

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Αυγούστου 1984

Αρ. Φύλλου 1180/939

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1180/939 ΔΡΧ. 100

1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1984

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



**AMERIKANIS • ARIANE • BRITANIS • ELLINIS
GALILEO • ROMANZA • THE VICTORIA**

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4120932/3.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



Phone (617) 426-3143

Cable: Paralia

Telex: 94 0656



PARALIA CORPORATION

Steamship Agencies

80 Broad Street, Boston, MA 02110

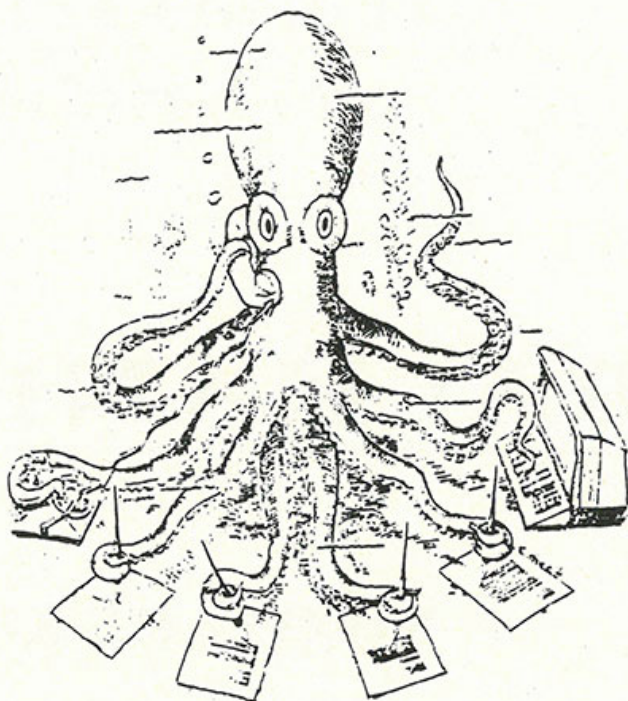
at: Boston · Portsmouth · Providence · Portland · (USA)

BUNKERING • BROKERAGE •
INTERNATIONAL FORWARDING

Τά δύο χέρια δέν είναι πάντοτε αρκετά, πολλές φορές χρειαζόμαστε περισσότερα, ίσως τά όκτώ του χταποδιού. "Όλοι σας, σάν διαχειριστές πλοίων λίγο ή πολύ θά ζηλεύετε καί τά μεγάλα μάτια του πού τό κάνουν νά βλέπει τά πάντα γύρω του.

Πιστεύομε ότι κι έσείς επιθυμείτε νά έχετε τά χαρακτηριστικά του χταποδιού πού του επιτρέπουν εύκολα νά προσαρμόζεται στό περιβάλλον αλλάζοντας χρώμα, δέρμα καί μορφή.

Τό πρακτορείο μας έχει τίς ικανότητες καί τή πείρα νά σας βοηθήσει νά εκμετελευτείται τίς εύκαιρίες στό άκέραιο, προσφέροντάς σας τά επιπλέον Χέρια καί Μάτια.



Τό PARALIA σας προσφέρει άμεση γνώση των λιμανιών της Βοστώνης — Πρόβιντενς — Πόρτλαντ — Πόρτσμουθ καί όλης της περιοχής μας καί σας κάνει ικανούς νά πάρετε αποφάσεις συντόμως γιά τίς άπαιτήσεις των τοπικών αναγκών στά βαπόρια σας. Καλώντας τό PARALIA μαθαίνετε λεπτομέρειες των λιμανιών μας, όχι του Κόλπου ούτε της Καλιφόρνιας, αλλά πρακτικές συμβουλές της Βοστώνης. Είμαστε αρκετά μεγάλοι καί μπορούμε νά σας πρακτορεύσουμε καί έσας, άλλωστε τό μέγεθος μας τό αποδεικνύομε μέ τή γνώση μας ότι γνωρίζομε, ότι τό συμφέρον σας γίνεται καί δικό μας συμφέρον. Μεγαλώνοντας τά κέρδη σας... μεγαλώνομε τό PARALIA.

