αυτό είναι ελαφρώς αυξημένο κατά τα τελευταία χρόνια όχι λόγω της αύξησεως του ρωσικού στόλου αλλά λόγω της γενικής πτώσεως του παγκοσμίου μεταφερθέντος συνολικού όγκου φορτίων.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Τό περσικό πετρέλαιο

Όπως δήλωσε ο Τούρκος Υπουργός των Εξωτερικών, τα τουρκικά πετρελαιοφόρα θά εξακολουθήσουν να φορτώνουν πετρέλαιο από το τέρμιναλ της νήσου Κάργκ στον Περσικό παρά τον πόλεμο που μαίνεται στην περιοχή. Η επιβληθείσα προσωρινώς απαγόρευση φορτώσεων στο Περσικό τέρμιναλ, μετά την προσβολή του πλοίου «Buyuk Hun» από ιρακινό πύραυλο, ήρθε με απόφαση της Άγκυρας και τα τουρκικά πλοία έπετράπη να προσεγγίζουν στο Κάργκ υπό ιδίαν ευθύνη. Η Τουρκία δεν είναι δυνατόν να εγκαταλείψει τις φορτώσεις από την περιοχή δεδομένου ότι το περσικό πετρέλαιο έχει ζωτική σημασία στις εμπορικές και οικονομικές σχέσεις των δύο χωρών. Σημειωτέον ότι η Τουρκία εισάγει ετησίως περί τα 5 εκατομ. τόννων Περσικού ακαθάρτου πετρελαίου, ενώ ένας πετρελαιογωγός διοχετεύει Ιρακινό πετρέλαιο μέσω του τουρκικού εδάφους προς την Μεσόγειο.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN - HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG

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

GREECE - PIRAEUS

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

THE VENITIS TOUCH

Private seminars on futures trading by Dr. Basil Venitis, a leading trader of our times. Dr. Venitis' techniques have been published in hundreds of publications and are being used extensively by successful traders all over the world. Seminars are held at the Harrison Conference Center of Glen Cove, New York every Saturday. A \$400 fee covers tuition, a useful seminar compendium, luncheon, and refreshments.

SEMINAR SCHEDULE

8:30 a.m.	Registration
9:00	Futures Leverage. Arbitrage, Spreading. Hedging. Relative Leverage Derivatives. Trade Strategies.
10:15	Coffee Break
10:30	Fundamental and Technical Analysis. Seasonality. Fed Watching. Trend Indicators. Trade Models and Systems.
12:00	Luncheon
1:00 p.m.	Psychagora. Daytrading. Directional Scalping. Range Trading. Triadic Waves.
2:30	Coffee Break
2:45	Futures Portfolios. Diversification. Trailing Stops. Positioning and Growth. Position Enlargements. Performance Evaluation.
4:00	Adjournment

For more information, call Dr. Venitis at (212) 639-5503 (New area code 718 after Sept. 1, 1984).

For sleeping accommodations, call the Harrison Conference Center at (516) 671-6400. Do not make reservations before you are notified of the exact seminar date.

How to get there: Take the Long Island Expressway to exit 39N. Turn right onto Glen Cove Road. Continue until it deadends. Turn right and follow Brewster Street for one-half mile. Turn left on Dosoris Lane. Continue for one mile to Harrison Conference Center.

Prepayment required. Please send \$400 per person along with this registration form to:

NAFTIKA CHRONIKA
R. O.Box 80076
185 10 PIRAEUS — GREECE

Name _____

Address _____

Business Telephone () _____

Residence Telephone () _____

Occupation _____

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τά πρόστιμα για την ανακύκλωση

Με έγγραφο προς τα μέλη της ή Ε.Ε.Ε. άναφέρει τα έξης:

Τό άρθρον 7 τού ν. 1376/83 «περί μέτρων διά τήν αντιμετώπισιν τής ναυτιλιακής κρίσεως και συναφών διατάξεων» προβλέπει τήν ύποχρεωτική αντικατάσταση τών 'Ελληνικών ναυτικών όταν συμπληρωθεί τό χρονικό διάστημα τών 7 1/2 ή 9 1/2 μηνών κατά περίπτωση από τη ναυτολόγησή τους.

Τό άρθρον 8 παρ. 1 τού αυτού νόμου προβλέπει σειρά κυρώσεων έν περιπτώσει μή συμμορφώσεως προς τίς διατάξεις τού άνωτέρου άρθρου τού νόμου. Τό αυτό όμως άρθρο 8 στήν παρ. 2 προβλέπει ότι οι κυρώσεις δέν επιβάλλονται εάν ή πλοιοκτήτρια εταιρία έχει εφοδιασθή με ειδικό σημείωμα από τό ΓΕΝΕ «περί μή προσφερομένου 'Ελληνος ναυτικού».

Παρά τίς άνωτέρω διατάξεις οι όποιες είναν λιάν σαφείς παρετηρήθη ότι τό ΝΑΤ άνευ έλέγχου και άνευ τηρήσεως τής προβλεπομένης από τό νόμο διαδικασίας, κοινοποιεί πράξεις έπιβολής προστίμου ακόμη και για περιπτώσεις, κατά τίς όποιες δέν ύπήρξε παράβαση.

Ένωση τών άνωτέρω και προς άποφυγή περαιτέρω προβλημάτων συνιστάται όπως άφ' ενός μέν αντίγραφα τών χορηγουμένων σημειωμάτων τού ΓΕΝΕ κοινοποιούνται άμέσως και έπί άποδείξει στο ΝΑΤ, άφ' έτέρου δέ νά γίνεται προσεκτικός έλεγχος από τά γραφεία και στήν περίπτωση κατά τήν όποία διαπιστώνονται ανακριβείς βεβαιώσεις προστίμων, νά προσβάλλονται οι σχετικές βεβαιώσεις με τή νόμιμη όδό δηλαδή με άποφυγή τους στο Δ.Σ τού ΝΑΤ.

Η ασφάλεια στα άγκυροβόλια

Έπειδή κατά τόν άποπαροπλισμό τών πλοίων από τά άγκυροβόλια παροπλισμού, δημιουργούνται κίνδυνοι για τά παραμένοντα σκάφη λόγω αλλαγής τών συνθηκών άγκυροβολίας, τό ΥΕΝ ζητεί από τούς πλοιοκτήτες πλοίων πού εγκαταλείπουν τά άγκυροβόλια νά ειδοποιούν έγκαίρως τούς πλοιοκτήτες τών γειτονικών σκαφών ώστε οι τελευταίοι νά προβαίνουν στις άναγκαίες ένέργειες (έξέυρεση ρυμουλκών, νέα πρόσδεση κλπ.) ώστε νά εξασφαλίζεται ή ασφάλεια τών πλοίων πού παραμένουν στο άγκυροβόλιο.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αιτήσεις για τήν έγγραφή στα Έλληνικά Νηολόγια, βάσει τού άρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Κίναρος», φορτηγό, πρώην «Κίναρος», ύπό παναμαϊκή σημαία, 12.702 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, πού άνήκει στήν εταιρία «TILSAMAR INC.» (κ. Κων. Νεστορίδης).

2. «Αϊλαντ Τζέμ», φορτηγό, ναυπηγούμενο Νο. 4772, 16.800 τόν. γκρός, πού άνήκει στήν εταιρία «LYNX SHIPPING COMPANY» (κ. Ματθ. Στεφάνου).

— «Κίγκ Άλεξάντερ» δεξαμενόπλοιο, πρώην «Nanny» 245.140 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, πού άνήκει στήν εταιρία «Overseas Investments & Trading» ('Όμιλος Ι. Λάτση).

Παραδόσεις

Παραδόθηκε στα τέλη 'Ιουνίου από τά ναυπηγεία «Ώστιν & Πίκεργκιλ» τό μάλκ κάρριερ «Φεϋρούζ ΙΙ» 30.000 τόν. d.w., τό δεύτερο από τήν σειρά τών τεσσάρων άδελφών πλοίων πού έχουν παραγγελθεί από εταιρίες τού 'Όμιλου «Φερενίκη Λάινς».

Άγοραπωλησίες

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό ύπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Λακωνία ΙΙ» 21.321 τόν. d.w. 11.999 τόν. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής τού 1969, έναντι τιμής περί τών 3,6 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναν οι άγοραστές τού μάλκ κάρριερ με δυνατότητα μεταφοράς αυτοκινήτων «Brave Eagle» 33.051 τόν. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως τού 1977, έναντι ποσού 5,9 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε τό μάλκ κάρριερ «Sapho» 25.402 τόν. d.w. ιαπωνικής κατασκευής τού 1963 σέ τιμή 900.000 δολλαρίων έπί τή βάσει «ώς έστί».

— Τέλος Έλληνες απέκτησαν τό μάλκ κάρριερ «Pegasus Timber» 23.054 τόν. d.w. ναυπηγηθέν στήν Γερμανία τό 1972, έναντι τιμής περί τών 2,6 έκατομ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Σέ διαλυτές τής Κίνας έπωλήθη τό έλληνικό μάλκ κάρριερ «Γλυφάδα Μιμή» 11.624 τόν. γκρός τού 1965 άντί δολ. 117 άνά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Διαλυτές τής Φορμόζας άγόρασαν τό μάλκ κάρριερ «Αϊρης Σαξές» 20.118 τόν. γκρός τού 1965, άντί δολ. 122,50 άνά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

Πλοίαρχοι στα πυροσβεστικά σκάφη

Τό ύπουργείο Δημοσίας Τάξεως έκανε δεκτό τό αίτημα τής Ένώσεως Πλοίαρχων για τήν χρησιμοποίηση άνέργων πλοίαρχων στις θέσεις κυβερνητών τών πυροσβεστικών σκαφών.

Τό σχετικό διάβημα τής Ένώσεως Πλοίαρχων είχε γίνει μετά τήν προκήρυξη διαγωνισμού για τήν πρόσληψη και εκπαίδευση ιδιωτών σάν κυβερνητών πυροσβεστικών σκαφών.

Τά ναυτικά φυλλάδια

Άπό τίς άρμόδιες ύπηρεσίες τού ύπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τόν περασμένο μήνα 620 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Έκπαιδευτικά ταξίδια

Οι σπουδαστές τών Άνωτέρων Δημοσίων Σχολών Έμπορικού Ναυτικού άρχισαν από τήν περασμένη έβδομάδα εκπαιδευτικά ταξίδια με τό εκπαιδευτικό «Ευγένιος Ευγενίδης». Τά ταξίδια στα όποια μετέχουν πρωτοετείς πλοίαρχοι και δευτεροετείς μηχανικοί σπουδαστές τών Σχολών θά είναν διάρκειας 12 ήμερών.

Η έλεύθερη έπιλογή ίατρού

Ο θεσμός τής έλεύθερης έπιλογής ίατρού διατηρείται στον Οίκο Ναύτου αλλά οι άσφαλισμένοι δέν θά πληρώνουν πλέον τούς γιατρούς όπως γινόταν μέχρι τώρα.

Η μεταβολή τού συστήματος πού είχε προκαλέσει έντονες αντιδράσεις τών ναυτικών και τών οργανώσεων τους γίνεται με Π.Δ. πού στάλθηκε για δημοσίευση με τό όποιο επίσης προβλέπεται ότι για τούς μικροβιολόγους και τούς εργαστηριακούς γιατρούς, στους όποιους προστίθενται και οι όδοντογιατροί θά εξακολουθήσει νά ισχύει τό σύστημα τών κατά πράξη και περίπτωση. Παράλληλα ή ύγειονομική προστασία επεκτείνεται στους ναυτικούς πού φοιτούν στο ΚΕΣΕΝ και τήν ΔΣΜΑΕΝ ένω οι ηλεκτρολόγοι έμπορικού ναυτικού θά νοσηλεύονται στή Βα θέση, όπως και οι άλλοι άξιωματικοί και ρυθμίζεται σέ άλλη βάση τό θέμα τού δικαίωματος τής συνταγογραφίας.

Παραρτήματα τού Οίκου Ναύτου

Με Προεδρικό Διάταγμα πού δημοσιεύθηκε στήν Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 85Α/15-6-84) ίδρύεται Παράρτημα Οίκου Ναύτη στή Νέα Μηχανιώνα και μετατάσσονται σέ Παραρτήματα τά Έπαρχιακά Γραφεία στή Ζάκυνθο, Κάσο, Γύθειο, Μονεμβάσια, Νάξο και Μύκονο ένω το Παράρτημα Στρατωνίου μετονομάζεται σέ Παράρτημα Έρισσο, έπειδή ή έδρα τής λιμενικής άρχής μεταφέρθηκε εκεί.

Η ίδρυση τού νέου Παραρτήματος και ή προαγωγή τών Έπαρχιακών Γραφείων τού Οίκου σέ Παραρτήματα άποβλέπει στήν καλύτερη και άνετότερη γενικά έξυπηρέτηση τών άσφαλισμένων πού μένουν στις περιοχές αυτές και οι όποιοι μέχρι σήμερα με τήν

SHIPBROKERS άγοραπωλησιών, ένας πεπειραμένος και ένας βοηθός, ζητούνται παρά τής Ν. COTZIAS (SHIPPING) CO. LTD., για τά γραφεία της στον Πειραιά. Τηλ.: 4128812 κ. Άντ. Κοτζιά.

έλλειψη και την ανεπάρκεια των υγειονομικών υπηρεσιών στο τόπο της διαμονής τους ήταν υποχρεωμένοι να μεταβαίνουν σε περιοχές όπου υπάρχουν Παραρτήματα Ο.Ν. με αποτέλεσμα να ταλαιπωρούνται άσκοπα.

Στόν Νορβηγικό Νηογνώμονα

Από τον Νορβηγικό Νηογνώμονα ανακοινώθηκαν οι τελευταίες προαγωγές στελεχών του που ισχύουν από 1ης Ιουλίου.

— Ο κ. Σοφοκλής Διγενής, Διευθυντής του Νόρσκε Βέριτας στον Πειραιά προάγεται σε Έντολοδόχο Έπιθεωρητή.

— Ο κ. Βασίλ. Καραγιάννης, Έπιθεωρητής Πειραιά, σε Άρχιέπιθεωρητή.

— Ο κ. Γεώργ. Δέμος, Έπιθεωρητής Κέντρου Υπηρεσιών Πειραιά προάγεται σε Άρχιέπιθεωρητή.

— Ο κ. Ίωάν. Ε. Σεφτελής, Διευθυντής Σταθμού Γκάλατζ, Ρουμανίας προάγεται σε Άρχιέπιθεωρητή.

Νέα σύσκεψη στο Ε.Β.Ε.Π. για την βελτίωση της λειτουργικότητας του λιμανιού

Στό Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιώς πραγματοποιήθηκε η δεύτερη σύσκεψη των αρμοδίων φορέων και εκπροσώπων των παραγωγικών τάξεων, με αντικείμενο ήταν να εξετασθεί σε ποιο στάδιο βρίσκεται η υπολοίπιση των προτάσεων που έγιναν στην πρώτη σύσκεψη (22/5/84) και να συντονισθούν οι περαιτέρω ενέργειες για την βελτίωση της λειτουργικότητας και της εμφάνισης του έπιβατικού λιμανιού.

Την συζήτηση συντόνισαν, ο γενικός γραμματέας του Έπιμελητηρίου κ. Γ. Κασιμάτης και ο σύμβουλος του Έπιμελητηρίου κ. Ίωάν. Πολυχρονόπουλος, πλαισιούμενοι από τους υπηρεσιακούς παράγοντες του Ε-

ΒΕΠ, την Δ/ντρια κ. Αϊκ. Παπαδάκη και την Παν. Κωστορρίζου.

Μετείχαν επίσης ο αντιδήμαρχος του Πειραιά κ. Π. Πιπιτσούλης, ο σύμβουλος ΕΒΕΠ κ. Κουσουρή, ο δ/ντής του Ε' Τελωνείου κ. Κοντομήτρος, ο κ. Εύθυμιος από τό Λιμεναρχείο Πειραιώς, ο κ. Βούλγαρης από την Τουριστική Αστυνομία Πειραιώς, οι κ.κ. Θ. Μποκίς, Δ. Μανιώτης, Χατζημανωλάκης από τον ΟΛΠ, ο κ. Μεθενίτης από την Δ/ση του ΕΟΤ στον Πειραιά, ο κ. Καπράνος από τό Βιοτεχνικό Έπιμελητήριο Πειραιώς, οι κ.κ. Άλεξανδρής και Συρρόπουλος από τον Έμπορικό Σύλλογο Πειραιώς, οι κ.κ. Λουκάς και Γιαννακάκης από τον ΟΤΕ, ο κ. Λώλος από τον ΟΑΣ, ο πρόεδρος της Ένώσεως Πλοιοκτητών άκτοπλοϊκών έπιβατηγών πλοίων κ. Σιγάλας και ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου άτμοπλοϊκών και πρακτορειακών υπαλλήλων Κ. Καλαπόδης.

Νέος Ναυτιλιακός Όδηγός από τον Βρετανικό Νηογνώμονα

Τό Αλλόυδς Ρέτζιστερ κυκλοφόρησε ένα άκόμη ναυτιλιακό βοήθημα που συμπληρώνει την άξιόλογη σειρά των εκδόσεων του Βρετανικού Νηογνώμονα στον ναυτιλιακό χώρο.

Πρόκειται για έναν οδηγό 1.156 σελίδων, στον όποιο αναφέρονται οι λιμενικές και έπισκευαστικές διευκολύνσεις, περιορισμοί βυθίσματος, άνυψωτικά και λοιπά φορτοεκφορτωτικά μέσα και άκριβείς συντεταγμένες για 1.200 λιμένες ανά την ύφήλιο και τά στοιχεία αυτά συμπληρώνονται με 24 έγχρωμους χάρτες. Έπίσης στην ίδια έκδοση συμπεριλαμβάνονται πίνακες που παραθέτουν κατά άλφαβητική σειρά τον άριθμό κλήσεως 66.000 έμπορικών πλοίων καθώς και ο άριθμός τηλετύπου χιλιάδων έφοπλιστικών έταιριών.

Η νέα άξιόλογη έκδοση συμπεριλαμβάνει επίσης τμήμα που αναφέρει ένα μεγάλο άριθμό παραναυτιλιακών έπιχειρήσεων και ιδιαίτερα μία εύρεία αναφορά σε βρεταννικές έπιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας.

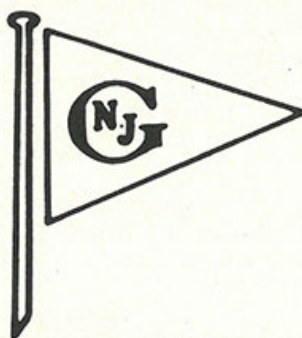
Η Ναυτιλιακή Έκθεση του Άμβούργου

Με τη συμμετοχή όλων των Εύρωπαϊκών ναυτικών έθνών αλλά και μη εύρωπαϊκών δυνάμεων της ναυτιλίας όπως ή Ιαπωνία και ή Κορέα, άνοίγει στο Άμβούργο από 25 - 29 Σεπτεμβρίου ή 11η Διεθνής Έκθεση Πλοίων, Μηχανών και Ναυτικής Τεχνολογίας. Πάνω από 500 έκθέτες θά παρουσιάσουν σε χώρο 45.000 τετρ. μ. τις τελευταίες εξελίξεις στα ναυτιλιακά θέματα, με ιδιαίτερη προβολή στην τεχνολογία, μηχανές για άκεανοπόρα σκάφη, συσκευές, την κατασκευή εξέδρων θαλασσίας γεωτήρησης, συστήματα έλέγχου κινήσεως και κατευθύνσεως, συστήματα πλοηγήςσεως, μετρήσεων παραμέτρων και έλέγχου. Στα πλαίσια της έκθέσεως που γίνεται υπό την αιγίδα του Έμπορικού Έπιμελητηρίου Άμβούργου, της Γερμανικής Ένώσεως Ναυτικών Μηχανικών, και της Συνομοσπονδίας Γερμανικών Ναυπηγείων, θά λάβη χώρα Συνέδριο με θέματα Ναυτιλιακής Τεχνολογίας. Την προηγούμενη Έκθεση του Άμβούργου είχαν έπισκεφθεί πάνω από 30.000 έπισκέπτες σύμφωνα δέ με τά λεγόμενά τους ή Έκθεση είχε υπερκαλύψει τις προσδοκίες τους.

Δωρεά στον Οίκο Ναύτη

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Οίκου Ναύτου εξέφρασε τις εύχαριστίες του στην ναυτιλιακή έταιρία «Έλληνική Γραμμή Ηλίου» γιατί πρόσφερε 200.000 δρχ. για τις άνάγκες του Ίδρύματος.

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Νέος Γερανός για Κοντέινερς

Η πρωτοπόρος σουηδική εταιρεία, στον τομέα κατασκευής γερανών καταστροφών, AB HAGGLUNDS and SONER θα παρουσιάσει στους επισκέπτες της Schiff and Machine 1984 εκθέσεως στο Άμβουργο νέο γερανό για εμπορευματοκιβώτια.

Ο νέος τύπος «L» ενώ είναι μία εξέλιξη του επιτυχημένου τύπου «G», περιέχει ένα πλήθος ριζικών αλλαγών στην διάταξη των μηχανημάτων και διαμορφωμένος έτσι ώστε η διάμετρος του περιβλήματος και του δακτυλίου περιστροφής να είναι 2.400 mm, χωρίς τουτό να επηρεάζει τα ζωτικά χαρακτηριστικά της φιλοσοφίας της Hagglunds όπως: όλα τα μηχανήματα εντός του γερανού, έσω-τερική είσοδος, χαμηλό κέντρο βάρους και εφοδιασμένος με μία στρώση συρματοσχοινού στα τύμπανα των βαρούλκων.

Η «λεπτή» διάσταση των 2.400 mm βεβαίως έννοει, ότι ο γερανός καταλαμβάνει την θέση ενός εμπορευματοκιβωτίου.

Διεθνές Συμπόσιο με θέμα «Marine Salvage»

Μεταξύ 1-3 του προσεχούς Οκτωβρίου θα πραγματοποιηθεί στο ξενοδοχείο Waldorf Astoria της Νέα Υόρκης το τρίτο κατά σειρά διεθνές Συνέδριο με θέμα «Marine Salvage».