Δοκιμάστε μας, ίσως στό PARALIA θά βρείτε τά επιπλέον χέρια πού σας χρειάζονται γιά τά τηλέφωνα καί τά τεράστια μάτια που θέλετε νά έλέγξετε τίς κινήσεις των βαποριών σας στά λιμάνια μας.

ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΤΟ PARALIA

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

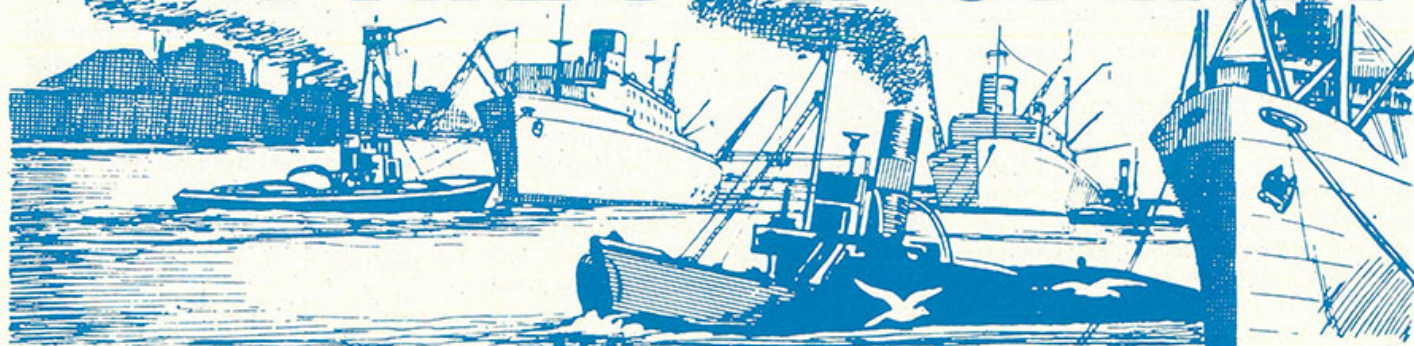
Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Άκτινοβολία καί Έμπιστοσύνη

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1180/939

1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΔΗΣ

Νέα γενναία μέτρα

Με απόφαση του Υπουργού κ. Γιώργου Κατσιφάρα αναστέλλεται ή εφαρμογή της ανακυκλώσεως σε όρισμένες ειδικότητες στις οποίες δεν υπάρχει προσφορά (ή απόφαση δημοσιεύεται σε άλλες στήλες). Πρόκειται για ένα περιορισμένο μέτρο, το οποίο είχαν ζητήσει επανειλημμένα και οι στήλες αυτές, που δεν λύνει όμως το γενικότερο πρόβλημα που υπάρχει και αφορά το εθνικό μας νηολόγιο το οποίο συρρικνώνεται συνεχώς και βλέπουμε πλέον ότι δεν είναι μακριά η ημέρα που η Ελλάδα θα πάψει να είναι ναυτιλιακή χώρα εάν δεν αφυπνισθούμε έστω και αυτή την ύστατη ώρα και εάν δεν σταματήσουμε να παρακολουθούμε μοιραίοι και άβουλοι την καταστροφή που επέρχεται.

Είναι πλέον γεγονός ότι τα μέτρα

που σχεδιάστηκαν τον περασμένο χρόνο για την αντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσεως στο εθνικό νηολόγιο δεν απέδωσαν. Η φυγή από το Έθνικο νηολόγιο συνεχίστηκε — και δυστυχώς συνεχίζεται — με την ίδια ένταση και στο διάστημα που μεσολάβησε από τη θέσπιση των μέτρων μέχρι το τέλος Ιουνίου ο υπό Έλληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 326 ακόμη πλοία χωρητικότητας άνω των 3.000 τον. γκρός, όπως προκύπτει από τον κατωτέρω συγκριτικό πίνακα, στην πρώτη στήλη του οποίου αναφέρονται τα πλοία που υπήρχαν στις 31.8.83 και κατά κλιμάκια χωρητικότητας τα άνω των 3.000 τον. γκρός και στη δεύτερη τα αντίστοιχα πλοία στις 30.6.84:

Το νούμερο δεν είναι αυθαίρετο, προκύπτει από τους αριθμούς που δεν μπορούν ούτε να αλλοιωθούν αλλά και ούτε να διαψευστούν. Συγκεκριμένα, από αυτά τα πλοία 440 περίπου ήταν παροπλισμένα στο τέλος Ιουλίου, 70 ήταν επιβατηγά, 50 περίπου τελούσαν υπό ναυπήγηση και άλλα περίπου 50, σύμφωνα με τους δικούς μας υπολογισμούς, γιατί το Υπουργείο όταν προκλήθηκε από σχετική επιστολή δικηγόρου αρνήθηκε να μιλήσει για το θέμα αυτό, έχουν χαρακτηριστεί τεκμαρτή όλική απώλεια αλλά δεν έχουν διαγραφεί από το εθνικό νηολόγιο για λόγους που δεν είναι της παρούσης στιγμής.

Μπροστά σ' αυτή την τραγική εικόνα τα «Ναυτικά Χρονικά» και οι άνθρωποί τους που θεωρούν ότι η ευημερία αυτού του τόπου είναι συνυφασμένη με την ύπαρξη της Έλληνικής Ναυτιλίας επανέρχονται και καλούν όλους — την Κυβέρνηση πρωτίστως αλλά και τον έφοπλισμό και τους ναυτικούς μας — να υποδείξουν και να υλοποιήσουν χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση γενναία — στην κυριολεξία — μέτρα με τα οποία όχι μόνον θα διατηρηθούν στο εθνικό νηολόγιο τα πλοία που υπάρχουν αυτή τη στιγμή, αλλά ταυτόχρονα θα επαναπατριστούν και εκείνα που έφυγαν και εξακολουθούν ακόμη να βρίσκονται σε ελληνικά χέρια και θα προσελκυσθούν και όσα αγοράστηκαν από Έλληνες και δεν ύψωσαν την Έλληνική σημαία στα τελευταία δυόμισια χρόνια αλλά και πολλά άλλα ακόμη, αν μπορούσαμε να αποδείξουμε ότι μπορούμε και πάλι να ασκήσουμε μία αποδοτική διαχείριση.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν υποβάλει για αυτό το σκοπό μία συγκεκριμένη πρόταση: Να αξιώσουμε την επάνδρω-

Ο πίνακας όμως αυτός δείχνει τη μία μόνο πλευρά της τραγικής πραγματικότητας. Η άλλη είναι ότι από αυτά τα 1.862 πλοία άνω των 3.000 τον. γκρός

που υπήρχαν στο εθνικό νηολόγιο στις 30 Ιουνίου εκείνα που ήταν εν ενεργεία, δεν ξεπερνούσαν τα 1.250 και σήμερα, αυτή τη στιγμή, είναι ακόμη λιγώ-

Πλοία άνω των 3.000 τον. γκρός (κατά μεγέθη χωρητικότητας)	31.8.83: Σύνολο πλοίων 3.641	30.6.84: Σύνολο πλοίων 3.057	Μείωση - 404
3.000 - 4.000	113	81	- 32
4.000 - 5.000	102	72	- 30
5.000 - 6.000	83	64	- 19
6.000 - 7.000	106	80	- 26
7.000 - 8.000	83	60	- 23
8.000 - 10.000	357	285	- 72
10.000 - 15.000	529	459	- 70
15.000 - 20.000	357	334	- 23
20.000 - 25.000	113	107	- 6
25.000 - 30.000	47	43	- 4
30.000 και άνω	298	227	- 21
Σύνολο 2.188		1.862	- 362