Το κόστος συμμετοχής κατ' άτομον ανέρχεται σε δολ. ΗΠΑ 395 έφ' όσον δηλωθεί πρό της 7.9.84. Μετά την ημερομηνία αυτή το ποσό συμμετοχής αυξάνεται σε δολ. 475 κατ' άτομο.

Για δηλώσεις συμμετοχής και σχετικές πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν:

International Symposium on
Marine Salvage
c/o Maritime Association of the
Port of New York
17, Battery Place, Suite 1006
New York, New York 10004
tel: (212) 425-5704 tlx: 96301 Maritime A NYK

Φιλοξενία παιδιών από την Κύπρο

Πενήντα παιδιά από την Κύπρο, τέκνα μελών της Όμοσπονδίας Έργατών Κύπρου, θα φιλοξενηθούν φέτος δωρεάν στις παιδικές κατασκηνώσεις του Οίκου Ναύτου στον Άγιο Ανδρέα Αττικής. Επίσης στις παιδικές κατασκηνώσεις της Όμοσπονδίας Έργατών Κύπρου στην Κύπρο θα φιλοξενηθούν δωρεάν 40 παιδιά ναυτικών.

Η «Τορπίντο Μαρίν»

Η «Άμερον Ίνκ» της Καλιφόρνιας, με συμφωνία που υπέγραψε με την βρετανική «Μπέργκερ, Τζένσον & Νίκολσον Λίμιτεντ» θέτει υπό τον έλεγχο της την γνωστή εταιρεία χρωμάτων και επικαλυμμάτων «Τορπέντο Μαρίν». Με την αγορά αυτή η τεχνολογία, το παγκόσμιο δίκτυο πωλήσεων και υπηρεσιών της «Τορπίντο Μαρίν» και η εκμετάλλευση των άνω των 200 συμβατικών και ειδικευμένων προϊόντων της εταιρείας θα περάσει στον έλεγχο της «Άμερον» τοποθετώντας την έτσι ανάμεσα στους πέντε πρώτους κατασκευαστές χρωμάτων και επικαλυμμάτων στον κόσμο.

Η «Άμερον», με ιστορία 40 ετών στο χώρο των ναυτιλιακών προστατευτικών επικαλυμμάτων, είναι η πρώτη εταιρεία που παρουσίασε το πρώτο ανόργανο επίστρωμα ψευ-

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

(Δολάρια ανά μετρικό τόννο εκτός αν άλλως σημειώνεται, όπως, διαμορφώθηκαν στις 11 'Ιουλίου).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180 CST	MDO
Μόντρεαλ	168/170	178/180	258/260
Βοστώνης	192/192.50	199/201/260/262	
Ν. Υόρκης	177/183	184/185	254/258
Φιλαδέλφειας	177/181	185/187	256/257
Βαλτιμόρης	183/184	187/188	257/258
Νόρφολκ	178/181	185/188	257/258
Τσάρλεστον	185/186	189/190	258/259
Σαβάννας	184.50/185	188.50/190	253/264
Τζάκσονβιλ	186.50/187	193.50/193.75	264/265
Π. Έβεργκλέιτς	193	202.50	267
Τάμπας	174/178.50	180.75/184	247/252
Μόμπιλ	168/172	173.50/178.50	255/256
Ν. Όρλεάνης	167/168	171/173.50	253/256
Πόρτ Άρθουρ	172/173.25	178/182	255/261
Χιούστον	167/171	171/177	255/256
Κόρπους Κρίστι	170/173	175/178	255/260
Λ. Άντζελες	166/168	171/173	230/233
Σάν Φραντζίσκο	169/170	1754/177	233/234
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	177/177.50	182/183	230/232
Σηάττλ	167/171	171.50/172	230/232
Βανκούβερ	—	—	—
Άγ. Ευστάθιος	182/185	192/195	2705275
Φρήπορτ/Μπαχάμας	183/184	186/188	269/270
Άρούμπα/Κιουρασάο	185.00/191.60	195.70/205.70	269/269.05
Τρίνιτατ	188/193	204/209	290/300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	186/187	193/196	262/264
Σαίντ Κρουά	28.85	30.60	37.95BBL
Βενεζουέλας	28.96	29.79	36.78BBL
Βραζιλίας	186	190	315
Άμβέρσας	179/180	182/183	225/226
Ρότερνταμ	178/179	181/183	223/226
Άμβούργου	179/180	182/183	228/229
Γαλλίας	178/179	189/190	260/268MTW
Ισπανίας	184/185	187/189	253/256MTW
Θέουτας	—	187/189	253/256MTW
Γένοβας	184/185	187/188	256/258
Αυγούστας	184/185	187/188	256/258
Σουέζ Κανάλ	—	195/203	270/275
Τζέντας	—	179/185	270/182.65
Νταμμάμ	—	182/190	268/275
Κουβέιτ	183	188	270
Ντάρμπαν	—	184/188	320/322MT
Σιγκαπούρης	177/188	182/184	250/251
Ιαπωνίας	188.50/190	1925194	270/275

δαργύρου και παράγει μία πλήρη σειρά επιστρωμάτων έποξικών, βινυλίου, ούρεθάνης και άκρυλικών σε εργοστάσια στις ΗΠΑ και

στις Κάτω Χώρες και συνεργάζεται με εταιρίες, κατασκευαστές και διανομείς σε 35 χώρες.

Hotel

"VOURLIS"

a nineteenth century mansion
converted into a small luxury hotel

Mavrokordatou 5, vaporeia, Ermoupolis Syros - Tel.: 0281 28440

‘Αμερικανοί φοιτητές ενημερώνονται για την ‘Ελληνική Ναυτιλία

Τριανταπέντε ‘Αμερικανοί φοιτητές και φοιτήτριες της Σχολής Διοικήσεως ‘Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου της ‘Αριζόνας βρίσκονται στη χώρα μας, πραγματοποιώντας εκπαιδευτικό ταξίδι για να ενημερωθούν για την ελληνική οικονομία και ειδικότερα για τη ναυτιλία.

Στά πλαίσια της ενημερώσεώς τους αυτής θα επισκεφθούν μία σειρά μεγάλων ελληνικών επιχειρήσεων, που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς τομείς.

Τήν περασμένη εβδομάδα στο ‘Εμπορικό και Βιομηχανικό ‘Επιμελητήριο Πειραιώς παρηκολούθησαν την όμιλία του διευθυντή της TRADE AND TRANSPORT κ. Βασ. Κούτση και όμιλίες των καθηγητών κ.κ. ‘Ι. Τζωάννου και ‘Α. Ρογκάν με θέμα: «‘Η ‘Ελληνική Ναυτιλιακή Βιομηχανία» και «Τά ‘Ελληνικά Λιμάνια και η ένταξη της ‘Ελλάδας στην ΕΟΚ», αντίστοιχα.

Τήν ίδια ημέρα η εταιρία TRADE AND TRANSPORT όργάνωσε γι’ αυτούς ξενάγηση στο λιμάνι του Πειραιά.

‘Αφρικανοί λαθρεπιβάτες σε ελληνικό πλοίο

Πέντε λαθρεπιβάτες από τό Καμερούν, τό Κογκό, τή Γκάνα, τό Τσαντ και τήν ‘Αγκόλα, βρέθηκαν στις 18 ‘Ιουνίου στο ελληνικό πλοίο «Καλλιπόλις».

Τό πλοίο είχε αποπλεύσει από τό ‘Αμπιζάν και παρά τό γεγονός ότι προσήγγισε στη Ραβέννα και στην ‘Αγκόνα οι ‘Ιταλικές ‘Αρχές δέν δέχτηκαν νά αποβιβαστούν εκεί για νά παλιννοσηθούν, παρ’ όλο πού ή ή πλοιοκτήτρια εταιρία αναλάμβανε όλατά έξοδα.

Τό πλοίο έφθασε στα ‘Αντίκυρα και από τό ‘Υπουργείο ‘Εμπορικής Ναυτιλίας γίνονται όλες οι απαραίτητες ενέργειες για τήν παλιννόστηση τών λαθρεπιβατών.

‘Ιδρυση ‘Υπολιμεναρχείου στην Κάρπαθο

Με προεδρικό διάταγμα, πού στάλθηκε στην έφημερίδα της Κυβερνήσεως για δημοσίευση, μετατάσσεται σε υπολιμεναρχείο ό λιμενικός σταθμός στην Κάρπαθο.

‘Η ίδρυση του υπολιμεναρχείου κρίθηκε απαραίτητη για τήν αποτελεσματικότερη αστυνόμευση της περιοχής και για τήν καλύτερη εξυπηρέτηση τών συναλλασσομένων.

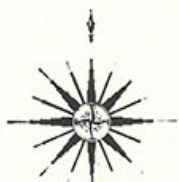
Κρατούνται πλοίο και Έλληνες ναυτικοί στο Κοτονού

Δύο ‘Έλληνες ναυτικούς κρατούν όμηρους οι ‘Αρχές του Κοτονού για χρέη της εταιρίας στον εκεί πράκτορα του πλοίου.

Πρόκειται για τούς ‘Ιωάννη Σαμπάνη, υποπλοίαρχο και Στέφανο Λούβαρη, β’ μηχανικό του υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγού πλοίου «Μπάυρον 1», τό όποίο επίσης κρατείται στη ράδα του λιμανιού.

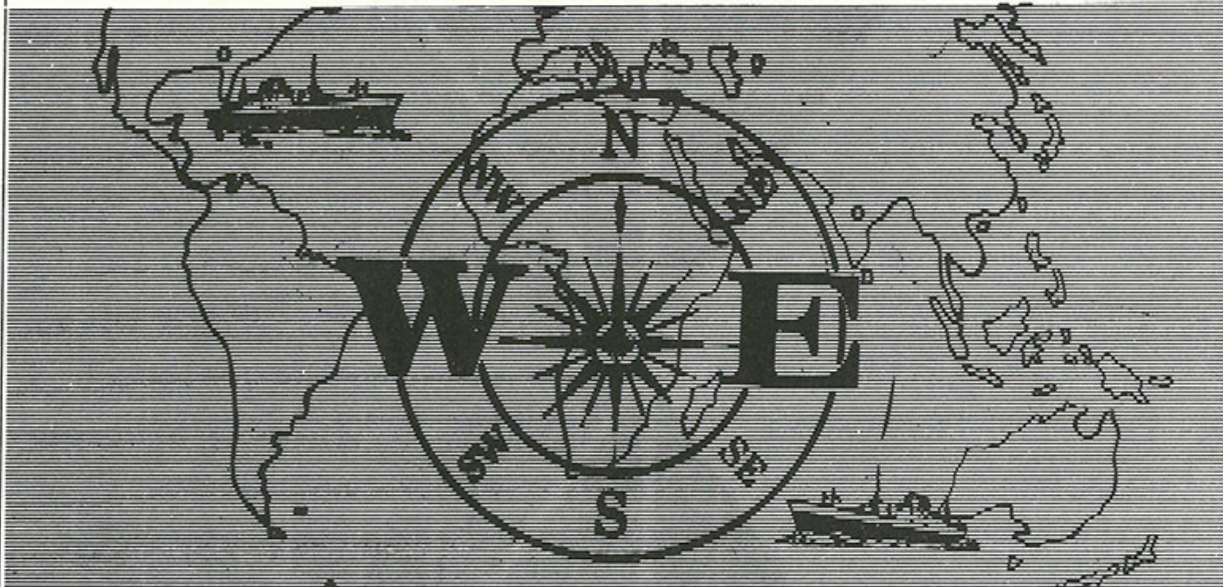
Τό ‘Υπουργείο ‘Εμπορικής Ναυτιλίας έστειλε σήμα στο ‘Υπουργείο ‘Εξωτερικών για νά μεριμνήσει, μέσω τών διπλωματικών μας ‘Αρχών για τήν αποφυλάκιση τών Έλλήνων ναυτικών.

Στό μεταξύ εκπρόσωπος της πλοιοκτήτριας εταιρίας δήλωσε στο ‘Υπουργείο Ναυτιλίας ότι ήδη έστάλησαν τά χρήματα πού ζητούν οι πράκτορες του πλοίου.



Hellarabia BUNKERS

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



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

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

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



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	Έλληνική	6.478	1963	Πειραιάς για Βρέστη, υπέστη βλάβη στη γεννήτρια στις 23/6. Έπισκευές αναβλήθηκαν.
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	Έλληνική	4.566	1964	Ανέφερε βλάβη της κυρίας μηχανής στο Μπέργκεν, στις 22/6. Δηλώθηκε γενική άβαρία.
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	Κυπριακή	86.098	1973	Πόρτ Χέντλαντ για Κασίμα, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή, στις 5/6. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές και συνέχισε τό ταξίδι του.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	Κυπριακή	13.212	1969	Έβλήθη στον Περσικό, στις 1/7 και υπέστη σοβαρές ζημιές. Δύο μέλη του πληρώματος σκοτώθηκαν και έξη τραυματίστηκαν.
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	Έλληνική	18.634	1971	Άγκυροβολημένο στην Άλεξάνδρεια υπέστη έλασματουργικές ζημιές από γερανό, στις 10/6 και άλλες ζημιές στις 20-21/6. Κατέπλευσε στο Παλέρμο για μόνιμες επισκευές.
ΕΡΝΗ	Παναμαϊκή	15.178	1981	Προσάραξε στην είσοδο του Μπαντάρ Χομεϊνί, στις 1/7 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΚΩΣΤΑΣ	Έλληνική	6.808	1960	Έμφορτο γεννημάτων, υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής κοντά στο Κολόμπο, στις 22/6. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές υπό του πληρώματος και τό σκάφος κατέπλευσε στο Κολόμπο.
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	Λιβεριανή	19.633	1976	Συγκρούθηκε, στην Άλεξάνδρεια, στις 20/6, μέ τό μπάλκερ «ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ» χωρίς να γνωσθούν λεπτομέρειες.
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	Έλληνική	13.553	1968	Κατέπλευσε στο Τζιμπουτί, στις 2/7 μέ βλάβη στην κυρία μηχανή.
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	Έλληνική	10.410	1972	Συγκρούθηκε στο Ρίβερ Πλέϊτ, στις 26/6 μέ τό φορτηγό «Γκόλντεν Γιούνιτυ», και υπέστη έλασματουργικές ζημιές. Έπισκευές αναβλήθηκαν.
ΣΤΑΛΩ 2	Έλληνική	22.118	1968	Κατά την φόρτωση στην Άμβέρσα, στις 4/7 υπέστη βλάβη σέ βοηθητική μηχανή. Αναλήφθηκαν έπιτόπιες επισκευές.
TANKERΣ:				
ΑΤΙΑ Κ.	Έλληνική	105.013	1972	Πειραιά για Περσικό, κενό φορτίου, άκινητοποιήθηκε συνεπεία βλάβης στη μηχανή στις 4/7 και ρυμουλκήθηκε στο Τζιμπουτί.
ΛΕΥΚΑΣ	Έλληνική	16.407	1963	Προσέκρουσε στο λιμενοβραχίονα στη Δουνκέρη, στις 27/6 και υπέστη έλαφρές έλασματουργικές ζημιές. Ύδροδεξαμενισμός μή άναγκαίος. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΡΟΓΙΑΛ ΟΝΤΙΣΣΥ	Έλληνική	8.210	1964	Συγκρούθηκε έξω από την Κοπενγχάγη, στις 11/7, μέ τό φορτηγό «Βάσια Άλεξέγιεφ Λέη» και υπέστη ζημιές. Κατέπλευσε στην Κοπεγχάγη.

Η ναυλαγορά

Ο παρατηρητής της παγκόσμιας ναυλαγοράς δεν έχει ασφαλώς να σημειώσει για το δεκαπενθήμερο που πέρασε παρά το παραπέρα βάθος της κρίσης των ναύλων, της έλλειψης απασχόλησης γενικά, που έχει φθάσει σε όξυτο σημείο.

Η σύμπτωση όλων εκείνων των παραγόντων που διαμορφώνουν την αγορά, αυτή τη φορά με σαφώς αρνητική έννοια, είναι πλέον γεγονός. Και διερωτάται κανείς αν μπορεί να ελπίζει ότι αυτό είναι πράγματι το κατώτατο σημείο της κρίσης. "Η, μήπως, υπάρχουν και χειρότερα;

Στά σιτηρά, ένδεικτικό της καταστάσεως είναι το επίπεδο του ναύλου «πανάμαξ» από Κόλπο για Ιαπωνία που έφθασε τα δολ. 12,75 ενώ, παραδόξως, ο αντίστοιχος ναύλος προς Κόντινεντ φαινόταν να διατηρείται στα προηγούμενα — χαμηλά, βεβαίως — επίπεδα. Μικρή πτώση παρατηρήσαμε και στις από Β. Ειρηνικό φορτώσεις για Ιαπωνία που έφθασε τα δολ. 8,75 ανά τόννο. Η ίδια τάση παρατηρήθηκε γενικώς και στα μικρότερα φορτία.

Λίγα θα είχε κανείς να παρατηρήσει στην κίνηση του άνθρακα και των μεταλλευμάτων αφού και τα δύο κινήθηκαν στην σφαίρα της ζήτησης μάλλον παρά των κλεισιμάτων. Οι λιγοστές ανακινούμενες ναυλώσεις πείθουν ότι και οι τομείς αυτοί της ναυλαγοράς διέρχονται την εποχιακή τους κρίση, πίσω από την οποία είναι δυνατό να εύρεθούν οι ενδείξεις μίας μεγαλύτερης ζήτησης στο προσεχές μέλλον. Θέλουμε να πιστεύουμε ότι δεν είναι αυτή μία άκριτα αισιόδοξη άποψη.

Μία απρόσμενη αξιολόγηση κίνηση παρατηρήθηκε στον τομέα της ζάχαρης με σημαντικό άριθμό εντολών και όχι εύκαταφρόνητο άριθμό ναυλώσεων μεγάλων ή μικρών παρτίδων.

Πρωταγωνιστικά εξαγωγικό ρόλο διαπιστώνουμε για την Βραζιλία και, εν μέρει, την Αργεντινή, ενώ, παράλληλα, μία κίνηση και από χώρες που προφανώς παίζουν ένα διαμετακομιστικό ρόλο συμβάλλει θετικά στην γεωγραφική διασπορά της απασχόλησης.

Αντίθετα, στα λιπάσματα σημειώσαμε μία υποτονική ζήτηση με την Ινδία σχεδόν μόνη χώρα με δραστηριότητα.

Τέλος, στον τομέα του γενικού φορτίου κάθε ειδικός σχολιασμός περιττεύει. Άρκει κανείς να σημειώσει τον μεγάλο άριθμό των πλοίων που περιμένουν για μία — οποιαδήποτε ναύλωση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η γενική κατάσταση της ναυλαγοράς φυσικά διαμορφώνει το κλίμα και τα μισθώματα στον τομέα των χρονοναυλώσεων. Γεωγραφικά, μπορεί κανείς βάσιμα να σημειώσει μία εξίσωση των μισθωμάτων, ενώ, ως προς το μέγεθος, το «πανάμαξ» κάπως υπερτερεί των μικρότερων μεγεθών. Τα πρώτα γενικά έπιασαν κάτι μεταξύ δολ. 4.500 - 5.500 την ημέρα ενώ, κλιμακωτά, τα handy sizes (25.000 TDW) έφθασαν τα δολ. 2.800.

Στα ίδια επίπεδα, αν όχι και χαμηλότερα, κλείνονταν όσα τουηντέκερς εύρισκαν απασχόληση, με ελάχιστα εξαιρέσεις ευκαιριών ναυλώσεων.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η κλιμάκωση των επιθέσεων εκ μέρους των έμπολων στην περιοχή του Άραβικού Κόλπου έναντι των δεξαμενοπλοίων που προσεγγίζουν τις θερμές περιοχές διατηρεί βεβαίως μία νευρική κατάσταση και, αναμφισβήτητα υποβάσσει τα επίπεδα των ναύλων. Παράλληλα, όμως, φαίνεται ότι η αγορά αρχίζει να... συνηθίζει το φαινόμενο, αν κρίνει κανείς από την απάθεια με την οποία γίνεται δεκτή η άναγγελλία νέων βομβαρδισμών.

Γεγονός είναι ότι ο ναύλος VLCC από

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΕΛΕΝΗ Μ.: Άμερ. Κόλπο 27.000 τόν. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 23 φίο, 5 ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλία 43.000 τόν. περίπου σιτηρά, Άμβέρσα/ Ρότερνταμ/ Άμστερνταμ, δολ. 570.000 κατ' άποκοπή φίο, 14 ημέρες, Ιουλίου 14-22.

ΨΗΛΗ: Χούσυγουελ και Νόρφολκ 17.000 τόν. λιπάσματα δυτ. άκτή Ινδίας, δολ. 32.50 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 1-10.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 14.25 φίο, 11 ημέρες, Ιουλίου.

ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ: Άμερ. Κόλπο 54.000 τόν. γεννήματα Σρί Λάνκα, δολ. 15 φίο, 5 ημέρες/8.000 τόν., άμεση.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ: ΙΤΟΡ: Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ 30.000 τόν. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 9.85 φίο, 5 ημέρες/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 6-10.

Κάργκ για Έρυθρά κυμάνθηκε περί τα WS 110 ενώ οι φορτώσεις από το ίδιο μέρος για Δύση ή Ανατολή βρισκόταν γύρω στα WS 70. Χάριν συγκρίσεως αντίστοιχες ναυλώσεις από Σαουδαραβικούς λιμένες κυμαίνονταν περί τα WS 45 ενώ μικρότεροι ναύλοι σημειώνονταν σποραδικά.

Ουδμία αξιολόγηση μεταβολή σημειώθηκε στους λοιπούς τομείς της ναυλαγοράς με την Καραϊβική υποτονική και τη Μεσόγειο σε ένα κλίμα σχετικής σταθερότητας χάρις στα γεγονότα του Άραβικού Κόλπου.

Όπωςδήποτε, οποιαδήποτε αξιολόγηση της αγοράς δεν μπορεί παρά να λάβει υπόψη της τις σημερινές ανώμαλες πολιτικές συνθήκες αλλά και το χρόνιο πρόβλημα της έλλειψης ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, κάτι που απαιτεί χρόνο, κόπο και θυσίες για να αντιμετωπισθεί.

ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. λιπάσματα δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 33.50 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 10-20.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Άμερ. Κόλπο 15.000 τόν. λιπάσματα δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 33.50 φίο, 8.000/1.000 τόν., Ιουλίου 10-20.

ΤΡΕΙΝΤΟΥ'ΙΝΤ: Μισσισιπι 22-24.500 τόν. γεννήματα Γκουάιντα και Μαρακαίμπο, δολ. 11.15 φίο, 5 ημέρες/1.000 τόν. Ιουλίου 7-14.

Α'Ι'ΚΟΝ: Βόρειο Ειρηνικό 50.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 8.90 φίο, 11 ημέρες, Ιουλίου 20-30.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: Βόρειος Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπουένος Άϊρες 25.000 τόν. γεννήματα Κωσταντζα, δολ. 24, 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άρχές Ιουλίου.

ΚΑΜΠΟΣ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα δύο λιμένες Μαρόκο, δολ. 15 φίο, 5 ημέρες/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλ. 5-9.

ΣΙΘΩΝΙΑ: Άμερ. Κόλπο 14.300 τόν. λιπάσματα δυτ. άκτή Ινδίας, δολ. 33.50 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλ. 5-10.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.: Λέγκχεντ με συμπλήρωση Σαϊντ

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

Λόρενς 15.000 τον. και 10.000 τον. d.w. γεννήματα δυτική 'Ιταλία, δολ. 14,65 και δολ. 7,63 αντίστοιχα, 4 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Ιουλίου.

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ: Πουγκέτ Σάουντ 50.000 τον. περίπου γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 8,75 φίο, όψιόν φόρτωση από Λόγκ Μπής δολ. 9,25 φίο, 11 ημέρες 'Ιουλίου 28 — Αύγουστου 9.

ΠΛΑΤΩΝ: Ροζάριο και Μπουένος Άγρες 15.600 τον. ζάχαρη χύδην άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Αμερ. Κόλπο, δολ. 26 φίο, 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 20-27.

ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα 'Ινδονησία, δολ. 27,25 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. 'Ιουλίου 10-20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: Άμερ. Κόλπο 27.000 τον. περίπου γεννήματα Φιλιππίνες, δολ. 28,50 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. 'Ιουλίου 16-25.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Λέγκχεντ 16.500 τον. γεννήματα 'Ολλανδία /Βέλγιο, δολ. 13,50 φίο, 6 ημέρες, 'Ιουλίου 26-31.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ: Άκαμπα 23.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 14,25 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 5-15.

ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Καβάλα 11.700 τον. σιτηρά 'Ιταλία, δολ. 6,75 φίο, 2.000/2.500 τον., 'Ιουλίου 6-9.

ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ: Άκαμπα 14.500 τον. λιπάσματα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 14,20 φίο, 4.500/1.000 τον. 'Ιουλίου 10-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ: 28.668 τον. d.w. του 1978, παράδοση Νότιο Άφρική άρχές 'Ιουλίου, ταξίδι με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ: 15.110 τον. d.w. του 1968, παράδοση Ρεκαλάντα 'Ιουλίου 7-14, ταξίδι Πουέρτο Ρίκο, δολ. 3.100 την ημέρα πλέον δολ. 70.000 για πλού ύπό ξρμα.

ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗΣ: 16.053 τον. d.w. του 1970, παράδοση Σάντος 'Ιουλίου 9-12, ταξίδι με επαναπαράδοση Άμερ. Κόλπο, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II: 37.389 τον. d.w. του 1975, παράδοση Νότιο Άφρική άρχές 'Ιουλίου, ταξίδι με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ: 22.353 τον. d.w. του 1970, παράδοση Περού άρχς 'Ιουλίου, ταξίδι με επαναπαράδοση Νότιο Άφρική, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΠΕΜΠΑΝ: 13.185 τον. d.w. του 1970, παράδοση Ντουάλα 'Ιουλίου 10-12, επαναπαράδοση άκτή 'Ατλαντικού, δολ. 2.400 την ημέρα.

ΑΙΓΙΣ ΧΕΡΟ'Ι'Κ: 20.950 τον. d.w. του 1974, παράδοση Φλάσσινγκ 'Ιουλίου 9 επαναπαράδοση ανατολ. άκτή Κεντρικής Άμερικής, δολ. 2.850 την ημέρα.

ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ: 19.135 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ντακάρ 'Ιουλίου 10-17, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.175 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 28.658 τον. d.w. του 1968 Πασσέρο Σεπτεμβρίου 1 — 'Οκτωρίου 30, ταξίδια 11-13 μηνών προς δολ. 3.300 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Ές Σιντέρ 75.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα, WS 75, 'Ιουλίου 6.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.: Χάουντ Πόιντ 98.500 τον. μέρος φορτίου. 'Ολλανδία, WS 47,5, 'Ιουλίου 2.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ: Καμπίντα 100.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού WS 45, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 42,5, 'Ιουλίου 10.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Μαμόνάλ 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ανατολ. άκτή Καναδά, WS 75, όψιόν ταξίδι Καραϊβικής WS 80, 'Ιουλίου 1.

ΔΡ. Δ.Κ. ΣΑΜΥ: Καραϊβική 77.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 52,5, 'Ιουλίου 1.

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Σαλλόμ Βόε 72.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 58,75, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 56,25, 'Ιουλίου 4.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Μαύρη θάλασσα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 110, όψιόν Μεσόγειο WS 120, όψιόν Έρυθρά WS 100, άμεση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Μπίλμπάο 28.000 τον. νάφθα ΗΒ/Κόντινεντ WS 130, όψιόν Μεσόγειο WS 110, 'Ιουλίου 4.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΙΔΕΑ: Σκίοντα 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 120, όψιόν Μεσόγειο WS 150, όψιόν, άκτή 'Ατλαντικού/Άμερ. Κόλπο WS 130, 'Ιουλίου 18.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 65.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 62,5, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 65, 'Ιουλίου 9.

ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 65.000 τον. μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο WS 67,5, 'Ιουλίου 8.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Καραϊβική 37.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 105, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 110, 'Ιουλίου 16.

ΦΕΛΛΟΥΣΙΠ Λ.: Κάργκ Άϊλαντ 230.000 τον. μέρος φορτίου, Άϊν Σούκχνα WS 95, άμεση.

ΒΕΣΤΑ: Μπόννυ 70.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ Μεσόγειο WS 57,5, 'Ιουλίου 16.

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ: Κάργκ Άϊλαντ 320.000 τον. Έρυθρά, WS 120, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, άμεση.

ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ.: Κάργκ Άϊλαντ 340.000 τον. Έρυθρά, WS 110/115, άμεση.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΙ: 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, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 55, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 52,5, 'Ιουνίου 22.

ΝΙΤΣΑ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 133,5, όψιόν Δυτ. Άφρική WS 147,5 άρχές 'Ιουλίου.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ': Ράς Σουκχεϊρ 112.000 τον. μέρος φορτίου, Σαβόνα, WS 57,5, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 45, 'Ιουνίου 23.

ΑΔΑΜΑΣ: Άρζού 61.200 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 62, 'Ιουνίου 20.

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

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ: Μένα Άχμαντί και Ρουγαϊς 85.000 τον. μέρος φορτίου, Αυστραλία WS 100, άμεση.

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

ΣΗ ΒΙΚΤΟΥΡΥ: Μπετζάια 62.500 τον. μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο WS 49, 'Ιουνίου 26.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Καραϊβική 34.000 τον. μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο, WS 125, 'Ιουν. 23.

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



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

91, Akti Miaouli - Piraeus

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Η συνεχιζόμενη υποτονικότητα της ναυλαγοράς σε όλους τους τομείς, ή είσοδος στην περίοδο των θερινών διακοπών και η διστακτικότητα των τραπεζών στη χορήγηση νέων δανείων αγοράς πλοίων ασφαλώς συγκλίνουν στη δημιουργία συνθηκών που ελάχιστα συμβάλλουν στην τόνωση της δραστηριότητας στον τομέα των αγοραπωλησιών. Πράγματι, ο αριθμός των πραγματοποιούμενων πράξεων είναι σαφώς κατώτερος εκείνου των τελευταίων μηνών και όλα προμηνύουν ένα μάλλον ήσυχο καλοκαίρι.

Ακόμα και τα δεξαμενόπλοια, για τα οποία τα δραματικά γεγονότα του 'Αραβικού Κόλπου μπορούν να σημάνουν μία εξαίρεση, δεν φαίνονται να αλλάζουν χέρια με τους πρόσφατα σημειωθέντες ρυθμούς.

Τελειώνοντας τις γενικές παρατηρήσεις μας, πρέπει για μία ακόμη φορά να σημειώσουμε την συχνότητα με την οποία πολλές διαπραγματεύσεις οδηγούνται στην άποτυχία μετά από κάποιο στάδιο της όλης διαδικασίας, κυρίως λόγω έλλειψης χρηματοδότησης ή απασχόλησης των υπό αγορά πλοίων.

Ήδη το T/T "MUNDACA" (300.000 TDW/1977) που στις αρχές Ιουλίου εφέρετο πωληθέν στα δολ. 6.500.000 φαίνεται ότι παραμένει στα ίδια χέρια ενώ φτωχές είναι και οι προοπτικές επιτυχούς εκβάσης για το T/T "MANNA" (142.900 TDW/1974) στα δολ. 3.500.000 λόγω κωλυμάτων που αντιμετώπιζουν οι Νιγηριανοί αγοραστές του.

Αντίθετα, όριστική φαίνεται η πώληση

του πλοίου παραγωγών M/T "VARANGER" σε αγοραστές του Λονδίνου στα δολ. 8.100.000 καθώς και του M/T "PRODUCT PRINCE" (29.200/1974), για το οποίο οι Κινέζοι αγοραστές του πλήρωσαν περί τα δολ. 5.500.000 με ταυτόχρονη ναύλωσή του για 5 έτη με μίσθωμα μεταξύ δολ. 8/9.5 ανά τον d.w.

Μία ακόμα επιτυχής πώληση, εκείνη του M/T "PENHORS" (16.100 TDW/1960 με πρόσφατες επισκευές και βελτιώσεις) στα δολ. 1.150.000 σε 'Αραβες αγοραστές.

Στην κατηγορία των μικτών πλοίων, δύο αξιες μνείας πωλήσεις, εκείνες του "STEEL TRANSPORTER" (142.000 TDW/1971) στα δολ. 7.000.000 και του "EMERALD TRANSPORTER" στα δολ. 7.250.000.

Στό μεταξύ, αναγγέλεται η πρόθεση Γάλλων πλοιοκτητών να διαθέσουν προς πώληση ένα VLCC 270.000TDW/1973 και ένα ULCC 555.000 TDW/1979. Με ενδιαφέρον αναμένεται το αποτέλεσμα.

Στά μπάλκ κάρριερς η πώληση του MV "BENALBANACH" (64.000 TDW/1975) στα δολ. 7.300.000 φαίνεται μία μάλλον τελειωμένη υπόθεση αφού, όπως λέγεται, οι αγοραστές του φρόντισαν ήδη να το χρονοναυλώσουν για 5 έτη προς δολ. 6.000 την ημέρα με ετήσια κλιμάκωση δολ. 500 ανά έτος.

Δέν συμβαίνει το ίδιο και με το MV "TAKACHIHU" (10.000 TDW/1969) που πωλήθηκε στα δολ. 3.500.000 μάλλον πηγαίνει στο ... αρχείο! Εί- ναι 58.000 τον d.w. του 1969. "Επειτα από αρ-

κετή περιπέτεια το MV "KIYO" (27.400 TDW/1976) φαίνεται ότι βρήκε τον τελικό αγοραστή του, "Ελληνα του Λονδίνου, στα δολ. 3.700.000.

Στη κατηγορία των πλοίων γενικού φορτίου, η πιο αξιόλογη πράξη είναι ίσως η αγορά υπό των Κινέζων δύο SD-14, του "AFRICAN EXPRESS" και του "EUROPEAN EXPRESS", Βρετανικής κατασκευής του 1979/1978, στην συνολική τιμή των δολ. 11.500.000.

Ενδεικτικά επίσης αναφέρουμε την πώληση σε πλειστηριασμό του M/V "BALINTAWA-K" (13.000/1964) στα δολ. 450.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η εικόνα της αγοράς στην 'Απω 'Ανατολή εμφανιζόταν μάλλον πενιχρή. Το ίδιο όμως πρέπει να αποδοθεί στην έλλειψη προσφοράς χωρητικότητας μάλλον παρά αγοραστικού ενδιαφέροντος. Οι τιμές κρατήθηκαν στα προηγούμενα μάλλον ικανοποιητικά επίπεδα.

Η Ταϊβάν και σε μεγάλο βαθμό η Ν. Κορέα δείχνουν ζωηρό ενδιαφέρον για δεξαμενόπλοια και σχετική απροθυμία για πλοία ξηρού φορτίου. Αντίθετα, η Κίνα παραμένει ανοιχτή για αριθμό αγορών με κύριο προσορισμό τα βόρεια παράλια.

Η Ινδία και το Πακιστάν είναι σε λήθαργο ενώ, αντίθετα, αγοραστές για λογαριασμό του Μπαγκλαντές κινούνται δραστήρια.

Τέλος, με παράδοση Πειραιά "ώς έχει", χωρίς πιστοποιητικά, δεξαμενόπλοια 13.500 τόννων βάρους έπιασε δολ. 82 ανά τόννο.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει το μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού εμπορικού στόλου.

**Συνολική αξία ασφαλισμένων πλοίων κατά το 1983 ήταν
16.292.610.997 δολάρια.**

Διά πληροφορίας αποστείνετε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους εν Λονδίνο αντιπροσώπους των:

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1179/938 June 15th, 1984

THE CONTRIBUTIONS FOR FOREIGN SEAMEN COULD PROVE UNCONSTITUTIONAL

Legal investigations on the matter of the additional contribution of Drs. 2.500 per day for each foreign seaman employed on Greek ships has led to the conclusion that this is unconstitutional, since it comes into direct opposition to the Ministerial Decisions used when a ship joins the Greek registry.

We cannot for the time being foresee the extend of the problems that will be created but we can anticipate that the Greek courts will be called to rule on the matter as soon as the Greek shipowners will be asked by NAT to pay their contributions. However, we feel we should point out that the owners stand better chances to win the case because the

payment of contributions is contrary to the Ministerial Decisions which have constitutional power.

Therefore, we feel that before we reach such a stage and in view of the fact that there is no unemployment, with the exception of captains and partly among chief engineers, it is about time to abolish crew rotation.

It was a measure taken during a period of considerable tension between the Unions, the Owners and the Ministry and we believe that now is the time through direct discussions to find the solution and not cause further problems to the daily operation of our ships.

in various greek ports, there are still many questions awaiting an answer in this issue.

COASTAL TRADE

We are reading that in the United States the competent authorities face many problems in the application of the Law of coastal transportation, dated back to 1886, which prohibits any foreign vessel to transport passengers between ports or places in the US either directly or by way of a foreign port. Therefore, the customs authorities are now searching for a proper interpretation to reconcile the old law with the needs of today's cruise trade.

As the terms "coastal trade", "passenger", "embarkation - disembarkation" are very ambiguous, the problem is by no means only an american one.

According to the Greek Law only ships under Greek - flag are allowed to transport passengers from a national port to another. Although there is an exception for foreign liners which can disembark tourists for sightseeing rounds,

SHIPBUILDING CRISIS HITS JAPAN

The Japanese Ministry of Transport official figures of ship construction permits issued in June prove the considerable reduction of newbuilding orders gained by Japanese yards during last month.

Newbuilding orders in June were 17.9% down on those for May 1984 on a gross ton base, while the June figure is well down (by 79.1%) on the June figure in 1983.

The figure for fiscal 1984 is also considerably down (54.4%) on the equivalent period in fiscal 1983. On a compensated gross registered tonnage (CGRT) base, the figure for fiscal 1984 to date is 49.9% lower than that for the same period in fiscal 1983.

THE WORLD SHIPBUILDING SCENE

Latest figures reported by Lloyd's Register show that the world shipbuilding scene is under severe crisis and recent orders placed during May and June indicate the trend for the construction of large bulk carriers and medium size tankers, while world orders include one VLCC to be built at I.H.I. for Japanese owners.

The 131 recently confirmed new orders reported during May and June, included several other large vessels, one of which — although not the largest currently on order — was an OBO of 280.000 dwt to be built in Japan for Hong Kong owners. Orders for five 100.000 dwt oil tankers were placed by Greek owners in Yugoslavia, while Brazil, to, received a tanker order from Scandinavian owners, for a 60.000 dwt vessel.

Bulk carriers accounted for 23 of the orders listed. Except for two, they were placed with Japanese yards, and these included one of 230.000 dwt, to be built for domestic owners, and another five in excess of 150.000 dwt, four for Japanese owners and one for Hong Kong. In addition, the orders included a wood chip carrier of 44.000 dwt to be built in Japan for domestic owners.

THE GULF AND SUEZ

Certainly the war between Iraq and Iran has many consequences. Among them an unforeseen one is the effect upon the Suez Canal traffic.

According to the Aigyption directorate, the receipts of the Canal diminished because of the reduction of the number of ships crossing the seaway.

The reduction is estimated at 6% and a such setback is more than enough to make the estimated for the year 1984 goal of 1,1 billion dollar earnings almost impossible.

The daily average of 61 ships crossing of the first quarter of this year has fallen to 57 with a corresponding reduction of the average tonnage from 1.055.000 tons to 984.000 tons. The Canal Authorities believe that the only cause for this is the tension in the Gulf which particularly affects tankers using the Canal.

NEW MARITIME GUIDE FROM LRS

Lloyd's Register of Shipping has just launched its latest information source, the Maritime Guide, which joins LR's prestigious Register Book-series of reference volumes. This unique publication covers a wide range of maritime data from a port gazetteer with maps, to an index of call signs of the world merchant fleet. Much of this diverse collection of data is unavailable from any other single publication.

The port facilities section provides extensive coverage of wet and dry docks worldwide, with details of key dimensions, cranes and equipment, lifting capacities, berthing and draught restrictions, plus information on planned developments. In a separate section, the ports gazetteer lists over 1.200 places, with their latitudes and longitudes, acting as an index with cross referen-

ces to the 24 pages of detailed, coast-oriented high quality colour maps, as well as the port facilities section.

A unique and important feature is the call sign index which lists, in alpha-numeric order, over 66.000 call signs of the world's merchant fleet cross referenced to the latest ship name and gross tonnage as recorder in the Register of Ships. Also included is a comprehensive reference to the current telegraphic addresses and telex number of thousands of companies worldwide, either by name or by telex number.

ABS GREEK TECHNICAL COMMITTEE HOLDS MEETING IN PIRAEUS

The Greek Technical Committee of the American Bureau of Shipping held its annual meeting on 7 June 1984 in Piraeus.

Among those attending the meeting were William N. Johnston, ABS Chairman and President; William Burkhardt, ABS Principal Surveyor for the Mediterranean and Chryson Sariyanidis, Principal Surveyor for Greece.

Mr. Costas M. Lemos of Nereus Shipping S.A. was reelected Chairman of the Committee and Mr. Christopher Caldis, Vice Chairman of Hellenic Shipyards was reelected Vice Chairman.

As a Classification Society, ABS establishes and administers standards, called Rules, for the design, construction, and periodic survey of merchant ships and other marine

50 YEARS AGO

— After successful examinations the following candidates received their Masters Diploma: A. Aspiotis, M. Arapis, Sp. Alecandrakos, M. Ape-sakis, J. Galanos, H. Gerogiannis, Cost. Galanis, P. Gianniotis, Socr. Dafnopoulos, J. Katakolos, N. Coulo-uras, N. Caratzas, St. Corcodilos, Leon Kaparis, Ep. Comninos, Dem. D. Los, El. Metaxas, L. Moisides, Mich. Mavris, S. Triantafylakis, Dion. Tsou-mezis, G. Tsalikis, P. Tsironis, Th. Falagos, G. Fokas, P. Ferentinos, Nich. Chalkias, Georg. Chalkias and L. Chelios.

— The British passenger ship "Ardena" of 1.098 grt. built 1915 has been bought by Mr. Evangelos Toyias, for 4.800 pounds.

— The s/s "Mount Ossa" was fixed from Rosario 7.000 ton for Antwerp/Rotterdam 16/6. The s/s "Rokos" from Buenos Aires 8.500 tons for Antwerp/Rotterdam 15/3 one port, if two 15/6, if three 15/9.

— The Consulate of Albania was established in Piraeus. The well-known agent Mr. Athanasoulas was appointed head of the new consulate.

structures. The Rules of ABS are established through a system of National Technical Committees, such as the Greek Technical Committee, consisting of prominent individuals from the marine industry.

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 - 858832 - 829490

Telex: 214296 SDST TEHRAN IR.

Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

For info: Captain Panos D. Drakoulakos

60 Karpou Str, Athens 406

Phones: 9021907 - 9014640

Tlx.: 22 2327 PANO GR.