ση των πλοίων με δέκα, το πολύ έντεκα "Έλληνες — τους αξιωματικούς, το μάγειρα και το ναύκληρο — και να αφήσουμε τους διαχειριστές ελεύθερους να ρυθμίσουν αυτοί τα του κατωτέρου πληρώματος. Σημειώνουμε ότι την πρόταση αυτή τη συζητήσαμε με τα πληρώματα αρκετών πλοίων και διαπιστώσαμε ότι και μέσα στα πλοία, όπου υπάρχει έντονος προβληματισμός για το θέμα της απασχολήσεως των Έλλήνων ναυτικών, γίνονται παράλληλες σκέψεις: Και στα πλοία θεωρούν ότι μόνον ο επαναπατρισμός των πλοίων που έφυγαν και η προσέλευση και εκείνων που δεν προσήλθαν ως τώρα στο εθνικό νηολόγιο θα λύσει το πρόβλημα της απασχολήσεως των ναυτικών μας, ενώ

με τη συνεχιζόμενη συρρίκνωση το πρόβλημα αυτό θα επιτείνεται και το όποιοδήποτε μοίρασμα της δουλειάς δεν θα έχει κανένα αποτέλεσμα — απλώς θα γενικεύσει τη δυστυχία.

Θέλομε να πιστεύομε ότι δεν απευθυνόμαστε σε ότα μη ακουόντων. 'Η μέχρι τώρα πορεία έχει αποδείξει ότι το ενδιαφέρον για τη Ναυτιλία είναι και γνήσιο και ζωηρό, γιατί όπως και εμείς, και άλλοι θα σκέπτονται πώς θα αντικατασταθεί και αυτό ακόμη το συρρικνώνομε υπό τις σημερινές συνθήκες ναυτικού συνάλλαγμα. Και ότι θα υπάρχουν πράγματι γενναία μέτρα και μάλιστα χωρίς καμμία καθυστέρηση.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

Τό δεκαπενθήμερο

Τό ναυτεργατικό δυναμικό

"Όπως επισημαίνει σε επιστολή του που δημοσιεύεται στην οικεία στήλη ο πάντοτε ανήσυχος φίλος Γιώργος Φουσάνας, παράλληλα με τη συρρίκνωση του στόλου σημειώνεται και μία ανάλογη συρρίκνωση του ναυτεργατικού μας δυναμικού. Τό ναυτεργατικό μας δυναμικό διαρρέει, είτε στη σύνταξη, είτε σε άλλες απασχολήσεις. Στο πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους υποβλήθηκαν στο ΝΑΤ 2.300 αιτήσεις για συνταξιοδότηση, από τις οποίες οι 420 αιτήσεις πλοίαρχων Α', έναντι 3.800 περίπου νέων συντάξεων που χορηγήθηκαν τό 1983, 3.400 τό 1982 και 2.650 τό 1981. Με λίγα λόγια χρειάζεται

και στον τομέα του ναυτεργατικού μας δυναμικού συναγερμός, χρειάζονται και εδώ γενναία μέτρα μέχρις ότου αποδώσουν τα άλλα μέτρα για τη Ναυτιλία που θα διατηρήσουν τα πλοία στο εθνικό νηολόγιο, θα ξαναφέρουν πίσω αυτά που έφυγαν και θα προσελκύσουν και όλα τα άλλα ελληνόκτητα που έχουν ακολουθήσει άλλες λύσεις. Χρειάζεται κυρίως να συγκρατήσουμε τους αξιωματικούς γιατί θα μας χρειασθούν, χρειάζεται με λίγα λόγια να αξιοποιήσουμε και να υλοποιήσουμε άμεσα όλες τις σχετικές προτάσεις που έχουν γίνει κυρίως από την Ένωση Πλοίαρχων.

Η ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ

Με την υπ' αριθ. 70055/6773/30.7.84 απόφαση του Υπουργού κ. Γιώργου Κατσιφάρα η ανακύκλωση αναστέλλεται για τις ειδικότητες εκείνες στις οποίες δεν υπάρχει προσφορά και καταργείται η υποχρέωση για τη χορήγηση σχετικής βεβαίωσης από το ΓΕΝΕ. 'Η απόφαση συγκεκριμένα, στην οποία είναι προσαρτημένος και ο δημοσιευόμενος εν συνεχεία πίνακας όριου ανέργων κατά ειδικότητα, όρίζει τα εξής:

1. 'Η χορήγηση βεβαίωσης του ΓΕΝΕ, για μη προσφορά ναυτικών προς ναυτολόγηση σε φορτηγά πλοία εξωτερικού πάνω από 3.000 κοχ με όρους Συλλογικής Σύμβασης που προβλέπεται από τα άρθρα 7 πρ. 4 και 3 παρ. 1 του Ν. 1376/83, δεν είναι απαραίτητη εφόσον διαπιστωθεί, ότι δεν προσφέρονται προς ναυτολόγηση με όρους Συλλογικής Σύμβασης ναυτικοί όρισμένης ειδικότητας ή οι προσφερόμενοι δεν υπερβαίνουν κατ' ανώτατο όριο τον αριθμόν ανέργων κατ' ειδικότητα που καθορίζεται στον προσηρτημένο στην απόφαση αυτή πίνακα.

2. 'Η διαπίστωση για τη μη προσφορά κατ' ανώτερω ανέργων θα γίνεται με απόφαση της Επιτροπής του άρθρου 3 Ν. 1376/83 κατά τό πρώτο δεκαήμερο του μηνός και θα ισχύει για δύο μήνες, θα λαμβάνονται υπόψη τα στοιχεία των ανέργων που καλύπτουν τις απαιτήσεις του Π.Δ. 29/1984 και τηρούνται από τό ΓΕΝΕ και τις Λιμενικές Αρχές.

3. Σε περίπτωση που ο αριθμός των ανέργων σε μία ή περισσότερες ειδικότητες αυξηθεί σημαντικά κατά την διάρκεια της διμήνης ισχύος της απόφασης της προηγούμενης παραγράφου, ή 'Επιτροπή συγκαλούμενη έκτακτως αποφασίζει τη λήψη μέτρων για την απορρόφηση των ανέργων και ανακαλεί την απόφασή της ως προς τις ειδικότητες αυτές.

4. Τό ΓΕΝΕ να ενημερώνει εγκαίρως με κάθε πρόσφορο μέσο τις Λιμενικές Αρχές για τις εκδιδόμενες αποφάσεις.

5. Νά κοινοποιηθεί για έκτέλεση.

6. 'Η απόφαση αυτή θα κυρωθεί νομοθετικά.

Πίνακας όριου ανέργων κατά ειδικότητα

1. Πλοίαρχοι Α'	200
2. Πλοίαρχοι Β'	50
3. Πλοίαρχοι Γ'	50
4. Δοκ. Πλοίαρχοι	—
5. Μηχανικοί Α'	60
6. Μηχανικοί Β'	50
7. Μηχανικοί Γ'	50
8. Ραδιοηλεκτρογραφητές	50
9. Ναύκληροι	30
10. Ξυλουργοί	30
11. Άντλιοφοί	30
12. Ναύτες	60
13. Ναυτοπαιδές	30
14. Μηχανοδηγοί Α'	30
15. Μηχανοδηγοί Β'	30
16. Αρχιθερμαστές	30
17. Λιπαντές	60
18. Θερμαστές	30
19. Καθαριστές	60
20. Χείρ. Μηχανής	—
21. Ηλεκτρολόγοι	60
22. Θαλαμηπόλοι	60
23. Βοηθ. Θαλαμηπόλοι	30
24. Μάγειροι	60
25. Βοηθ. Μάγειρων	30

Thenamaris (Ships Management) Inc.

requires an

OWNERS' BROKER

with experience in dry Cargo and/or Tanker
Chartering to work in Piraeus office.

Greek nationals definitely preferred.