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΞ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΒΙΝ Ο'ΓΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Σουεζ 25/6
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. Λός Πάλμας 27/6
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Κλήβελαντ 22/6
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Κέιπ Τάουν 21/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	α. Ρότερνταμ 29/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Μάρ ντέλ Πλάτα 14/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	δ. Π. Σαίξ 22/6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	στό Σ. Βίνσεντ 4/5
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Κάρντιφ 21/4 γιά Ἀλγέρι
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	ε. Γάνδη 26/6
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	δ. Παναμά 1/7
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412	δ. Σουεζ 25/6
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Κρίστινσταντ 23/6
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	α. Βαρκελώνη 27/6
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Βρέμη 22/6
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	δ. Κων/πολη 22/6

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ε. Βενετία 22/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Λός Πάλμας 1/7
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	ε. Κων/πολη 16/6
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	ε. Ἀμβούργο 29/6
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Χιούστον 18/6
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	α. Μπαντάρ Χομεϊνί 2/7
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Ἀλεξάνδρεια 22/6
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	α. Μασσαλία 9/6 γιά Γιβραλτάρ
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Μπαντάρ Ἀμπάς 19/6
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	α. Θέοντα 15/6
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ Ἀντίκυρα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΑΘΗΝΑ ΣΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Καστελαμάρε 9/6
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	α. Ν. Ὀρλεάνη 1/7
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Γένοβα 29/6
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ε. Πειραιά 25/6
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	στη Βομβή
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Κολόμπο 29/6
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	δ. Παναμά 18/6
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Ἀμβέρσα 23/6
ΑΘΩΣ	72	1586	α. Κόρκ 29/6 γιά Ρότερνταμ
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τριγκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	δ. Γιβραλτάρ 25/6
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	72	4109	α. Σπλίτ 28/4 γιά Ἀλγέρι
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387	
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	ε. Ἀμβούργο 22/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	α. Λός Πάλμας 19/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	ε. Ἀμβούργο 3/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	δ. Κων/πολη 10/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	στό Ἀμβούργο 29/6
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Σίμπα 18/6
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Ἀλεξάνδρεια 21/6
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Ντόρ-ε-Σαλάμ 21/6
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	α. Τζέντα 17/6
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 29/6
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ε. Ρίο Ἰανέιρο 17/6
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Πειραιά 18/6
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'ΙΖ	72	11185	α. Λός Πάλμας 16/6
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Λέγκχορν 9/6 γιά Ταμπίκο
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Κόμπε 20/6
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	α. Τζακάρα 21/5
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178	α. Π. ντέ Μπού 23/6
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ε. Πειραιά 17/6
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	ε. Σιγκαπούρη 24/6
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025	ε. Σάντος 25/6
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	στή Μικόσια 2/7
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	ε. Ἀντεν 21/5
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	ε. Ντουάλα 23/6
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ Ἀργοστόλι
ΑΙΗΤΖΑΞ	63	1142	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Λός Ἀντζελες 23/6
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	α. Τζέμπελ Ἀλί 29/6
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	στό Ντάρμπαν 27/6
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	ε. Πειραιά 24/6
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	α. Γκντάνσκ 1/6
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Σεβίλλη 28/6
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	α. Σιγκαπούρη 7/6
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	δ. Κων/πολη 28/6

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΖΥ	68	13388	
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	72	4838	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	20960	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ.	61	13184	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.	83	6303	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	84	7995	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	62	7517	
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	
ΑΚΜΗ	77	16080	
ΑΚΜΩΝ	71	15119	
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	
ΑΛΒΥΟΝ	62	13122	
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	
ΑΛΕΑ	73	8824	
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	60653	
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΓΚΡΕ'Ι'Τ (δ.)	73	152372	
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434	
ΑΛΙΚΗ	72	10069	
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088	
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	
ΑΛΜΑ	80	11584	
ΑΛΜΑ	63	1594	
ΑΛΜΑΡ	69	10373	
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ'	74	22246	
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	
ΑΛΤΙΣ	79	11000	
ΑΛΤΙΣ	70	2605	
ΑΛΦΑ	62	4722	
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	
ΑΛΥΣΙΑ	68	20959	

στο Ντουμπάι 3/7			
ἀργεῖ Πειραιά			
ἐπωλ. Ἀλλοδαπούς			
ἀργεῖ Σάρζα			
α. Χιούστον 18/6			
ἀργεῖ Πειραιά			
ε. Ροζάριο 7/6			
α. Ρεσίφ 18/5 γιά Ἀλγερία			
ἀργεῖ Πειραιά			
α. Π. Τζούντιθ 31/5			
ἐπισκευές Πειραιά			
α. Ἀμβέρσα 30/6 γιά Τζέντα			
α. Ροζάριο 2/7			
ἀργεῖ Πειραιά			
α. Κόμπε 19/6			
ε. Γιούροπουρτ 3/7			
ἀργεῖ Λονδίνο			
α. Σιγκαπούρη 11/5			
δ. Ἐπτάνησα 7/5			
ε. Σ. Πέντρο 19/4			
α. Ἀδελαΐδα 1/5			
δ. Π. Σαίξ 22/4			
δ. Σουεζ 18/5			
ε. Σ. Μιχάλης 20/5			
ε. Σαγκοῦντο 2/5			
ε. Κέιπ Τάουν 19/5			
δ. Ντόβερ 19/5			
α. Βρέιφ 7/5 γιά Ν. Ὀρλεάνη			
α. Βαλένσια 15/5			
α. Σάντος 10/5			
ε. Μαδέιρα 17/5			
α. Λάγος 3/5			
ὑπό καθέλκυση			
α. Ν. Ὀρλεάνη 6/5			

ε. Βαρκελώνη 17/5			
ε. Γουέλιγκτον 21/5			
α. Λός Ἀντζελες 16/5			
δ. Σουεζ 26/8/83			
α. Σάντος 11/5			
ε. Τόκυο 30/4			
ε. Μομπάσα 12/5			
ε. Ταγγέρη 6/5			
ε. Ν. Ὀρλεάνη 16/5			
ἀργεῖ Πειραιά			
δ. Γιβραλτάρ 13/5			
ε. Ν. Ὀρλεάνη 16/5			
α. Αὐγουστά 14/5			
α. Χάβρη 19/5			
ε. Λάγος 3/5			
α. Π. Γουώλκοτ 18/4			
α. Ἀλγκεθίρας 5/5			
δ. Τζέντα 17/5			
ε. Μπιλμπάο 20/5			
ε. Θάντερ Μπαίη 15/5			
ε. Ντάρμπαν 17/5			
α. Ν. Ὀρλεάνη 2/5			
ε. Ἀμβούργο 22/5			
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	
ΑΜΦΙΡΙΤΗ	78	10995	
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.	81	38061	
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996	
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΑΚ	68	9118	
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13833	
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.	77	9083	α. Μόντρεαλ 8/6
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13633	α. Ν. Ὀρλεάνη 7/6
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	ε. Λός Πάλμας 2/7
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714	α. Ν. Ὀρλεάνη 25/5
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	20119	ἐπωλήθη διάλυση
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	α. Μπ. Ἀίρες 19/6

ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Χιούστον 15/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	α. Κουβέιτ 28/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Π. "Αντζελες 9/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	άρχει "Αλιβέρι
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 8/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Ντάρμπαν 7/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Παναμά 15/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι ΟΜΦ	76	13633	α. "Εσπεράνς 15/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Κοσίν 19/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. "Οξελοςούντ 7/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Π. Σαϊδ 19/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	α. Πειραιά 10/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Λέικ Τσάρλς 20/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	δ. "Εσκούμίνς 11/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Σουέζ 18/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633	α. Νητροίτ 19/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	α. Γκηλόγκ 11/5 για Συρία
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	4493	έπωληση διάλυση
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Λειζόες 18/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Βαλτιμόρη 1/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Σαλβαντόρ 4/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ II (δ.)	75	70668	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	άρχει "Αμβούργο
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	ε. Φιλαδέλφεια 9/5
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	ε. Θεσσαλονίκη 26/3
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	υπό ναυπήγηση
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α	83	10470	α. Καλό 3/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Τάραντα 17/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Αιγύπτου 21/4
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	α. Λ. "Αντζελες 2/5
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ε. Σάν Φραγκίσκο 16/5
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Τουμπάρσο 10/5
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Χάβρη 12/5
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Ταγνέρη 26/4

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Τζέντα 19/5
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	στο "Αλγέρι 3/6
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Ντάρμπαν 10/5
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	δ. Σουέζ 5/5
ΑΝΘΙΑ	64	11034	άρχει Πειραιά
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646	α. "Ακαμπα 2/4
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Μιλιούσκου 16/5
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Τάραντα 16/5 για Ταμπό
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Π. "Αντζελες 4/5
ΑΝΝΑ	64	2020	στο Ρότερνταμ 1/5
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	άρχει Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 5/5
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	άρχει Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758	α. Ν. "Ορλεάνη 10/5
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Λάγος 17/4
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Μπαντάρ Αμπάς 3/5
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Σιγκαπούρη 5/5
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Τερνέστη 3/5
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	υπό παραλαβή
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	στη Βομβάη 8/5
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	ε. Χουέλα 10/5
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	άρχει Χαλκίδα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	άρχει Πόρτμπουρι
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Ροζάριο 27/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ρότερνταμ 17/5
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Γουαμάτσου 13/5
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	στη Νέα "Υόρκη 21/5
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Μορμουγκάο 19/5
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 30/4
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	δ. Παναμά 7/5
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Ντουμπάι 25/4
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 9/5
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Σχέζον 1952
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. "Αλγκεθίρας 14/3
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	α. Χάμπτον 2/5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Θέουτα 18/5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515	α. Λ. "Αντζελες 29/4
ΑΞΙΟΣ	65	3860	α. Πειραιά 23/3
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	ε. "Αμπιτζάν 9/6
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Μιλιούσκου 6/5
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	άρχει Πειραιά
ΑΠΙΚΟ	64	9868	α. Πειραιά 18/5
ΑΠΟΙΑ	75	34409	ε. Ρίγα 24/5
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ε. Μπαντάρ "Αμπάς 6/5
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 1/5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	56	9172	ε. Μόκχα 1/5
ΑΠΟΥΣ	70	3275	άρχει Πειραιά
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	ε. Λίβερπουλ 22/5
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Μαϊζούρου 12/5
ΑΡΑΝ	80	10428	δ. Παναμά 6/5
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Ντουμπάι 25/4
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΟΣ	69	9842	ε. "Αλεξάνδρεια 25/4
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ	72	16207	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	δ. Κων/πολη 12/5
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	α. Σάρπνες 1/5
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΓΟΝΗΡ	76	1578	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Γιουροπόρτ 19/5
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	δ. Σουέζ 18/5
ΑΡΓΩ ΧΟΥΠ	77	1579	α. Δουκέρη 18/5

ΑΡΕΘΗ	73	13631	α. Τζέντα 13/5
ΑΡΕΘΗ Α.	69	9343	δ. "Επτάνησα 6/5
ΑΡΕΘΗ Σ.	62	9124	άρχει Πειραιά
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	ε. Κάντα 26/4
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	άρχει Πειραιά

ΑΡΙΑΔΗ	79	16169	ε. "Αμβέρσα 19/5
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 19/4
ΑΡΙΕΣ	60	7839	άρχει "Ιθάκη
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Πειραιά 17/5
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	ε. Λισαβόνα 14/5
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	ε. Μορμύκας 19/5
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	άρχει Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΝΑΕ	80	9998	α. Σιγκαπούρη 4/5
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Ντάρμπαν 21/5
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Ρίο "Ιανέιρο 28/4
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Λός Πάμας 12/5
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Ν. "Υόρκη 11/5
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Λα Κουλέτ 18/5
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Μπότουντ 10/5
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Βομβάη 15/5
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Τζέντα 20/4
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Ν. "Υόρκη 18/5
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Καγκοσίμα 2/5
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	έπωλ. άλλοδαπούς
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	σημ. Λιβερίας στον Πειραιά
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Σ. Νικόλας 16/5
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	στο Κουβέιτ
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Μορμουγκάο 3/5
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Γιβραλτάρ 10/5
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	68259	α. Σιγκαπούρη 19/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Μορμουγκάο 10/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Σ. Λορέντζο 15/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142	άρχει Γάνδη
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	ε. Σιμίζου 15/5
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	άρχει Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	άρχει Λονδίνο
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	υπό κατέλκυση
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Τουμπάρσο 26/4
ΑΞΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Γιβραλτάρ 16/5
ΑΞΙΑ	67	9525	άρχει Πειραιά
ΑΞΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	δ. Τζέντα 13/5
ΑΞΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	ε. Γκντάσκ 28/4
ΑΞΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	άρχει Πειραιά
ΑΞΚΟΝΑ	81	30500	α. "Ανταμπίγκα 2/4
ΑΞΛΕ'Υ	70	13363	ε. Ν. "Ορλεάνη 14/5
ΑΞΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	άρχει Πειραιά
ΑΞΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	άρχει Πειραιά
ΑΞΤΕΡΙ	65	6151	άρχει Πειραιά
ΑΞΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ε. Πειραιά 14/5
ΑΞΤΕΡΟ'Ι'ΝΤ	60	6134	α. Τσάρλεστον 18/5
ΑΞΤΗΡ	74	13633	α. Πειραιά 9/5
ΑΞΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	άρχει Γαλαξίδη
ΑΞΤΥΝΑΕ	75	38611	ε. Διαμάντε 7/5
ΑΞΤΥΠΑΛΙΑ (δ.)	70	17485	δ. Κων/πολη 10/5
ΑΞΦΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Π. "Εβεγκλίτες 6/5
ΑΞΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Κίγκστον 8/5
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Ντουμπρόβνικ 13/4
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Μπιλμπάο 18/5
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	άρχει Πειραιά
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	στον Περσικό τέλη "Ιουνίου

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Λούπη Τέρμιναλ 13/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	άρχει Μαλάγακ Μπαϊν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Νητροίτ 20/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Πειραιά 24/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στην "Αλεξάνδρεια
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Παρανάγκουα 9/5
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	δ. Γιβραλτάρ 11/5
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Πειραιά 6/4
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Σιγκαπούρη 20/4
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	άρχει Ντάρ ες Σαλάμ
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	δ. Παναμά 11/5
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	δ. Μπρουνομπουέλε 13/5
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΠ	72	9301	α. Μορμουγκάο 19/5
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Κων/πολη 8/5
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Χουάκπου 3/5
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Τζαμάικα 5/5
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	άρχει Χαλκίδα
ΑΥΡΑ	68	9624	άρχει Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	α. Ρότερνταμ 4/5
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	άρχει Ρίβερ Μπλαγκουώτερ
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	άρχει Πειραιά
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Ροζάριο 16/5
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άρχει Γάνδη
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	δ. Σουέζ 21/5
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Δουκέρη 11/5
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Κ.	76	10482	υπό παραλαβή
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	άρχει Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	δ. Π. Σαϊδ 17/5
ΑΧΙΛΛΕΥ (δ.)	62	13017	α. Πόρτμπουρι 14/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	85	21479	άρχει Τριγκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Σουέζ 18/5

ΒΑΓΙΑ	69	9985	μετον. "ΕΛΠΙΔΑ" ("ΕΛΛ.)
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	άρχει Σετομπάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	άρχει Τριγκομάλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	άρχει "Αργοστόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	στο Μπαντάρ "Αμπάς 1/5
ΒΑΡΗ	82	22474	ε. Ρότερνταμ 18/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	άρχει "Αλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	ε. Νικόσια 7/5
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Κομώ Μπαϊν 10/5
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	ε. Κίγκστον 16/5
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Ταγνέρη 4/5
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	άρχει Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. "Ιντσόν 7/5
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Ρότερνταμ 5/5
ΒΕΝΙ II.	77	16993	α. Μπάγια Μπάλνκα 7/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μέβυα 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
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	α. Άντονι 20/5
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	ε. Π. ντε Μπούκ 20/5
ΒΗΤΑΣΑΝ	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	πρός 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
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ 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. Κασσιόυνγκ 3/5
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 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
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ	70	9778	α. Πειραιά 19/5
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Κάρτσι 2/5 για Περισκό
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	18037	α. Άμβούργο 17/5
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Φιλαδέλφεια 12/5
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	ε. Ν. Όρλεάν 17/5
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	ἀργεί Ήγουμενίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	ε. Γκούεμας 6/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Πειραιά 16/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	δ. Κων/πολη 13/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Λομέ 18/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Χιτάρ ές Σαλάα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	ε. Μπούενος Άϊρες 12/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Πειραιά 19/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/5
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509	στο Μπαντάρ Άμπας 1/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	δ. Κων/πολη 13/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	δ. Κων/πολη 8/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ 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. Μονφλκόνε 13/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ἀργεί Πόρτσμουπου
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
ΓΙΟΥΝΙΑΚ	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 ΝΑΥΤΙΛΙΟΥΣ	60	5977	ἀργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Καζαμπλάνκα 4/5
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	ε. Μπούσιρ 13/5
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Μπάχια Μπλάνκα 3/4
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑ 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
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΓΙΩΤΑ	62	10163	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Φουτζέιρα 18/5
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Άλεξάνδρεια 16/5 για Έλλάδα
ΓΚΑ'ΙΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	71	8739	δ. Σουέζ 2/5

ΓΚΑΛΛ	70	15302	α. Π. Σαΐδ 26/4
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	α. Ρότερνταμ 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
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ (δ.)	66	45251	α. Ντότζ 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ	67	51644	α. Λός Πάλμας 6/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	επισκευές Πειραιά 17/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάν 12/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Ν. Όρλεάν 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Παναμά 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Πειραιά 24/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Πειραιά 4/5 για ΗΠΑ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Βανκούβερ 27/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Χιούστον 26/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	ε. Σαλβαντόρ 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ροζάριο 16/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Τσουρούγκα 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ	65	7952	ἀργεί Τρινκμάλη
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ν. Όρλεάν 25/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΖΑΝ	69	11148	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Μπ. Άϊρες 3/5

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάν 13/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Σουέζ 12/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ε. Γκούεμας 4/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	ε. Γκούεμας 21/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Σ. Τζών 28/3 για Άλγέρι
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800	ε. Γκουαγιακούβι 6/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Μπ. Άϊρες 7/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	δ. Π. Σαΐδ 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΓΚ	72	43479	α. Άλγκεθίρας 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	ε. Α. Βικέντιο 7/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Μπ. Άϊρες 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ 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 Μπούσιρ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381	ἀργεί Σετούμαλά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	δ. Γιβραλτάρ 5/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Σινγκάγκ 23/4
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	ε. Μαντράς 11/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389	ἀργεί Σετούμαλά
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. Ναυλάκι 18/4
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	ε. Μορμουγκάο 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
ΓΟΡΓΩ	58	7061	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	υπό παραλαβή
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ Α'Ι'Λ	68	2206	στον Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	α. Τζέντα 20/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264	α. Π. Κήλαγκ 17/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Ήοι Λόντον 15/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	α. Άμβούργο 30/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267	α. Παρανέγκουα 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Ρότερνταμ 22/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΑΤ	76	19264	α. Ρότερνταμ 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Σηάτλ 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Ρίο Γκράντε 30/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Γκίλογκ 15/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	α. Σαντάνα 8/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Ρότερνταμ 27/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	α. Ροζάριο 3/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΑΙΤΥ	67	22817	α. Γιουρπορτ 15/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ.)	84	17199	α. Τζέντα 23/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	ναυπηγείται Σκαρμαγκά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	ε. Άβις 6/5
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	82	19555	ἀργεί Γαλαξειδί
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Χόγκ Κόγκ 17/5
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	ἀργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ἀργεί Άργοστόλι
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. Χάρρη 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. Λόγος 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
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	α. Κότκα 8/5
ΔΙΔΩ	70	10378	δ. Π. Σαΐδ 11/5
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	ἀργεί Ίθακη
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ἀργεί Πειραιά
ΔΟΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Κουβέιτ 25/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Άμβέρσα 17/5
ΔΡΩΜΩΝ	64	17487	ἀργεί Πειραιά
ΔΡΥΣ	65	20201	ἀργεί Πειραιά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	α. Μιάζο 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	ε. Γκαϊόσι 13/5
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Λέικ Τσάρλς 14/4

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	ἀργεί Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Βασόρα
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*
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	α. Χαλκίδα 7/4 για Σαλβαντόρ
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ)	68	48687	ε. Γένοβα 21/5
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	άρχει Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	άρχει Γαλαξειδί
ΕΚΤΩΡ	70	16258	στών Πειραιά 6/5
ΕΚΤΩΡ	75	14523	δ. Γιβραλτάρ 16/5
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	ε. Γουάτερφορντ 17/5
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	δ. Παναμά 10/5
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Σάν Νικολας 12/5
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	δ. Παναμά 8/5
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	ε. Μπουσίρ 6/5
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ I	64	10652	άρχει Στυλίδα
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	δ. Παναμά 20/4
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	63	10936	ε. Κακινάτα 28/4
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716	α. Λισσαβώνα 14/5
ΕΛΕΝΗ Β. (δ)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ ΛΟΡΕΛ	61	7293	υπό παραλαβή
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	άρχει Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	ε. Πειραιά 2/5
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ)	66	48748	α. Φιλαδέλφεια 2/5
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	δ. Κων/πολη 21/4
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	58	12025	ολική απώλεια
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. Κρότωνα 27/4 για Πειραιά
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	α. Σαλβαντόρ 10/5
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Μαπούτο 7/5
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	α. Θέουτα 3/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	στη Σιγκαπούρη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΪΣ	62	6846	α. Τζέντα 30/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΛΙΝΒ	71	10328	στη Σιγκαπούρη 19/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στη Σιγκαπούρη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΪΤΟΡ	78	17172	στη Νέα Υόρκη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	72	9987	στών Πειραιά 23/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	άρχει Σαρζά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	έπωλ. άλλοδαπούς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στίς Λίμνες 8/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	στη Νέα Υόρκη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	72	9987	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗ	72	10329	άρχει Έλευσίνα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	στη Βενετία
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Μομπάσα 5/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237	α. Βαλτιμόρη 7/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	δ. Κων/πολη 8/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Γάνδη 2/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	δ. Κων/πολη 17/5
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ντάρμπαν 30/4
ΕΛΜΙΝΑ (μ)	69	54857	ε. Άμβέρσα 20/5
ΕΛΟΝΑ	69	6162	δ. Γιβραλτάρ 26/4
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Γένοβα 17/5
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ)	69	41478	α. Αύγουστα 14/5
ΕΛΠΑΝ	67	5487	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Μπ. Άϊρες 4/5
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ρανγκούν 19/5
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΗ	69	12216	στη Βομβάη 1/3
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΟΣ	65	27830	άρχει Σετούμπάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ)	58	20590	δ. Κων/πολη 18/5
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Λεμεσός 20/5
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άρχει Πειραιά
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Μομπάσα 12/5
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	στη Γάνδη 17/4
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Άμβέρσα 5/5
ΕΠΟΣ	78	6053	άρχει Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩΤ	65	16405	α. Ρουέν 19/5 για Ίταλία
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Ρίτσαρντ Μπαί 15/5
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Μπλιμπό 14/5
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	α. Χιούστον 27/3
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (δ)	67	46248	στη Σιγκαπούρη 30/3
ΕΡΟΪΚ ΣΕΪΪΛΟΡ	57	2074	άρχει Χαλκίδα
ΕΡΣΗ (δ)	68	45988	δ. Σουέζ 4/4
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Π. Σαΐδ 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 Λ.	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. Σαΐδ 5/5
ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Ν. Όρλεάν 15/4
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Χιμεί 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 17/5
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	άρχει Πειραιά
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	άρχει Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Έλσίνκι 22/5
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	προς Μπουσάν 12/5
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57160	ε. Πειραιά 7/5
ΕΦΗ	61	3791	α. Γκάλφορτ 13/4

ZANET	66	4503	ε. Άμβέρσα 19/5
ZANNHΣ	81	22857	ε. Μπρεμερχάβεν 20/5
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Ρίο Ίανέιρο 19/4
ZANTE (δ)	69	54282	δ. Π. Σαΐδ 14/5
ZETTA	71	20516	ε. Τζέντα 20/5
ZEYΣ	60	11687	άρχει Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Μπρουνοπούτελ 5/5
ΖΗΝΩ	81	23100	στη Τσιταγκόνγκ 24/5

ZINI	76	11348	α. Λας Πάλμας 20/5
ZYGOS	76	19166	ε. Κέιπ Τάουν 20/4
ZYGOS	69	3490	άρχει Άστακό
ZΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άρχει Πειραιά
ΗΒΗ	70	2885	μεσογειακές μεταφορές
ΗΖΥ ΡΑΪΝΤΕΡ	81	4617	άρχει Πειραιά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Χάντερσον 20/5
ΗΡΩ	65	23390	α. Μπαρλέτα 14/5
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	α. Μπωμόν 26/4
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άρχει Άργουστόλι
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794	α. Βουάλα 24/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ε. Γομβάη 12/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ)	77	76088	α. Χάβρη 30/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	α. Λισσαβώνα 9/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Βαλτιμόρη 11/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	α. Κόμπε 10/5
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	ε. Πειραιά 23/4
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ)	65	30490	δ. Παναμά 12/5
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	άρχει Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	άρχει Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ)	69	51732	α. Μπουαίρ 30/4
ΘΑΣΟΣ (δ)	58	12532	άρχει Πειραιά
ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	76	9444	α. Μπέιρα 5/5 για Νακάλα
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Λας Πάλμας 19/5
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	ε. Άμβέρσα 16/5
ΘΕΚΟΣ	78	16685	α. Μπρισμπαίν 5/5
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Γουάτερφορντ 8/5
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	α. Πόρσγουρν 15/5
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ)	68	44863	ε. Γένοβα 20/5
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ)	62	24749	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	α. Φιλαδέλφεια 16/5
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Ν. Υόρκη 18/5
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ)	75	18951	υπό παραλαβή
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ)	55	8992	άρχει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Χέυ Πόιντ 16/5
ΘΗΡΑΣΙΑ	68	28100	υπό παραλαβή
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	ε. Πειραιά 20/5
ΙΑΣΩΝ	70	11489	άρχει Λονδίνο
ΙΚΑΝ	58	2882	άρχει Πειραιά
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	α. Τσάρλεστον 17/5
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άρχει Στυλίδα
ΙΜΑΛΑΪΑ	62	10981	άρχει Πειραιά
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	άρχει Πειραιά
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΙΤΥ	51	3640	ε. Τσιταγκόνγκ 7/3
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960	α. Σάφι 7/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Τζέντα 20/5 για Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	άρχει Σετούμπάλ
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Ν. Μανγκάλόρ 11/4
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Π. Σαΐδ 16/5
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	α. Μομπάσα 20/4
ΙΡΙΣ	72	4999	α. Χαλκίδα 10/5
ΙΘΩΣΙΣ	77	19166	α. Πρίνς Ρούπερτ 29/4
ΙΩ	69	8909	α. Ίμινχαμ 19/5
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Χιούστον 9/5
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 20/5
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	ε. Άμβέρσα 7/5
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	άρχει Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Χάβρη 19/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	ε. Τζέντα 2/5
ΙΩΝ	71	11506	άρχει Λονδίνο

K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Ντάρμπαν 4/5 για Ίαπωνία
ΚΑΒΟ ΓΙΟΖΟΝΑΣ	67	10322	ε. Σάν Νικολας 15/5
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	ε. Ίτατζάι 9/5
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ)	69	50998	άρχει Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Σ. Φρανγκίσκο 13/5
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Νικίσκι 27/54 για Σαγκάη
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	δ. Γιβραλτάρ 25/4
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	α. Πειραιά 7/5
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	δ. Σουέζ 21/5
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ)	67	34498	ε. Ρίο Ίανέιρο 25/4
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Γουίλμκτον 7/5
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	δ. Παναμά 8/5
ΚΑΛΙΣΤΩ	56	5382	ε. Καρατί 27/4
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	άρχει Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	α. Λομέ 14/5
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	στο Σ. Τζών
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Άντζελες 27/54
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	ε. Κωατζακόλκος 10/4
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	α. Βανκούβερ 17/5
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225	αναμένει Μπαχρέν
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	δ. Έσκουμίν 11/5
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Γουίλμκτον 10/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Λ. Άντζελες 25/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Όυμ Κάσρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	στο Π. Σαΐδ 11/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	α. Μάρ ντέ Πλάτα 16/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	α. Κολόμπο 13/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Τής 16/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Λισσαβώνα 11/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΟΣ	66	16048	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	α. Τουμπάρσο 9/5
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	δ. Παναμά 6/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Έπτανησα 1/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	άρχει Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185	α. Μίλφροντ Χάβεν 8/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Γάνδη 4/5 για Κόμπο ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άρχει Βομβάη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Κωατζακόλκος 21/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Σίδνεϊ 26/54
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Σάντος 14/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άρχει Νουεβιάς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	α. Γιουροπόρτ 12/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	ε. Μαλάγα 19/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	α. Ν. Όρλεάν 5/5
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	άρχει Πειραιά
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Μπλιμπό 6/5 για Χιούστον

ΚΑΡΑΒΑ	75	29314	α. Ροζάριο 27/3 για Ρωσία
KARMEN	65	23391	α. Άσπροντ 1855
KAROLINA	68	10562	α. Κάρντιφ 14/5
KAROLINA	66	5681	δ. Γιβραλτάρ 16/5
KAROLINE Π.	73	13324	α. Σιγκαπούρη 12/5
KAROS	67	12702	α. Ρίο 'Ιανέιρο 13/5
KARPAΘΟΣ	68	12701	δ. Παναμά 11/5
KARYANTA	73	34067	ε. Ναγκόγια 7/5
KASKANTA	63	12407	α. Άργιστόλι
KASOS	76	14983	ε. Λίβερπουλ 20/5
KASSANARA	69	14318	α. Ρίο Γκράντε 6/5
KASSIA	72	16704	α. Καζαμπλάνκα 12/5
KASSIAN ΓΚΛΟΥ	59	4632	α. Χαλκίδα
KASTA ΣΗΛ	68	26537	α. Πειραιά
KATERINA	57	9061	ε. Πειραιά 13/5
KATERINA	76	3824	α. Σπέτζια 12/5
KATERINA Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
KATERINA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Χέλσινγκφορκ 15/5
KATERINA Ε.	70	14370	α. Πειραιά 20/5
KATIA (δ.)	61	12959	α. Σιγκαπούρη
KATIE	60	10187	α. Γαλαξείδι
KATINA (δ.)	66	38878	α. Μίλφροντ Χάβεν 22/5

ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	ε. Χιμέι 11/5
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Μορμουγκάο 21/5
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	ε. Π. Χάρκουρτ 27/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Λισαβώνα 12/5
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	70	11256	α. Πειραιά
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. Τάμπα 11/5
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Μπουένος Άϊρες 7/3
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Κεμπέκ 4/5
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Άκαγιούτλα 22/4
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	8908	α. Παράλαβη
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	77	9862	ε. Παράλαβη
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	α. Π. Έσκουμπελ 15/5
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Βαλπαράϊζο 9/5
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	α. Παράλαβη
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Μπρονμπούτελ 28/4
KENTAKY ΧΟΟΥΜ	75	16307	δ. Παναμά 29/4
KERTIS	73	16459	α. Πασαγιές 9/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	7509	α. Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	55	8272	α. Τερνόνζεν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	α. Πειραιά
ΚΗΘΕΥΣ (δ.)	71	16400	ε. Άρατού 13/5
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	α. Γένοβα 21/5 για Ταρτούς
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	ε. Πειραιά 10/5
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Τζέντα 23/3 για Σουέζ
ΚΛΑΖΙΚ (μ.)	73	73492	α. Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Ν. Όρλεάνη 16/5
ΚΛΕΙΩ	58	8791	α. Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Ντόβερ 19/4
KOMMON 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. Σιγκαπούρη 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 ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Σιγκαπούρη 15/4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Άμστερνταμ 16/5
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΖΕΙΔΙΟΥ	79	16000	ε. Χιούστον 17/5
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥ	70	24693	δ. Κων/πολη 26/4
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	ε. Π. όφ Σπαίρη 13/5
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	α. Ν. Ύορκ 4/5
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΓΚΑΛΑΕΥ	67	7680	α. Μπάρ 15/5
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ	77	5539	α. Άλεξάνδρεια 15/5
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	ε. Πειραιά 17/5
KONTINENTAL KARRIER	71	14764	ε. Σπλίτ 19/5
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	7689	α. Μομπάσα
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Παράλαβη
KORINΘΙΑ (δ.)	55	8998	α. Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	δ. Γιβραλτάρ 9/5
KORONET	78	9862	δ. Παναμά 13/5
KORYTON	75	19134	α. Τσάλνα 22/5
KORONIA	70	11826	δ. Γιβραλτάρ 11/5
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	α. Άσπροντ
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	4772	α. Τζιμπουτί
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	α. Ντουμπάι 14/4
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	ε. Πειραιά 15/5
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6475	μετον. «ΛΑΣ ΡΟΖΑΣ» (Κυπρ.)
KRATINOS II.	75	6084	α. Καλούντοποργκ 17/4
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	ε. Πειραιά 16/5
KRHTAN ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	α. Προς Άκαγιούτλα
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Γιβραλτάρ 9/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Τσουμσάνα 1/9
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Πειραιά 18/5
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Γένοβα 14/5
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΝΤ	78	10832	α. Κόμπε 8/5
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Π. Ντέ Μπουκ 15/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Τζέντα 6/5
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Όμιόαλ 14/5
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Άκομπα 3/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Παράλαβη
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΛ	78	10832	ε. Νταμάμ 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 ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Π. Σαϊό 16/5
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Π. Σαϊό 13/5
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	ε. Πειραιά 23/5
ΚΡΙΟΣ	59	16875	α. Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	δ. Γιβραλτάρ 16/5
KRITIAS	67	9549	ε. Πειραιά
KRITON	59	7158	α. Πειραιά
KRITONAZ	76	6598	ε. Σπέτζια 18/5
KRONOS	73	11170	α. Λισαβώνα 18/5

KRONOS	67	6911	ε. Ρότερνταμ 26/3
KPOYΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	α. Πειραιά
KYBERNHHTHΣ	78	21194	α. Βίλα Κονστιτιούτον 10/5
KYΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
KYΘΗΡΑ	66	13870	α. Πειραιά
KYΘΝΟΣ	62	4784	α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/4 για Σάντος
KYΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Στοκοχόλη 30/4
KYΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Γιβραλτάρ 3/5
KYMA	60	7758	α. Πειραιά
KYPAHHH	61	9443	α. Άσπροντ
KYPIAKH	81	38000	ε. Άντζελες 18/5
KYPIAKH	66	8943	ε. Ρουέν 16/5
KYPIAKOYΛA Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	α. Πειραιά
KΩΣΤΑΣ	60	6808	α. Σιγκαπούρη
KΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ε. Φορτλάντ 13/4
KΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. Πειραιά
KΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Κεμπέκ 11/5
KΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Σάν Νικολας 3/5
KΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	δ. Γιβραλτάρ 10/5
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	α. Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	α. Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Π. Σαϊό 16/5
ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΙΝΑ	59	2850	α. Ντουμπάι 27/4
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ε. Φόλμουθ 29/4
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΟΥΣ	80	2925	α. Πειραιά
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	α. Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	α. Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	ε. Ήμοχαβεν 4/5
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	α. Ίταζάι 24/4
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	α. Ταξίδια Λούμπεκ - Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Σάντος 3/5
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Ύμουιντεν 9/5
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Άλεξάνδρεια 17/5
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Βαρκελώνη 16/5
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	δ. Έλσινόρη 14/4
LARRY Λ.	70	16306	α. Ν. Όρλεάνη 17/5
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Ν. Όρλεάνη 6/5
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	ε. Παράλαβη
ΛΕΔΕΑ	63	17879	α. Άσπροντ
ΛΕΜΑΝ	66	2953	ε. Πειραιά
ΛΕΝΑ II.	68	15761	δ. Γιβραλτάρ 20/5
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618	α. Πειραιά
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618	α. Πειραιά
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	α. Πειραιά
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	60	4489	α. Λευκάδα
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Γιούροπορτ 21/5
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	α. Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Μπ. Άμπας 23/4
ΛΕΩΝ	72	2311	α. Πειραιά
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Όμ Σαϊό 13/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Πειραιά
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Πειραιά
ΛΗΔΑ	63	8566	α. Πειραιά
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Πειραιά 4/4
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Πειραιά
ΛΙΜΠΕΡΠΟΡΤ	83	19343	α. Χάμπτον 5/5
ΛΙΜΠΕΡΠΡΕΣ	82	19337	ε. Λας Πάλμας 21/5
ΛΙΜΠΕΡΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. Άλεξάνδρεια 19/5
ΛΙΜΠΕΡΤ'Ι'ΝΤ	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 Ύορκ 17/5
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	α. Καλκούτα 19/5
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Άμβέρσα 28/4
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Κων/πολη 17/5
ΛΙΩ	68	9650	ε. Γιβραλτάρ 15/5
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	α. Πειραιά
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Λονδίνο 1/5
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Γιοκοχάμα 15/5
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Σιγκαπούρη 19/5
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	ε. Άμβούργο 18/5
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ε. Σουραμπάγια 15/4
ΛΥΔΙ	70	14878	δ. Ντόρβερ 8/5
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Λεμεσό 14/5
ΛΥΡΑ	67	41914	α. Πειραιά

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Ντόρμπαν 20/3
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	α. Πειραιά
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Σιγκαπούρη 9/5
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Λά 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
ΜΑΙ'Υ'ΣΑΝ 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
ΜΑΝΤΕΙΝΙΑ (δ.)	83	32300	α. Ρίο 'Ιανέιρο 19/4
ΜΑΝΤΟ V.	72	17432	ε. Σιγκαπούρη 15/5
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (δ.)	83	31951	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Μπ. Άϊρες 19/4
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	α. Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	68	18525	α. Μπαντάρ Άμπας 12/5
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Άμβέρσα 12/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. Κουβέιτ 9/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	ε. Πιομπικό 20/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Βαρκελώνη 16/5
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	α. Κολόμπο 24/4
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	δ. Μπρονμπούτελ 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. Άργιστόλι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	α. Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	α. Πειραιά

ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	άρχει Πειραιά	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Λισσαβώνα 12/5	75	28082	α. Γιβραλτάρ
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ)	70	17485	α. Βουβάη 28/4	68	4998	δ. Παναμά 1/5
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Ρίο 'Ιανέιρο 16/4	66	22217	ε. Ροζάριο 13/5
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	άρχει Πειραιά	74	28082	α. Π. Κέμπλα 9/4
ΜΑΡΙΑ (δ)	65	47544	α. Τζέντα 7/4 για Μπουσόν	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς Θαλ.
ΜΑΡΙΑ	70	9101	α. Χώρ Φακάν 22/4	68	23067	α. Ρίο 'Ιανέιρο 15/3
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Φρημάντλ 13/5	72	55204	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/5
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/5	69	12748	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	ε. Φλώρινγκ 13/5	74	8825	α. Αμβέρσα 17/4
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	ε. Σάν Χουάν 10/5	70	2867	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/4
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602	α. Μίλφορντ Χάβεν 18/5	72	20715	α. Ναγκόγια 9/5
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Σαγκάη 6/5	57	3178	άρχει Σαρζά
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ε. Βίλα Κονστιτούτιον 8/5	78	16726	ε. Κολούμπια Ρίβερ 19/5
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. 'Εσκουμίνς 11/5	68	36168	α. Γκάνδη 28/4
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. 'Αλγκεκίρας 23/3	69	47958	α. Τζέντα 18/5
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Καζαμπλάνκα 7/5	73	61172	δ. Σουέζ 13/5
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	ε. Ροζάριο 11/5	56	8823	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ 'ΓΘ (δ)	66	42799	δ. Γιβραλτάρ 11/5	77	5509	ε. Λονδίνο 22/5
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Αμβούργο 13/5	83	31500	δ. Π. Σαϊό 22/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)	73	17432	α. Ν. 'Υόρκη 23/4	83	32129	α. Μπορντώ 4/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει Πειραιά	67	8799	ε. 'Αλεξάνδρεια 19/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ)	75	68411	α. Ρας Τανούρα 10/3	66	8937	ε. 'Αλεξάνδρεια 29/4
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Μορμουγκάο 21/5	72	13686	α. Αμβέρσα 21/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ)	75	115207	άρχει Πειραιά	73	9859	ε. Λείθ 9/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Μοντεβιδέο 10/5	61	6950	α. Πειραιά 24/5
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ)	67	40075	δ. Κων/πολη 12/5	66	8677	ε. Τακοράντι 13/5
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	άρχει Πειραιά	66	14359	άρχει 'Αργουσόλι
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	α. Λός Πόλμας 27/4	73	78373	υπό παραλαβή
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14569	δ. Μπρανσμπούτελ 10/5	67	1599	ε. Πειραιά 17/5
ΜΑΡΙΝΑ (δ)	80	40000	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 13/5	70	10495	δ. Παναμά 14/5
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Τζέντα 12/5	71	9564	ε. Ρότερνταμ 18/5
ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19566	στο Γκάλβεστον 21/5	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	α. Σάν Νικόλας 9/4	63	9657	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άρχει Σετούμπάλ	71	13867	υπό παραλαβή
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	άρχει Πειραιά	68	16005	α. Χιούστον 16/3
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Κων/πολη 12/5	72	3621	στο Ντουμπάι
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Αιγύπτου 28/4	81	29910	ε. Ακάμα 9/5
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	α. Σάν Πέντρο 18/4	82	34000	α. Τζέμπελ 'Αλι 20/5
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Ρίο 'Ιανέιρο 5/5	70	113425	α. Σιγκαπούρη 14/3
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Διαμάντε 14/5	79	16935	α. Λάγος 5/5
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Ντάρμπαν 16/5	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΠΕΝ	57	5087	άρχει Χαλκίδα	61	6155	άρχει Λευκάδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 21/5	54	6103	άρχει Στυλίδα
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Χιούστον 30/3	53	6483	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	άρχει Στυλίδα	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Τσίμπα 11/5	67	8955	ε. 'Αλεξάνδρεια 6/5
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 9/5	68	14948	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	62	12197	στη Βαλένθια 18/5	64	35082	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	ε. Μαντράς 18/5	77	13382	α. Βίλα Κονστιτούσιον 14/5
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Σιγκαπούρη 18/5	67	12277	ε. Μοντεβιδέο 11/5
ΜΑΤΘΙΔΑ	65	7696	άρχει Πειραιά	61	13092	ε. Πωλ. 'Αλλοδαπούς
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ	62	9665	υπό παραλαβή	77	5511	α. Αμβούργο 17/5
				68	14949	ε. Αμβέρσα 19/5
				57	9345	άρχει Γαλαξείδι
				70	9085	άρχει 'Αργουσόλι
				69	51705	ε. Πειραιά 13/4
ΜΕ'Ι' ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Τζέντα 9/5			
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/4			
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887	ε. Ραγκούν 17/5			
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ)	71	113780	άρχει 'Αλιβέρι			
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	α. Ρότερνταμ 4/4 για 'Ιράν			
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ)	76	24743	ε. Χουέλβα 1/5			
ΜΕΛΤΕΜΙ III	68	15761	α. Ντουλούθ 11/5			
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. 'Αλγερία 28/4 για Τάμπα			
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές			
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	α. Πειραιά 17/5 για Χιούστον			
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573	προς Γιβραλτάρ 17/5			
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	άρχει Πειραιά			
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	υπό καθέλκυση			
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. 'Αλεξάνδρεια 10/5			
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άρχει Πειραιά			
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. 'Αλεξάνδρεια 19/5			
ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ	57	3709	άρχει Πειραιά			
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ)	77	60655	ε. Πειραιά 13/5			
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Ροζάριο 15/5			
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	α. Χάλλ 17/5			
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ)	74	61172	ε. Γκάλφχαβν 20/5			
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ)	70	17485	α. Ν. 'Υόρκη 4/5			
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ)	70	17486	ε. 'Αμμόχωστο 16/5			
ΜΕΣ. ΓΗ (δ)	71	17355	α. Δουνκέρκη 2/5			
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 19/5			
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ)	73	17355	δ. Κων/πολη 8/5			
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ)	72	17718	ε. Κίλκνχολμ 19/5			
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957	ε. Φιλλαδέλφεια 12/5			
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	α. Κρατσακόλκος 27/4			
ΜΗΛΟΣ Α' 'ΙΛΑΝΤ	84	28100	υπό ναυπήγηση			
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	79	10991	α. Λίβερπουλ 6/5			
	60	22634	άρχει Πειραιά			
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	δ. Π. Σαϊό 25/4			
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	57	5289	στο Κουβέιτ			
ΜΙΝΑ	67	12843	α. Παράναγους 9/5			
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. 'Ορλεάνη			
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δ. Παναμά 10/5			
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές μεταφορές			
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά			
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά			
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Φός 25/4			
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Γκάλβεστον 19/4			
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Πόρτ Κορτές 30/4			
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι' ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη			
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά			
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη			
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά			
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	δ. Ν. 'Ορλεάνη 5/5			
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Σαβόνα 18/5			
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598	α. Τζέντα 16/5			
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Τσιόεζια 27/4			
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη			
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά			
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη			
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζέντα 18/5			
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. 'Ορλεάνη			
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	άρχει Πειραιά			
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά			
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Γιβραλτάρ			
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Παναμά 1/5			
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Ροζάριο 13/5			
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Π. Κέμπλα 9/4			
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς Θαλ.			
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ρίο 'Ιανέιρο 15/3			
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ)	72	55204	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/5			
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	δ. Γιβραλτάρ 13/5			
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Αμβέρσα 17/4			
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/4			
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Ναγκόγια 9/5			
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σαρζά			
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Κολούμπια Ρίβερ 19/5			
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Γκάνδη 28/4			
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ)	69	47958	α. Τζέντα 18/5			
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172	δ. Σουέζ 13/5			
ΜΟΞΧΑ Δ.	56	8823	άρχει Πειραιά			
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Λονδίνο 22/5			
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	δ. Π. Σαϊό 22/5			
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	α. Μπορντώ 4/5			
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. 'Αλεξάνδρεια 19/5			
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	ε. 'Αλεξάνδρεια 29/4			
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Αμβέρσα 21/5			
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	ε. Λείθ 9/5			
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	α. Πειραιά 24/5			
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	ε. Τακοράντι 13/5			
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άρχει 'Αργουσόλι			
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	υπό παραλαβή			
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	ε. Πειραιά 17/5			
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	δ. Παναμά 14/5			
ΜΠΗΛΙΦ	71	9564	ε. Ρότερνταμ 18/5			
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές			
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ'Ι'Υ	63	9657	άρχει Πειραιά			
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	υπό παραλαβή			
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	α. Χιούστον 16/3			
ΜΠΟΞ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	3621	στο Ντουμπάι			
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910	ε. Ακάμα 9/5			
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000	α. Τζέμπελ 'Αλι 20/5			
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ)	70	113425	α. Σιγκαπούρη 14/3			
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Λάγος 5/5			
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άρχει Πειραιά			
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Λευκάδα			
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι'Σ	54	6103	άρχει Στυλίδα			
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	άρχει Πειραιά			
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά			
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά			
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	ε. 'Αλεξάνδρεια 6/5			
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άρχει Τζέντα			
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ)	68	14948	άρχει Ρίβερ Φώλ			
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει 'Ελευσίνα			
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	α. Βίλα Κονστιτούσιον 14/5			
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Μοντεβιδέο 11/5			
ΜΥΛΟΙ	61	13092	ε. Πωλ. 'Αλλοδαπούς			
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Αμβούργο 17/5			
ΜΥΡΤΙΑ (δ)	68	14949	ε. Αμβέρσα 19/5			
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Γαλαξείδι			
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει 'Αργουσόλι			
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705	ε. Πειραιά 13/4			
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ						

ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	άρχει Μπελέμ
ΝΟΤΑ Κ.	70	8235	ε. Φός 7/6
ΝΟΣΟΣ (δ.)	64	49055	άρχει Γαλαξειδί
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ.	86	22260	δ. Κων/πολη 25/4
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ.)	59	12299	επωλήθη άλλοδοπούς
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	α. Λομ 2/5
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΣΑΝ.	74	4797	α. Ντάρμπαν 2/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	ε. Ν. Όρλεάνη 16/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Κ. Κρίστι 14/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΨΝ	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. Άμβερσα 12/5 για Τζέντα
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ.	65	7700	άρχει Γαλαξειδί
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.	68	14342	α. Ν. Όρλεάνη 3/5
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.	72	9710	άρχει Μπλαγκούατερ
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Κοντέρ 5/5
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	δ. Παναμά 15/5
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσονοϊακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Σινγκαπούρη 9/5
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	άρχει Πειραιά
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	δ. Κων/πολη 18/5
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Μπωμόν 9/5
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	δ. Κων/πολη 16/5

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	σημια Παναμά
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΘΘΟΝΗ (δ)	71	17355	ε. Ίμμινγγχαμ 22/5
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	άρχει Πειραιά
ΟΛΚΟΥΖ.	60	3030	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	71	9709	ε. Σάρχα 15/5
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Πειραιά 18/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΗΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Γιούροπορτ 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΊ'ΝΜΠΡΟΥ (δ)	75	43744	α. Ν. Όρλεάνη 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Π. Άντζελης 1/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡ	72	15498	α. Βιτώρια 3/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΟΥ	73	15478	α. Λεμεσό 13/5
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	ε. Τζέντα 20/5
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ'ΤΟΝ	63	14595	άρχει Πειραιά
ΟΡΑ'ΤΟΝ	65	3034	α. Λας Πάλμας 9/5
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Μπαρναγκουίλα 30/4
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	άρχει Πειραιά
ΟΡΥΕ (δ.)	59	12868	α. Άλεξάνδρεια 19/5
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Μομπιλ 29/4
ΟΞΕΑΝ ΚΑΠΤΑΝ (δ)	82	49100	υπό καθέλκυση
ΟΞΕΑΝ ΚΙΦΚ	83	20487	άρχει Μπιλμπό
ΟΞΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16822	άρχει Πειραιά
ΟΞΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Σιγκαπούρη 5/5
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	άρχει Πειραιά
ΟΞΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	82	18818	άρχει Κασοέρι
ΟΞΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	άρχει Πειραιά
ΟΤΖΚΟΥΟΥ	60	2981	άρχει Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΟΥΖ	60	7504	άρχει Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΥΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥ'Ι'ΝΣΤΟΝ	70	15579	άρχει Στυλίδα
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	α. Άμβέρσα 16/5
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	στό Νατάλ (αποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Θόντερ Μπαϊν 8/5
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	άρχει Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	69	105317	άρχει Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	υπό παραλαβή
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Βρέμν 11/5
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ.	53	2605	στό Λάγος
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	15963	άρχει Γκρέι Μπίττερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10397	άρχει Σετούμπάλ
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχει Έκσεσινα
ΠΑΙΑΝ	60	9317	άρχει Στυλίδα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	δ. Σουζέ 15/5
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149	στό Μπαντάρ Άμπας
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	άρχει Έκσεσινα
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	άρχει Στυλίδα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ροζόριο 11/5
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Κόδιε 26/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	ε. Τρινκομπάλ 20/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ	66	13015	στό Σαντάντερ 23/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Λάγος 26/4 για Σαλβαντόρ
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	α. Χιούστιν 16/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	ε. Λας Πάλμας 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. Σαϊό 13/5
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Γκόβε 10/4
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Άκαμπα 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. Δουκέρκη 12/5
ΠΑΣΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	επισκευές Πειραιά 10/5
ΠΑΣΦΙΚ (δ)	65	38116	δ. Κων/πολη 17/5
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	δ. Π. Σαϊό 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. Άμβέρσα 17/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Θέουτα 16/5
ΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Ικόνιο 11/5
ΦΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	ε. Τέμα 19/2 *

ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	στό Χόγκ Κόγκ 18/4
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαΐδ 16/5
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	ε. Π. Σαΐδ 21/5
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Λ. Άντζελες 18/5
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Ριγικά 19/5
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	α. Άμβέρσα 5/4
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	δ. Π. Σαΐδ 21/4
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Σικαπούρη 18/5
ΠΕΡΙΘΩΣ	68	44842	α. Μομπάε 5/5
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623	α. Ρουέν 9/4 για Αλγέρι
ΠΕΡΛΑ	69	4718	δ. Κων/πολη 11/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	έπωληθη
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Μοριουγκάο 12/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	διάλυση Ταιβάν
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	άρχει Έλεουσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	άρχει Έλεουσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 16/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Κούχαν 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. Ίμμηγχαμ 21/5
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ	57	8776	άρχει Βουβόνη
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Σίντεντ 20/5
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	ε. Πειραιά 2/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	α. Μομπάσα 13/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Βανκούβερ 24/4
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Μάλμα 3/5
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	δ. Παμαμ 11/4
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Κολούμπια 6/5
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	άρχει Ίτσα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	άρχει Άστακό
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	άρχει Ήγουμενίτσα
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. Ύμουιντέν 10/5
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	α. Πόρτο Κορτές 28/4
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	άρχει Έλεουσίνα
ΠΛΑΤΙΝΟΣ	65	10679	άρχει Γαλαξειδί
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Τής 29/3
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	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. Όρλεάν 15/5
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	ε. Ν. Όρλεάν 17/5
ΠΟΛΥΤΗΜ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άρχει Πειραιά
ΠΟΛΥΤΟ	68	36365	δ. Κων/πολη 13/5
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Παμαμ 5/5
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Π. Σαΐδ 19/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Χουάνγκπο 5/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	άρχει Πειραιά
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Πειραιά 10/5
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Χόβρη 10/4
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Ρότερνταμ 16/5 για Γα
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	έπισκευές Πειραιά
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Βίλα Κονστιτιούσον 14/5
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	ε. Άμπιτζάν 16/4
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Τζέμπελ Άλι 22/4
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (αποθηκή)
ΠΟΥΝΕΝΤΣ	68	9650	α. Ν. Όρλεάν 17/5
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722	δ. Π. Σαΐδ 12/5
ΠΡΟΚΟΥΝ	75	32576	ε. Μασσαλία 2/5
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	σημαία Παναμά
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	άρχει Άστακό
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μανφρεντόνια 14/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	δ. Κων/πολη 17/5
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	ε. Άμβέρσα 17/5
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Γάνδη 19/5
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	δ. Γιβραλτάρ 16/5
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Σικαπούρη 25/54
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	α. Νόρντχαμ 17/5
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Π. Σαΐδ 20/5
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Λύττενταμ 18/5
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Άμστερνταμ 18/5
ΡΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	α. Μπωμόντ 9/5
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 17/5
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	59	12413	ε. Πειραιά 10/5
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249	στό Καράτι 22/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 1 (δ.)	77	18325	α. Πειραιά 18/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 26/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'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. Άμβέρσα 11/5
ΡΕΝΑ	72	14651	α. Πειραιά 14/4
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294	α. Βανκούβε 10/5
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ.	65	11841	άρχει Τρινκομάλη
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	83	14961	άρχει Πειραιά
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Κέϊν Τόουν 17/5
ΡΗΝΗ	63	15929	άρχει Πειραιά
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	άρχει Πειραιά
ΡΗΘΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	α. Τζέντα ν18/5
ΡΙΒΑ	63	10299	άρχει Γαλαξειδί
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599	α. Λορέ 10/1
ΡΙΟ	75	9112	α. Ντάρμπαν 18/5
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	άρχει Γαλαξειδί
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	α. Μίζουσιμα 7/5
ΡΙΟ ΝΑΝΕΣ	68	24198	ε. Πειραιά 19/4
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931	άρχει Λευκάδα
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	άρχει Άλβερσί
ΡΙΟ—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
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	α. Μπείρα 9/5
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	αργεί Πειραιά
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	αργεί Άργοςστόλι
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ε. Σάν Νίκολας 13/5
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	αργεί Άλιβέρι
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100	στόν Πειραιά
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	στόν Πειραιά
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	μετον. «ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ» (Παν.)
ΡΟΝΧΙΛ	63	6063	στόν Πειραιά
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	ε. Άμπιτζάν 30/4
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	αργεί Πειραιά
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	αργεί Πειραιά
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Λομέ 31/3

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	στή Μομπάσα 4/5
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	υπό παραλαβή
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	ξδ. Π. Σαΐδ 16/5
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	ε. Κοχίν 30/4
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	αργεί Άλιβέρι
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. Πασαγιές 28/4
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995	α. Σαβάννα 5/5
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	α. Βόλο 15/4
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	δ. Ντόβερ 9/4
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΝ	69	6054	ε. Πειραιά 16/5
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Ντουάλα 7/4
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	ε. Πασαγιές 8/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Πειραιά 17/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	δ. Ντόβερ 14/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	ε. Σουέζ 14/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Ρεσίφε 28/4
ΣΑΜΟΣ	66	17208	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	στό Πόρτ όφ Σπαίην
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5851	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Ρότερνταμ 26/3
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	δ. Κων/πολη 17/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	α. Πειραιά 16/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	αργεί Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	δ. Π. Σαΐδ 4/5
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Άμβούργο 17/5 για Άνδια
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	ε. Ταμπίκο 30/4
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990	α. Γρενάδα 16/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	δ. Μπρουκσάμπελ 6/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	αργεί Τρινκομάλη
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	αργεί Έλεουσίνα
ΣΑΝΑΒΑΚ	79	10996	ε. Τσαγκουαράμας 13/5
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Κίγκστον 4/5
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	ε. Άμβέρσα 21/5
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	α. Σαίνβαλ 11/5
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	αργεί Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Δουνκέρκη 16/5
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ε. Άμβούργο 20/5
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Άμβούργο 22/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Μπανγκόκ 20/5
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	επιωλήθη άλλοδαπούς
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	ε. Λας Πάλμας 19/5
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	16263	δ. Κων/πολη 25/4
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Τζέντα 18/5
ΣΑΠΦΩ	63	17876	αργεί Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	αργεί Ρίο Άντέιρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	α. Ντουάλα 5/5
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	αργεί Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	αργεί Πειραιά
ΣΕΛΑΣ	63	10947	αργεί Γαλαξειδί
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	δ. Σουέζ 1/5
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	δ. Μπρουκσάμπελ 2/5
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Λεμεσό 19/5 για Πειραιά
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Μόνρεαλ 17/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	αργεί Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	επισκευές Ντουμπάϊ 2/5
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	δ. Σουέζ 1855
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	α. Ν. Όρλεάνη 12/5
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	68	34640	α. Τζέντα 15/54
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Βανκούβερ 3/4
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Πόρτο Κορές 25/4
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	στό Λάγος 23/4
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	70	13907	α. Λας Πάλμας 20/5
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	ε. Γκουαγιακούιλ 24/4
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ	57	2926	στή Βομβάη
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	δ. Π. Σαΐδ 7/5
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Ντάο ες Σαλάμα 22/4
ΣΙΔΩΝ	66	2202	αργεί Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Καρατίσι 16/5

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Ν. Όρλεάνη 15/5
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	α. Καλάς 27/4
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	δ. Παναμά 2354
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	υπό καθέλκυση
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	6660	αργεί Άντικυρα
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Χάρρη 22/5
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Γκουαγιακούιλ 5/5
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Άλεξάνδρεια 2/5
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Όκλαντ 16/5
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	69	9305	ε. Ντεμεράρα 6/5
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	αργεί Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	ε. Πειραιά 20/5
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599	αργεί Μόσκο
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Π. Άντζελες 11/5
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Μπ. Άίρες 15/5
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10990	υπό παραλαβή
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	ε. Χόγκ κόγκ 18/5
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	αργεί Πειραιά
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1855	α. Φός 13/5
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Αύγουστο 5/5
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Ρίο Γκράντε 13/5
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Τουτικρινός 23/4
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	

ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	
ΣΟΥΑΝ	63	5404	
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433	
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	
ΣΟΦΙΑ Κ	71	15696	
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364	
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	
ΣΤΑΜΥ	72	30315	
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ I	58	7100	αργεί Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Λονδίνο 26/4
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Τζέντα 20/5
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Σίμπα 12/5
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΟΡ	73	14667	α. Μπρουκσάμπελ 10/5
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Π. Άντζελες 12/5
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Πρίνς Ρούπερτ 17/5
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	ε. Σιμονσέκι 10/5
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Ροζάριο 10/5
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	ε. Ρότερνταμ 13/5
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	στόν Περσικόν τέλη Ιουνίου
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ	69	16789	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ	52	2445	αργεί Άμπιτζάν
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Όρλεάνη 2/5
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	στή Ραβέννα 21/5
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στό Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	στό Λάγος 22/4
ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Πειραιά 20/4
ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818	α. Πειραιά 10/2
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	αργεί Γκουαγιακούιλ
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Κέπ Τάουν 19/4
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	αργεί Πειραιά
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Φός 8/5
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Ν. Όρλεάνη 17/5
ΣΥΡΟΣ	64	5237	αργεί Πειραιά
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	δ. Σουέζ 20/5
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	αργεί Γαλαξειδί
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	αργεί Όρλεάνη
ΣΩΤΗΡ	62	21099	α. Πειραιά 11/2
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	α. Μασσαλία
ΤΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	αργεί Πειραιά
ΤΦΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	αργεί Πειραιά

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	α. Λας Πάλμας 10/5
ΤΑΚΗΣ Η.	57	8508	αργεί Πειραιά
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	αργεί Πειραιά
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	αργεί Γάνδη
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Ταγκακόνα 16/3
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	α. Π. Σαΐδ 3/5
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	ε. Σιγκαπούρη 18/5
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Χάμιλτον 17/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Κίγκστον 15/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	δ. Έσκουμίνς 3/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Ντουλούθ 11/5
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	αργεί Πειραιά
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Μπαχραϊν 8/5
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	α. Μόχι 2754
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Τής 10/5
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Πόιντ Τζούντιθ 16/5
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	αργεί Πειραιά
ΤΖΑΚΥ	84	32247	υπό παραλαβή
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081	αργεί Άστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	ε. Λάγος 20/4
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100	ε. Ρίο Γκράντε 10/5
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100	ε. Μπαρμπάντος 13/5
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Βαρκελώνη 1155
ΤΖΕΝΗ Σ.	67	9171	βυθίστηκε Άτλαντικό 6/6
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	αργεί Στυλίδα
ΤΖΙΜΥ	68	13847	α. Βιτώρια 5/4
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ε. Πειραιά 20/5
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Τής 6/5
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Ν. Όρλεάνη 17/5
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	αργεί Στυλίδα
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569	δ. Κων/πολη 21/4
ΤΖΩΝ	71	13857	δ. Π. Σαΐδ 16/5
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	δ. Π. Σαΐδ 21/5
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΡ	77	16380	α. Π. Σαΐδ 21/5
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Λάγος 5/5
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Πειραιά
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Σερμπόν 30/4
ΤΖΩΝ Π.	68	12011	δ. Ντόβερ 11/5
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	αργεί Μανφρεντόνια
ΤΖΩΝΗ	65	19750	α. Νάπολη 17/5
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Γκουέμας 21/4
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	ε. Τζέντα 18/5
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	αργεί Έλεουσίνα
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	α. Νέα Όρλεάνη 16/5
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Λας Πάλμας 27/3
ΤΗΘΥΣ	73	3717	αργεί Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	δ. Γιβραλτάρ 20/5
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	αργεί Χαλκίδα
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Ντομμάμ 25/4

ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	64	15404	άρχει Πειραιά
ΤΟΝΥ.....	62	6246	ε. Πειραιά 18/5
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	74	19166	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	71	9082	δ. Κων/πολη 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'Ι'ΛΑ'Ι'Τ.....	75	60670	α. Σ. Ευστάθιους 3/5
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.).....	65	41195	α. Γένοβα 23/4
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.).....	68	46827	α. Πόρτλαντ 21/4
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.).....	75	68631	α. Ρας Τανούρα 10/5
ΤΡΑ'Ι'ΣΤΑΡ (δ.).....	66	36548	α. Κόρπους Κρίστι 22/4
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ.....	67	6756	α. Μπιλμπάο 7/5
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ.....	78	10299	ε. Βομβάη 12/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.).....	67	58527	α. Τζέντα 11/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ.....	66	25327	ε. 'Νοτ Λόντον 20/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ.....	65	21381	άρχει Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.).....	68	39214	α. Μαμονάλ 7/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.).....	67	64646	δ. Γιβραλτάρ 2/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	64	17295	δ. Γιβραλτάρ 23/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16500	ε. Καρατάι 18/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	61	13054	άρχει Γαλαξειδί
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'Ι'ΝΜΠΕΛΣ.....	60	9255	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580	ε. Σουέζ 16/5
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ.....	74	11644	δ. Παναμά 11/5
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663	α. Χουέλαβα 12/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663	ε. Λεμεσό 18/5
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ.....	65	17713	άρχει Στυλίδα
ΤΣΙΝΤΑ.....	59	2870	ε. Πειραιά 20/5

ΤΥΧΗ.....	70	10886	ε. 'Ημισάβεν 10/5
ΥΔΡΟΧΟΣ.....	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. Μπάχια Μπλάνκα 24/4
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889	α. Χακάτα 14/5
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ.....	77	9477	α. Μομάσα 17/5
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ.....	81	11500	ε. Κίελο 16/5
ΦΑΜΙΛΥ 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. Μπάχια Μπλάνκα 8/5
ΦΕΛΙΣΙΤΥ.....	50	5317	άρχει Πειραιά
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411	α. Π. 'Αρθρουρ 30/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.....	83	17217	δ. Παναμά 24/4
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	76	22297	ε. 'Αλεξάνδρεια 5/5
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22600	α. Νιούκαστλ 15/5
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓ'ΚΑΣΥ (μ.).....	75	62498	α. Σίμπα 3/5
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	ε. Φουτζέιρα 19/5
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682	α. 'Αμβέρσα 4/5
ΦΙΛΙΠΠΟΣ.....	64	13516	άρχει 'Ελευσίνα
ΦΙΛΩΝ.....	80	11730	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 26/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	ε. Φιλαδέλφεια 16/5
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ.....	70	11041	δ. Παναμά 15/5
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ.....	62	19974	α. 'Αλεξάνδρεια 17/5
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ.....	69	9992	υπό παραλαβή
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	ε. Τακόμα 13/5
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ.....	56	13408	δ. Κων/πολη 16/5
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ.....	68	13890	α. Σπλίτ 18/5
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	72	7201	α. 'Αλεξάνδρεια 20/5
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	65	11940	ε. Μπ. 'Αμπάς 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'Ι'Σ.....	63	16141	ε. Φλώσινγκ 8/5
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.....	70	10191	ε. Ρότερνταμ 20/5
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.....	72	10219	ε. Φόυνες 20/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	70	11825	δ. Σκώ 3/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	73	10192	προς Πόρτο Κορτές
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038	στη Βομβάη 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
ΦΟΡΟΥΝΑ Ι.....	66	1444	άρχει Χαλκίδα
ΦΟΡΟΥΝΕ.....	84	19562	υπό ναυπήγηση
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	ε. Βανκούβερ 13/5
ΦΡΑΝΚΥ.....	63	5417	ε. Βανκούβερ 18/4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464	στο Χώρ δλ Ζουμπάρ
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463	ε. 'Ακαμπα 6/5
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	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. 'Αμβέρσα 9/5
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709	α. Τάμπα 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. 'Αίρες 15/5
ΦΩΤΩ Α.....	82	25200	άρχει Μιζουσίμα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ.....	60	7925	α. Παραμαρίμπο 14/5
ΧΑΛΚΗ (δ.).....	66	41108	άρχει Πειραιά
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.....	70	16149	α. 'Ιολίω 7/5
ΧΑΡΗΣ.....	68	2918	ε. Καρντέγιεβο 13/4
ΧΑΤΑΝ (δ.).....	58	12377	έπισκευές Πειραιά 5/3
ΧΑΤΖΑΝΑ.....	65	17962	άρχει Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ.....	77	39366	α. Χερίτεϊτς 10/4
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	69	10016	ε. 'Αλεξάνδρεια 10/5
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	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. 'Αλεξάνδρεια 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 10/5
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	ε. Κίγκστον 15/5
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680	ε. 'Αμβέρσα 10/5
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	72	6671	άρχει 'Ελευσίνα
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	67	5517	έπισκευές 'Αμβέρσα 18/5
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.....	68	5527	άρχει 'Ελευσίνα
ΧΙΠΠΟ (δ.).....	60	12832	α. Λονδίνο 15/5
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594	α. 'Αμβέρσα 19/5
ΧΛΟΗ.....	75	16421	άρχει 'Αργοστόλι
ΧΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΝ.....	71	17187	α. 'Αμβέρσα 16/5
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	3831	άρχει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	70	4145	άρχει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	82	41223	α. Π. δ Πιέρ 27/4
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369	άρχει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	64	10256	α. 'Αμβέρσα 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. Σάριζα 25/4
ΨΗΛΗ.....	65	12369	ε. Μπ. 'Αίρες 10/5
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442	α. Σιγκαπούρη 4/5
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680	άρχει 'Ελευσίνα
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 άστερίσκο (*) δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT και πλοία τα οποία δεν φέρουν ένδειξη σημαίας είναι λιβεριανά

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Ριτσαρντς Μπαϊ 7/5
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Π.)	69	10182	υπό παραλαβή
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Χιούστον 6/6
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στη Βενετία 2/4
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (Π.)	68	4624	ε. Τούζπαν 1/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ			
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (Π.Δ.)	77	120204	α. Σάλλου βοε 2/5
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΑΓΛΑΪΑ 7 (Π.)	74	8944	α. Ταγκονούρα 12/5
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	ε. Καράτσι 21/5
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Τενερίφη 5/1
ΑΔΕΛΦΑ (Π.)	66	11536	α. Κόδι 11/4
ΑΕΛΛΩ (Δ.)	57	20745	αργεί Πειραιά
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (Π.)	51	2430	αργεί Σάν Πέντρο
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	ε. Σ. Κίτς 12/5
ΑΘΗΝΑ (Μ.)	64	30682	αργεί Νέα Υόρκη
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	ε. Χιούστον 12/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (Δ.Κ.)	75	18251	α. Νταλίν 8/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (Δ.Κ.)	81	18495	α. Μπαχραϊν 16/5
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (Δ.Κ.)	82	18500	δ. Δαρδανέλια 17/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (Δ.Κ.)	83	18509	α. Μπλέξεν 22/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.Δ.)	81	18500	α. Πειραιά 12/1 για Τής
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (Δ.Κ.)	80	18495	δ. Σουέζ 12/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	αργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.Κ.)	83	11917	α. Χόγκ Χόγκ 8/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (Δ.Κ.)	83	18509	υπό παραλαβή Χερσώνα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (Δ.Κ.)	70	17485	δ. Σουέζ 20/5
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	αργεί Πειραιά
ΑΘΩΣ (Π.)	63	10141	α. Άμβερσα 10/5
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (Π.)	76	12498	δ. Π. Σαϊό 18/5
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΪΣΤΟΝ (Π.)	72	11185	ε. Ρεσίφε 18/6
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (Π.)	74	12498	ε. Κων/πολη 23/6
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (Π.)	76	12498	δ. Παναμά 29/6
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (Π.)	75	12498	ε. Άμβερσα 29/6
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (Π.)	74	12498	δ. Παναμά 29/5
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (Π.)	74	12498	α. Μαπούτο 23/6
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (Π.)	77	12498	α. Χωρ δλ Ζουμπάρ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (Π.)	71	15205	α. Χιούστον 2/6
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (Π.)	76	12498	δ. Παναμά 2/6
ΑΙΓΙΣ ΠΑΪΟΝΗΡ (Π.)	69	9199	ε. Πειραιά 6/4
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (Π.)	72	11185	ε. Λάγος 29/5
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (Π.)	73	12498	δ. Κων/πολη 20/6
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (Π.)	74	12498	α. Άμβερσα 29/6 για Τζέντα
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘΗ (Π.)	69	9199	α. Μπ. Άϊρες 23/6
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΝ (Π.)	69	9241	α. Τάκομα 12/6 για Ιαπωνία
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	ε. Ναγκόγια 27/6
ΑΪΚΟΝ	71	27958	ε. Λεμεσό 25/5
ΑΪΛΑΝΤ (Μαλ.)	82	5225	ε. Άγ. Βικέντιο 9/6
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΝΤΥ (Π.)	71	15497	ε. Γκντάνσκ 14/6
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μαλ.)	66	9135	ε. Σουέζ 19/6
ΑΪΝΤΑΛ (Μαλ.)	65	9223	α. Θέουτα 4/6
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	ε. Σιρεμπόν 22/6
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (Π.)	69	15850	ε. Ν. Υόρκη 1/7
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (Π.)	69	15800	α. Λός Άντζελες 10/6
ΑΪΡΗΝΣ ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	67	29256	αργεί Μομπάσα
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (Δ.)	74	60930	α. Τουμπάρ 13/6 για Γκιζόν
ΑΙΤΖΑΝ ΣΗ (Π.)	73	57761	μετ. ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (Παν.)
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (Π.)	73	9690	ε. Πειραιά 3/7
ΑΚΟΥΑΤΣΟΥ	68	25433	α. Άμβούργο 9/6
ΑΚΡΟΝ	72	62701	ε. Τολέδο 25/6
ΑΚΤΗ	77	17395	α. Ντάς Άιλαντ 17/6
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (Δ.Π.)	73	61300	υψωσε Έλληνική
ΑΛΕΝΤΕΪΛ (Δ.)	70	51615	ε. Ριγέκα 21/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (Π.Μ.)	71	68731	α. Πειραιά 21/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Σάντος 26/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Ρεσίφε 28/6 για Αλγερία
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (Π.)	69	10722	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (Δ.)	77	126621	α. Κολομπο 9/5 για Μποναίρ
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (Π.)	74	6042	ε. Κορίντο 29/5
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	α. Εομεράλνις 19/6
ΑΛΕΞΙΑ Β. (Δ.Π.)	69	12994	α. Σιγκαπούρη 15/6
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	α. Παρανάγκουα 21/6
ΑΛΚΑ (Π.)	66	4478	α. Τσάρλεστον 21/54
ΑΛΚΑΖΑΡ (Π.)	65	9677	μετατρέπεται Σέμεντ Κάρριερ
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	υπό παραλαβή
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	αργεί Χώγκεσαντ
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (Δ.)	65	37888	αργεί Άλιβέρι
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	αργεί Πειραιά
ΑΛΦΑ III (Π.)	72	9350	ε. Μογκαντίσου 13/6
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (Π.)	56	1873	ε. Ριγέκα 21/6
ΑΛΦΙΤΟ (Π.)	63	15929	α. Μπ. Άϊρες 27/6
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (Δ.)	73	18798	ε. Ρίο Άντζελες 26/6
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (Δ.)	72	18792	α. Σάντος 28/6
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (Δ.)	74	36911	α. Σουέζ 30/5
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.Δ.)	77	19867	α. Ν. Παύλου 30/6
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (Δ.Κ.)	67	48344	αργεί Πειραιά
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	αργεί Καράτσι
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές
ΑΜΠΥ (Π.)	65	12495	α. Μπουσίρ 2/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (Π.)	77	4713	ε. Γένοβα 1/7
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Α.Β.)	67	43231	α. Τής 24/6 για Γκάλβεστον
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	67	21457	δ. Θέρωνται 15/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μ.)	73	115135	α. Ουλσάν 18/5 για Σ. Άραβία
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Ν. Όρλεάνη 3/7

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Ήστ Λόντον 11/6
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Ν. Όρλεάνη 26/6
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Βιτόρια 10/6
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	α. Σηατλ 15/6
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (Δ.)	74	129796	αργεί Πειραιά
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	ε. Σαβάννα 1/7
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	ε. Χιούστον 29/6
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (Π.)	65	14088	δ. Σουέζ 16/6
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501	στη Λισαβόνα 30/6
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΖΕΑΤΑΝΤΙΚ (Π.)	70	11474	α. Σουραμπάγια 9/6
ΑΝΤΖΕΪΝΤΙΑ (Π.)	70	10886	α. Λός Πάλμας 23/6
ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (Π.)	68	10239	δ. Κων/πολη 5/6
ΑΝΤΖΕΛ I. (Π.)	63	22103	α. Ν. Όρλεάνη 20/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘΗ	84	36353	α. Λ. Άντζελες 6/6
ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (Π.)	68	9122	ε. Βενετία 20/6
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (Δ.)	73	129665	
ΑΞΙΟΣ (Π.)	57	2299	αργεί τραπανί
ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	
ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	μετ. ΠΕΡΑΜΟΣ I (Κυπρ.)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ (Π.)	60	3500	α. Κουβέιτ 3/5
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Δ.)	82	21164	α. Μάντρε ντε Ντέους 15/6
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΡΑΛΕΝΤΕΡ (Δ.)	81	21164	α. Ρότερνταμ 28/6
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (Π.)	77	10003	δ. Παναμά 1/7
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523	αργεί Λευκάδα
ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	α. Σέτουπαλ 13/6
ΑΡΙΖΟΝΑ (Δ.Π.)	75	67003	δ. Σουέζ 28/6
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Δ.)	64	36115	ε. Ροζάριο 1/7
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			στην Τρινκομάλη 26/6
ΩΝΑΣΗΣ (Δ.)	76	125465	ε. Άλγκεθιρας 23/6
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (Π.)	71	4998	αργεί Πειραιά
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	δ. Σουέζ 26/6
ΑΡΚΤΙΚΟΣ (κ.)	62	17298	α. Σάλλο Βόε 29/6 για Ν. Υόρκη
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (Δ.)	3		αργεί Πειραιά
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Ν. Υόρκη 22/6
ΑΡΡΟΥ I. (Π.)	73	6415	ε. Μπρέικ 27/6
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	δ. Σουέζ 26/6
ΑΡΧΟΝ (Δ.)	66	25572	α. Κεμπέκ 20/4 για Κούβα
ΑΣΠΥΡ (Π.)	62	9636	α. Πειραιά 21/6
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	αργεί Άστακό
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	αργεί Κριστομάλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (Π.)	68	1804	ε. Μπανόνα 9/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ	71	1453	ε. Πόρτ Βέντρες 23/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	69	7574	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (Δ.)	74	128398	υπό κατέλκυση
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (Π.)	83	15200	
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (Π.)	60	19962	αργεί Τρινκομάλη
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (Δ.)	74	122348	α. Λός Άντζελες 12/6
ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	ε. Σιμίζου 25/6
ΑΤΡΟΠΟΣ (Π.)	71	9078	α. Λός Πάλμας 29/6
ΑΦΡΙΚΑ (Π.)	72	25785	στη Βαρκελώνη 5/4
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Λός Πάλμας 29/6
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (Π.)	68	2895	α. Λός Πάλμας 29/6
ΒΑΝΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	α. Ρίο Άντζελες 29/1
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	δ. Κων/πολη 24/5
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (Δ.)	76	65917	α. Ρίο Άντζελες 30/5
ΒΕΓΚΑ (Π.)	74	6128	α. Σασέμπο 10/5 για Ιράν
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (Π.)	59	3143	α. Π. Λιμν 7/6
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	αργεί Πειραιά
ΒΕΡΑ	65	24314	α. Χιροσίμα 11/6
ΒΙΚΤΩΡΥ V (Π.)	62	10403	α. Κεμπέκ 25/6
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	υπό παραλαβή
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Π.)	74	120777	α. Φορμάντλ 6/6 για Τουρκία
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Φουτζέιρα 27/6
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (Π.)	69	12360	δ. Σουέζ 8/6
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (Α.Β.)	64	15716	α. Λισαβόνα 15/5
ΒΥΡΩΝ I. (Π.)	63	8671	ε. Γκτάνδρα 16/6
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ε. Λορέ 10/6
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	αργεί Πειραιά
ΓΑΡΜΠΗΣ (Π.)	67	37699	αργεί Χαλκίδα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (Π.)	70	5754	αργεί Άλιβέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Δ.Π.)	59	12299	αργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ (Π.)	64	22062	στη Μομπάσα (αποθήκη)
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Π.)	81	5491	α. Κολομπο 25/6
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ (Π.)	67	13091	α. Μπότγουντ 12/6 για Μαϊάμι
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Μαλ.)	68	28879	α. Κολομπο 25/6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (Π.)	65	1911	α. Μπότγουντ 12/6 για Μαϊάμι
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (Π.)	70	9069	ε. Λεμεσό 1/7
ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	μετονομάστηκε «ΜΑΥΑ»
ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	αργεί Λός Πάλμας
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12087	υπό παραλαβή
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΣ			α. Γένοβα 31/5
(Μαλ.)	59	8647	
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)		10073	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (Π.)	66	3849	ε. Γρενάδα 1/7
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Δ.Π.)	62	4137	α. Μπανόνα 30/5
ΓΚΑΖ ΠΑΪΟΝΗΡ (Δ.Π.)	65	4183	α. Μπανόνα 30/5
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Π.Δ.)	66	2691	α. Καϊμάν Μπαρά 2156
ΓΚΑΛΕΡΙ (Δ.Π.)	68	81257	α. Άλεξάνδρα 31/5
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (Δ.)	72	54926	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ	65	1222	ε. Σιγκαπούρη 24/6
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (Π.)	62	4794	ε. Γκρόβ Γουόρφ 3/7
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	στην Κοζαμπλάνκα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	δ. Δαρδανέλια 27/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Άλεξάνδρα 23/6
			α. Χιούστον 1256 *

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι' (n)	65	21261	α. Ρίο Γκράντε 10/5
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ Π'	70	11525	στο Μπουσά 9/5
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	μετ. «ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΡ»
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (n)	63	8628	ε. Πειραιά 12/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'Ι'ΟΝ	64	10141	εγκατελείφθη Κορκουμπιόν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (n)	68	9067	δ. Σουέζ 31/3
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ)	66	36276	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (n)	62	8891	α. Σιγκαπούρη 23/4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	αργεί 'Αλιβέρι
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (n)	68	9070	ε. Πειραιά 24/4
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388	α. Ρίο 'Ιανέιρο 16/4
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (n)	60	4470	α. Π. 'Εσκονβέλ 28/4
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (n)	68	9079	δ. Π. Σαίδη 20/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (n)	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 (n)	67	38636	α. Γάνδη 9/5 για Κόλπο ΗΠΑ
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (n)	62	8631	α. Ούμ Σαίδη 25/3
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ)	70	9954	α. Σιγκαπούρη 8/5
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (n)	75	3520	α. Π. όφ Σπαίν 25/4
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	α. Σαλβαντόρ 1/5
ΓΚΟΥΝΤ ΚΕΡΑΛΑΝΤ (n)	60	7187	α. Π. Νουάρ 10/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ ('Ονδ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (n)	67	38636	μετον. «ΜΠΡΑ'Ι'Τ»
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (n)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ)	68	8915	στη Τζέντα 23/4
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	αργεί Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (n)	73	13631	δ. Ντόβερ 12/5
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	ε. 'Ανκόνα 4/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΙΤΥ	83	24500	α. Σηάτλ 1/4 για Σιγκαπούρη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Σίμπα 30/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ)	81	40357	α. Μπάρπερος Π. 14/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Ρίο Γκράντε 7/5
Γ. ΝΕΓΚΟΖΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	α. Κουβέιτ 6/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	α. 'Αμβέρσα 4/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Σάντος 5/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Σιγκαπούρη 11/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ(μ)	70	56799	αργεί Ν. 'Υόρκη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ)	71	56800	α. Σίμπα 30/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ)	72	114710	α. Μίνα δλ Φαχάλ 8/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ)	73	114933	α. Τουμπάρδο 8/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (n)	57	9158	ε. Γκιζάν 12/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ)	78	126261	ε. Σιγκαπούρη 16/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ)	79	126260	α. Ράς Τανούρα 7/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ)	71	102326	αργεί Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (n)	45	2740	αργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ)	60	6235	ε. Σουέζ 12/5
ΔΑΣΑΚΙ'	72	14334	α. Μομπάσα 5/5
ΔΑΦΝΗ (μ)	63	30886	αργεί Νέα 'Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	ε. Λάγος 5/5
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	αργεί Μπλαγκουώτερ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μόλτ.)	61	7838	α. Μομπάσα 12/5
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ)	68	50999	α. Σαβόνα 19/5
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Μπαλκισπάν 20/4
ΔΡΩ	68	35191	α. Χάμπτον 17/5

ΕΒΕΛΥΝ (n)	74	9112	α. 'Αμβούργο 11/5
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ)	69	10625	α. Ρεσίφε 1/5
ΕΒΙΤΑ II (κ)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ. (n)	62	8399	α. Κακούτα 17/4
ΕΙΡΗΝΗ Μ. II. (δ)	68	43339	α. Σάρροχ 2/5
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (n)	67	23552	αργεί 'Αστόρια
ΕΛΕΝ'	67	27989	αργεί Χώγκεσαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (M.)	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 (Μολ.)	65	9694	α. Τσαγκουαράμας 4/5
ΕΛΛΙΝΑ (κ)	67	24766	γ. Γιβραλτάρ 29/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σινκ.δ.)	75	45001	α. Κολόμπο 30/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ)	67	47344	α. Μένα 'Αμπούλα 7/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	75	60491	α. Σακάϊ 24/4
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μόλτ.)	69	12102	α. 'Αμβούργο 20/5 για Πειραιά
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ)	65	7498	δ. Γιβραλτάρ 30/3
ΕΛΠΙΔΑ (κ)	64	1141	ε. Τζέντα 18/5
ΕΝΑΜΕΛ (κ)	60	5513	αργεί 'Αστακό
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ II (n)	64	32756	στο Μπουσά 19/5
ΕΣΤΙ (n)	72	10351	ε. Βομβάη 30/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (n)	59	7059	αργεί Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ)	64	35410	αργεί 'Ιτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ'	79	29875	ε. Ροζάριο 12/5
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Μουσσούρε 13/5
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (n)	69	8676	α. 'Αμβέρσα 5/4 για 'Αβάννα
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (n)	69	10900	ε. Τέμα 4/5
ΕΦΥΡΑ (δ)	65	35406	αργεί 'Ιτέα
ΖΑΚ (n)	62	10028	αργεί Μπλαγκουώτερ
ΖΕΥΣ I (n)	60	17447	ε. Πειραιά 11/5
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5
ΖΗΝΑ (λ)	68	31093	δ. Κων/πολη 8/5
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(n)	66	10051	α. Σινγκάγκ 16/2 για Νταλιάν
ΖΒΗ	79	16379	ε. Βαρκελώνη 9/5
ΗΡΑ	79	16390	α. Φιλαδέλφεια 18/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (n)	57	2875	ε. 'Αδεν 8/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (λβ)	58	5266	υπό παραλαβή
ΗΡΑΚΛΗΣ (λβ)	53	5691	αργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	δ. Παναμά 14/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ'	78	11003	στη Μπόσρα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μολ.)	765	37431	αργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΡΡΟΣ (n)	63	3293	αργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΣΟΣ (δ) Σινκ.	74	51501	α. Φρημνάλτ 8/4
ΘΕΑΝΩ (κ)	69	10650	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/3
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (n)	61	9266	α. Π. όφ Σπαίν 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
ΙΝΔΙΑΝΑ (λβ.)	77	11280	δ. Γιβραλτάρ 7/5
ΙΝΦΚΑΠΙΚΑ	66	11153	α. Γκίλογκ 8/5 για Ν. 'Αμερική
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μολ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μολ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μολ.)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μολ.)	45	3684	αργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μολ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μόλτ.)	61	5201	δ. Κων/πολη 7/5
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μολ.)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές

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

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (n)	61	10934	αργεί 'Αστακό
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (n)	60	10934	αργεί 'Αστακό
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ'	82	15551	δ. Παναμά 25/4
ΚΑΔΜΟΣ (λβ.)	59	5051	αργεί Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (n.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. 'Αμερικής
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ' (n)	60	4240	αργεί Γάνδη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (n)	60	5323	ε. Σαγκάη 17/9
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ)	69	9731	ε. Τουλούζ 8/5
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ)	69	4229	δ. Μπουνομπούτελ 11/5
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. Σπέζια 6/4
ΚΑΛΥΝ (κ)	69	11430	α. Μορμουγκάο 21/5
ΚΑΛΥΨΟ (n)	69	5997	αργεί Φλώσσινγκ
ΚΑΝΙΚΑ (n)	60	3840	ε. Βομβάη 4/5
ΚΑΠΑΛ (κ)	55	1599	α. Μαπούτο 30/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (n)	57	3826	αργεί Π. όφ Σπαίν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ)	54	10905	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΝ ΑΛΕΚ (κ)	67	8927	α. Κολόμπο 8/5
ΚΑΠΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Σάο Σεμπασιάν 6/5
ΚΑΠΤΑΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Ρίο 'Ιανέιρο 28/4
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	18000	α. 'Αλ Ρουέν 3/5 για 'Ιαπωνία
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ)	66	3168	αργεί Πειραιά
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (n)	66	16301	ε. Ντουλούβ 8/5
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	μετον. «ΣΗ ΓΚΑΛ» (λβ.)
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ)	71	9206	α. Ντάρμπαν 17/5
ΚΑΡΡΑΣ (n)	62	10834	α. Νταμπιέρ 6/5
ΚΑΣΤΛ (κ)	72	17674	δ. Σουέζ 15/5
ΚΑΣΤΛ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (M.)	58	2448	ε. Μπέρτα 19/4
ΚΑΤΙΑ Κ. (n)	57	1324	αργεί Σαουδική Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (n)	62	5870	αργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (n)	65	9799	ε. 'Αδεν 30/4
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ'	68	13694	ε. 'Αμβούργο 2/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΠΕΡΙ-			
ΤΥ (M)	57	5250	αργεί 'Ελευσίνα
ΚΛΕΛΙΑ (κ)	75	176009	δ. Ντουμπάϊ 8/5
ΚΛΕΟ I (n.δ.)	59	20880	δ. Ντουμπάϊ 21/5
ΚΟΜΗ (n)	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	αργεί Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221	ε. Βανγκαρέϊ 17/5
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221	α. Νέλσων 18/5
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ)	59	20514	α. Τζέμπελ 'Αλι 6/4
ΚΡΑΝΑΟΣ (n)	59	3354	ε. Σάν Χουάν 2/5
ΚΡΑΝΤΩΡ (n)	64	2304	α. Σαλαβέρν 1/4
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (n)	60	3995	δ. Παναμά 1/5
ΚΥΣΤΟΜΠΑΛ (κ)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Π. 'Ελίζαβετ 5/5
ΚΥΜΩ (δ)	56	24234	αργεί 'Ιτέα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	ανάμενι Βομβάη
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ)	65	10596	μεταφορές Περισκοίου
ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΩ (n)	67	26493	αργεί 'Ελευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Λάς Πάλμας 4/5
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ)	63	24424	στο Σάντος 9/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-			
ΖΟΣ (κ)	67	11056	α. Τσιταγκόγκ 6/5
ΚΩΣΤΗΣ (Μόλτ.)	60	3325	α. Μανφρεντόνια 27/4
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μόλτ.)	59	6140	αργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (n)	71	13166	στο Γιβραλτάρ
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ)	53	11230	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (n)	58	1590	στον Σάν Χουάν
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ (n)	78	11162	α. Κορίντο 26/4
ΛΑΡΑ (δ.π.)	61	8816	α. 'Αλγκεθίρας 14/4
ΛΑΡΑ (κ)	56	6921	προσάρσε Τίραν
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ)	68	22244	α. Σίλικαπ 26/4
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ)	69	2993	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/3
ΛΕΑ (M.)	7		δ. Σουέζ 14/5
ΛΕΒΑΝΤΕΣ'	77	70983	α. Μιζούσιμα 9/4
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ)	60	4068	δ. Κων/πολη 9/5
ΛΕΝΑ'	68	22449	δ. Κων/πολη 9/5
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (n)	63	8427	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/4
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (n)	61	8627	α. Σετουμπάλ 8/3
ΛΕΤΑ (κ)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΥΘΕΡΩ (n)	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 (n)	72	6106	α. Λάς Πάλμας 16/5
ΛΙΛΑ (n)	50	2734	αργεί Σάρτα
ΛΙΛΙΑΝ (n)	64	16323	δ. Σουέζ 19/5
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ)	68	1599	δ. Κων/πολη 16/5
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	ε. Σουέζ 13/5
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ)	71	22523	ε. Μπωμόν 1/5
ΛΟΥΝΑ (κ)	69	93547	ε. Τσιταγκόγκ 3/5
ΛΟΥΣΥ (n)	54	2557	ε. Κορούνα 31/3
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μόλ.)	2	11229	α. 'Αμβέρσα 13/4 για Τρίπολη
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ)	75	136991	α. Σιγκαπούρη 18/5
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Σιμφουένγκος 27/4
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	α. Γκάρστον 17/54
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ)	68	6116	α. Λάς Πάλμας 14/3
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (n)	70	9101	στο 'Ιράν 8/3
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	αργεί Γάνδη
ΜΑΡΕΛ (κ)	69	9853	ε. Ροζάριο 17/5
ΜΑΡΕΛΙΑ (n)	63	15929	ε. Βηρυτό 15/5
ΜΑΡΘΑ Λ. (n)	59	8596	αργεί Μπλιμπό
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (n)	64	3947	ε. Τούζαν 3/6
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	στη Βομβάη 16/5
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (n)	73	45500	α. Ρόττερταμ 20/4
ΜΑΡΙΑΛΙΑ (δ)	67	43649	α. Φός 12/5
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ)	74	30341	ε. Κεμπέκ 9/5
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (M)	69	8773	αργεί Πειραιά

MARINER ('Ονδ.)	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	α. Αμβούργο 12/5
MARINIKH (κ.)	73	86098	α. Σάν Νικόλαος 9/4	ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	α. Ντακάρ 12/5
MARIPERLA (δ.κ.)	66	57027	ε. Ρας Σουκείρ 25/4	ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	ε. Κακόυτα 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
MARIO	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. Τούμπαν 4/6
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	ε. Φουτζέιρα 14/5	ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	ε. Σάντος 16/5
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Σάν Άντονιο 8/5	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Ρας Τανούρα 12/5
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (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	α. Π. Σουδάν 28/9/83 για Άδεν
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μπόνυ (Αποθήκη)	ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	ε. Χαβάνα 5/4
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 18/5	ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	α. Τσιότζια 12/5
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	α. Μπρισμπαίν 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 VI (κ.)	59	4668	άρχει Πειραιά	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	άρχει Στυλίδα
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	δ. Σουέζ 21/5	ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	α. Ντακάρ 28/4
ΜΙΑ*	80	15552	ε. Μπανγκόγκ Μπάρ 2/3	ΝΤΑΝΙΕΛ II (π.)	69	1999	ε. Ρότερνταμ 75/4
ΜΙΛΗΤΟΣ*	82	35000	δ. Παναμά 4/5	ΝΤΑΟΥΝ (Σικ.)	81	5226	άρχει Αμβούργο
ΜΙΜΗ Μ. (Μάλ.)	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. 'Ορλεάνη 10/5	ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	υπό παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/5	ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	ε. Λέγκχορν 20/5
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Ρουέν 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ταμπικό 30/4	ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854	δ. Π. Σαΐδ 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ν. 'Ορλεάνη 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. Σιλκιάπ 8/5
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Ρίο Γκράντε 3/5
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Βοστώνη 3/5
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	ε. Γένοβα 17/5	ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260	α. Σεπετίνα 12/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/5	Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ	80	16200	α. Μπρίζπορτ 19/5
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Σάο Σεμπασιάν 9/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	άρχει Πειραιά	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	63	11120	άρχει Άστακό
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Π. όφ Σπαιρν 10/5	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	υπό παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	α. Πειραιά 11/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Κόρπους Κρίστι 23/4	ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΡΥ	68	45678	α. Φόρμπορτ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	άρχει Ίτσα
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	ε. Ντεμεράρα 8/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	άρχει Έλεούσια
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123	άρχει Έλεούσια
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	ε. Ρίο Ίανέιρο 5/5
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	άρχει Βοστώνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	στο Μπαλκινπάν
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (π.)	61	3943	α. Πειραιά 8/5 για Χαλκίδα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	άρχει Ίτσα
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλ.)	59	5384	στη Τζέντα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Φιλαδέλφεια 14/5
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Π. Σαΐντ 6/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Λούπ Τέρμναλ 10/5
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	ε. Π. Σαΐδ 28/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	άρχει Πειραιά
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	ε. Μπ. Άϊρες 20/3	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	ε. Μπ. Άϊρες 20/3	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (κ.)	61	1460	άρχει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άρχει Πειραιά
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ I. (π.)	65	31779	αναμένει Φουτζέιρα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Καστακόαλκος 27/4
ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	υπό παραλαβή	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Σάροχ 13/5
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	ε. Λεμεσό 20/5
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Παναμά 27/4
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ	73	56273	α. Π. Χάκεσπερ 2/4	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	άρχει Ν. 'Υόρκη	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	α. Άμβέρσα 15/5 για Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	άρχει Ν. 'Υόρκη	ΟΣΕΑΝ (κ.)	66	10825	ε. Τζέντα 16/5
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	ε. Σάντος 3/5	ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΛ (δ.)	72	49808	δ. Σουέζ 19/5
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	άρχει Πειραιά	ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ	ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	67	24128	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	υπό παραλαβή	ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	δ. Σουέζ 29/4
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Λάγος 6/5	ΟΣΕΑΝΙΚΑ	65	28101	Άμερικανικό Κόλπο τέλη 'Ιουνίου
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	ε. Κινούρα 14/5	ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	74	9712	δ. Παναμά 1/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Σουέζ 8/4	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318	άρχει Πειραιά
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	ε. Βρέμη 22/5	ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577	α. Σιμπενίκ 17/5
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	ε. Σιγκαπούρη 19/5	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.)	59	3906	α. Τζιμπουτί 11/5
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	ε. Λειζοε 6/4	ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Ρίο Ίανέιρο 26/4
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 2/5	ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΣΩΝ (π.)	66	7463	ε. Άμβέρσα 28/5
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΕΟΙ (κ.)	65	1559	υπό παραλαβή
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	στην Καβάλα	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	δ. Σουέζ 11/5
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρυθράς Θάλ.	ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	Ώψωση Έλληνική *
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	ε. Μουπίλ 14/5	ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	66	21883	στο Μπαντόρ Χομίνι *
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άρχει Ίτσα	ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	υπό κατέλκυση
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	ε. Μπροντ 12/5	ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	α. Χαλκίδα 26/4
				ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (π.)	62	11756	άρχει Πειραιά
				ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	άρχει Καμπάνας
				ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999	άρχει Πειραιά
				ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	επισκευές Πειραιά

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

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

ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	α. Σουβαμπτον 31/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)*	65	33595	μεταφορές Αιγυπτου
PENTEAM (λι.β.)	72	57802	ε. Γένιμπο 19/5
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Λός 'Αντζέλες 17/5
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	68	1876	α. Πειραιά 17/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (λι.β.)	65	15577	ε. Ρίο Γκράντε 12/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (λι.β.)	63	9707	α. 'Αλεξανδρεία 18/5
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	ε. Πόρογκρον 13/5
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)*	76	44489	α. Π. ά Πιέρ 23/4
ΠΛΕΙΑΣ (π.)	64	5654	α. Μπάρ 21/5
ΠΛΩΤΩ	68	35191	α. Ροζάριο 2/5 γιά Ρωσία
ΠΟ'Υ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (ιι.)	72	57102	δ. Ντόβερ 10/5
ΠΟΛΙΑΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	αργεί Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΗΝ Κ. (δ.)*	76	60937	ε. Κ. Κρίστι 13/5
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	α. Τζέντα 6/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)*	71	80194	ψψωσε έλληνική
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΟΝΗ (π.)*	70	3825	α. Σ. Ευσταθίους 28/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στο Κατάκωλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (π.)*	66	15565	α. Σιγκαπούρη 28/4
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	διάλυση Ν. Κορέα
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Π. Σαίβ 15/5
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (ιι) π."	68	48781	
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977	ε. Ρεσφε 12/4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)*	61	3966	α. Π. όφ Σπρίνκ 15/5
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (π.)*	69	10524	ε. Σαλέρνο 12/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)*	73	11383	α. Σιγκαπούρη 20/4
Π. ΣΤΑΡ (ΙΙ) (λι.β.)	66	15393	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/5
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	αργεί 'Αστακό
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ Ι (π.)	83	15982	ε. Βοστώνη 15/4
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)*	60	4820	α. Λός Πάβλος 22/2
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Π. Κονάβερλ 25/4
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ.)	67	35540	α. Κολόμπο 15/5
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	αργεί Πειραιά
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	62	12040	δ. Κωνσπολή 24/4
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (π.)*	58	8920	α. Κολόμπο 12/5
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)*	71	2932	α. Βαρκελώνη 3/5
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)*	69	99134	δ. Ντουμπάι 21/5
ΣΑΔΛΥ Δ. (π.)	68	15474	α. Ντόρμπαν 15/5
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	ε. Πειραιά 11/5
ΣΑΜΠΡΑ	70	5746	μετον. «ΣΗ ΣΟΥ'Ι ΦΤ» (Λι.β.)
ΣΑΝ ΜΑ'Κ'Λ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	στην 'Ακομπα 15/5
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΑΣ (κ.)*	67	1973	ε. Πειραιά 28/4
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Σακάι 25/4
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Σή 'Αϊταν 22/4
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	δ. Κων/πολή 14/5
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	αργεί Σιγκαπούρη
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	ε. Μπαντάρ Χουμείν 27/4
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	α. Σάφι 11/5 γιά Κόλπο ΗΠΑ
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π.)*	57	1674	α. Σουνγκέι Ρεγιάν 5/5
ΣΑΝΤΖΟΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	ε. Κουίνγκσέ 3/5
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137	α. Βαρκελώνη 18/5 γιά Τύνις
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)*	76	-43143	α. Βενετία 11/5
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΣΕΙΡΗΝΑ (λι.β.)	72	69874	στη Ν. 'Ορλεάνη
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	δ. Π. Σαίβ 18/5
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	δ. Π. Σαίβ 19/5
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΟΥ (δ.π.)	75	51898	δ. Π. Σαίβ 10/5
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	ε. Νηπρίντι 19/5
ΣΗ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (λι.β.)	69	43456	α. Τής 29/4
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λι.β.)	71	8894	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ	71	11055	αργεί Σιγκαπούρη
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Μπόχια Μπλάνκα 18/3
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979	στην Κωνσταντζα
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)*	71	11379	α. Σιγκαπούρη 19/5
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλ.)*	65	9043	δ. Παναμά 30/4
ΣΗΓΚΑΛ IV (π.)	75	3522	α. Ν. 'Υόρκη 5/5
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	α. Μακάο 5/5 γιά Κίνα
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΣΗΛΑΚ (Μαλ.)*	67	28528	α. Λισαβόνα 11/5
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)*	74	18963	α. 'Αμμόχωστο 12/5
ΣΗΛΟΓΓΕΡ (Μαλ.)*	65	7047	δ. Παναμά 28/4
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλ.)*	69	12412	α. Μπ. 'Αίρες 7/5
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	δ. Ντόβερ 12/5
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλ.)*	69	12411	α. Π. 'Αρθουρ 25/4 γιά 'Αμπιτζάν
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Σ. Φραγκίσκο 3/5
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	αργεί Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)*	80	9015	ε. Μπουσιρ 6/5
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	ε. Χόβρη 20/5
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ.	63	24810	αργεί Γαλαξειδί *
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	μεσογειακές μεταφορές *
ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ.)	62	7704	δ. Κων/πολή 9. 53

ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομενί
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	στον Άμπιτζάν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	δργει Πειραιά
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Πειραιά 27/4 για Άλγερία
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Π. Έλζιμπε 6/5
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15765	ε. Άμβέρσα 22/5
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	α. Ντόρμπα 5/4
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	α. Πόρογκρον 14/5
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Γιοκαίσι 14/5
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Πειραιά 16/5
ΣΤΑΡΓΚΑΝ (κ.)	59	3809	υπό παραλαβή
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	ε. Ντόρμπα 19/5
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	δ. Ντουμπάι 13/5
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δργει Πειραιά
ΣΤΕ΄ΥΡ	69	9946	υπό παραλαβή
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5278	α. Πειραιά 14/4
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Πειραιά 17/5
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μόλτ.)	60	6.646	υπό παραλαβή
ΤΑ΄ΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Λούπ Τερμινάλ 6/5
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ)	59	5510	δργει Άστακ
ΤΖΕ΄ΙΝΤ (κ.)	56	6500	δργει Άστακ
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842	α. Λ. Πάμρας 27/4
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	στη Μπαλμπόνα
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ*	68	10618	α. Λισαβόνα 4/5
ΤΖΩΡΤΖ ΑΥΡΑΣ	83	21000	ε. Ν. Όρλεάν 12/5
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	α. Πειραιά 6/5
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.)	58	6492	δργει Άστακ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λ.π.)	64	15910	δργει Πειραιά
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	ε. Π. Καμπέλλο 1/6
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	δργει Πειραιά
ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	διδασυλ Μπαγκουλές
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	8848	α. Ροζόριο 7/5
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	α. Πασαγιές 4/6
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (π.)	60	8070	προάδρ. Άββαν 13/5/82
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Βίλα Κονσταντίουσιον 15/4
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Μπάνμπουρ 15/5
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΓΙΟΥΝΤΥ	76	35897	α. Ν. Όρλεάν 18/4
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	ε. Πενσκόκλα 10/5
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΓΟΥ΄Λ	72	18723	α. Ρίο Ίανέριο 14/5
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	α. Σιγκαπούρη 13/5
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΚΟΥΞΤ	68	2737	δ. Παναμά 7/5
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	δ. Παναμά 17/5
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	α. Πόρτλαντ 17/5
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Π.)	74	30082	α. Π. ντέ Μπούκ 10/5
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	α. Τεργέσιτ 16/5
ΤΡΕ΄ΙΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230	α. Λονδίνο 21/5
ΤΡΕ΄ΙΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	ε. Αύγουστα 13/5
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	δργει Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Π. Έμπεδόκλε 24/4
ΤΣΙΤΑΙΝ (π.)	60	8940	στον Πειραιά
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	ε. Τούζαν 31/5
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	α. Σητάι 23/3
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	α. Λ. Άντζελες 18/4
ΦΑ΄ΙΒ Α΄ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Άδελαΐδα 4/4
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	α. Πόρτσμουθ 22/5
ΦΑ΄ΙΓΦΟΥ΄ΝΤ (κ.)	64	16299	α. Φιλανδελφία 1/3
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	α. Σάλου Βόε 17/5
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	ε. Ντακάρ 11/5
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Σουέμα Τέρμ. 13/4
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Σαρπορτ 17/5
ΦΙΛΙΠΠΑΔΑ (π.)	74	8869	α. Σαντάντορ 10/5
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	α. Μπανγιούλ 27/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	δ. Κωνίπολη 17/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	δ. Ντουμπάι 22/5
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6586	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	ε. Ν. Όρλεάν 17/5
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	ε. Σάν Νικολας 10/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ΄ΙΤ (π.)	63	10736	δ. Σουέξ 27/4
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Χόμπι 30/4
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Μαυρίκιο 19/5
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Πειραιά 28/2
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122.945	α. Άιν Σούκνα 4/4 για Περισκό
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229	α. Πειραιά 5/4
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	πρώην ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	ε. Λός Πάλας 20/5
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	61	1695	ε. Λός Πάλας 14/5
ΧΑΒΑ΄Ι ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σάν Φρανσίσκο 14/4
ΧΑΒΑ΄Ι ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Σίμπα 12/5
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	υπό παραλαβή
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ*)	68	48559	α. Άμστερνταμ 9/5
ΧΕΡΟ (π.)	57	1368	στον Πειραιά
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Άμβέρσα 19/5
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	δργει Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)	57	6229	α. Κολόμπο 16/4
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	ε. Σουέμπα 15/5
ΨΑΘΙ (κ.)	54	15996	πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΣΤΡΑΛ (π.)	67	2938	α. Νίκαια 5/4

στο Μπαντάρ Χομεϊνί
 στο Άμππιζάν
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Πειραιά
 α. Πειραιά 27/4 γιά Άλγερία
 α. Π. Έλζιζμπετ 6/5
 ε. Άμβέρσα 22/5
 α. Ντόρμπαν 5/4
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Πόρσγκρουν 14/5
 ε. Γιοκαίσι 14/5
 α. Πειραιά 16/5
 υπό παραλαβή
 ε. Ντόρμπαν 19/5
 δ. Ντουμπάι 13/5
 άργει Πειραιά
 υπό παραλαβή
 α. Πειραιά 14/4
 α. Πειραιά 17/5
 υπό παραλαβή
 α. Λούπ Τέρμιναλ 6/5
 άργει Άστακό
 άργει Άστακό
 α. Λ. Πάλμας 27/4
 στη Μπαλμπόα
 α. Λισσαβώνα 4/5
 ε. Ν. Όρλεάνη 12/5
 α. Πειραιά 6/5
 άργει Άστακό
 άργει Πειραιά
 ε. Π. Καμπέλλο 1/6
 άργει Πειραιά
 διάλυση Μπαγκκλουές
 α. Ροζόριο 7/5
 α. Πασαγιές 4/6
 προσάρεε Άβδαν 13/5/82
 ε. Βίλο Κονατιούσιον 15/4
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Μπάνμπουρι 15/5
 α. Ν. Όρλεάνη 18/4
 ε. Πενσκόλα 10/5
 α. Ρίο Ίανείρο 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. Τερνέστη 16/5
 α. Λονδίνο 21/5
 ε. Αύγουστα 13/5
 άργει Χαλκίδα
 α. Π. Έμπεδόκε 24/4
 στον Πειραιά
 ε. Τούπξαν 31/5
 α. Σηάτλ 23/3
 α. Λ. Αντζέλες 18/4
 α. Άδελαΐδα 4/4
 α. Πόρτομουθ 22/5
 α. Φιλαδέλφεια 1/3
 α. Σόλομ Βόε 17/5
 ε. Ντακάρ 11/5
 α. Ζουέμα Τέρμ. 13/4
 α. Σηαρπορτ 17/5
 α. Σαντάντερ 10/5
 α. Μπανγιούλ 27/4
 δ. Κω/πολη 17/4
 δ. Ντουμπάι 22/5
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Ν. Όρλεάνη 17/5
 ε. Σάν Νίκολας 10/5
 δ. Σουέζ 27/4
 α. Χόβις 30/4
 α. Μαυρίκιο 19/5
 α. Πειραιά 28/2
 α. Άιν Σούκνα 4/4 γιά Περισκό
 α. Πειραιά 5/4
 πρώην ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ
 ε. Λάς Πάλμας 20/5
 α. Λάς Πάλμας 14/5
 ε. Σάν Φρανσίσκο 14/4
 α. Σίμπα 12/5
 υπό παραλαβή
 α. Άμστερνταμ 9/5
 στον Πειραιά
 ε. Άμβέρσα 19/5
 άργει Πειραιά
 α. Κολόμπο 16/4
 ε. Σουέμπα 15/5
 πρώην «ΚΑΣΣΙΟΤΟΣ»
 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. Ἀμαλίας 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



The name for reliability



A name that thrives on experience, on attention to those details that add up to a diesel engine of supreme overall economy.

On a consistent philosophy that combines experience of successful design with the needs of the future—meaning more economy without cutting reliability. On a service organization that responds with great speed and efficiency. On engines like the RLB, itself a byword for reliability. On our medium-speed Z/ZA 40 and AS/AT 25 engines that are operating reliably on heavy fuel oil like their low-speed brothers.

And the epoch-making RTA Superlongstroke, too, will be as reliable as Sulzer tradition demands. With any Sulzer diesel engine—in the past, present and the future—you can be sure it is a result of a research and development programme finely tuned to market requirements. Indeed, our name depends on it.

Sulzer reliability is no surprise

so I should like to know more about

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

Name

Company name and address

Company position

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