All applications, including a full CV,
will be treated in strict confidence &
should be addressed to:

The Chartering Manager
Thenamaris (Ships Management) Inc.
16 Merarchias II
PO Box 80167
185 10 Piraeus
Greece

«Όπως αναφέρεται ή απόφαση αυτή έλήφθη, πρώτο μετά τή διαπίστωση ότι σέ πολλές ειδικότητες ή δέν προσφέρονται καθόλου άνεργοι ή οι προσφερόμενοι δέν δέχονται νά ναυτολογηθούν μέ δρους Σουλ. Σύμβαςσης, καί δεύτερο, γιά νά εξασφαλισθεί ή επάνδρωση των ελληνικών πλοίων μέ τήν προβλεπόμενη νόμιμη διαδικασία χωρίς νά δημιουργούνται προβλήματα καί δυσκολίες γραφειοκρατικού κυρίως χαρακτήρα καί νά μπορεί νά λειτουργήσεί ο μηχανισμός τής μέσω του ΓΕΝΕ προωθήσεως των άνέργων ναυτικών.

Μιλώντας ο κ. Κασιφάρας στίς 25 'Ιουλίου γιά τήν απόφαση αυτή είχε διευκρινίσει ότι έφ' όσον δέν υπάρχουν προσφερόμενοι θά μπορεί νά παραταθεί ή αυτολόγηση των ήδη ναυτολογημένων ή νά γίνει καί χρήση των διμερών συμβάσεων γιά τήν κάλυψη των κενών καί είχε δηλώσει ότι ή απόφαση θά ανασταλεί εάν τυχόν υπάρξουν άσυνείδητοι πλοιοκτήτες οί όποιοι μέ τό πρόσχημα τής απόφάσεως θά επιχειρήσουν νά διώξουν τό ελληνικό κατώτερο πλήρωμα.

Αν καί στήν απόφαση δέν όρίζεται τίποτε σχετικό, θεωρείται αυτόνόητο ότι εξακολουθεί νά ισχύει ο όρος τής συλλογικής συμβάσεως γιά τή διάρκεια ναυτολογήσεως — πού δέν είχε καταργηθεί άλλωστε μέ τό Νόμο 1376 — καί επί πλέον ότι έφ' όσον δέν υπάρχουν προσφερόμενοι θά μπορούν νά ναυτολογηθούν χωρίς καμμία συνέπεια ούτε γιά τούς ίδιους, αλλά ούτε καί γιά τό πλοίο καί εκείνοι πού διανύουν ύποχρεωτικά τήν αδειά τους στή στεριά βάσει των σχετικών διατάξεων του ίδιου νόμου, όπωςδήποτε όμως χρειάζεται κάποια έρμηνευτική έγκύκλιος γιάτί άλλίως θά υπάρξουν παρανοήσεις καί προβλήματα.

ΝΕΟΣ ΑΡΧΗΓΟΣ

Τελικά ή παραίτηση του 'Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος κ. Κων. Προκόπη, ή όποία, όπως λέγεται, είχε ύποβληθεί από καιρό, έγινε άποδεκτή καί στή θέση του εκλέγεται, σύμφωνα μέ πληροφορίες πού υπήρχαν χθές τό μεσημέρι τήν ώρα πού εκτυπώνον-

ταν τά «Ναυτικά Χρονικά», ο μέχρι τώρα προϊστάμενος τής 'Υπηρεσίας Διοικήσεως άρχιπλοίαρχος κ. Παντ. Πρωτονοτάριος. Έάν οί πληροφορίες αυτές ήταν άκριβείς, μετά τήν έκλογή τού κ. Πρωτονοταρίου εκτός από τόν κ. Προκόπη άποστρατεύονται ο ύπαρχηγός 'Αλκης Βαρελάς καί οί άρχιπλοίαρχοι Δημ. Γιαννάκοπουλος, Τρ. Παπαγεωργίου, Παν. Βαλασόπουλος καί Δημ. Βαβούρης. Από τήν έκλογή τού κ., Πρωτονοταρίου δέν παρασύρεται μόνον ο άρχιπλοίαρχος Κων. Τσαντήλας καί γιά τήν πλήρωση των κενών θέσεων προάγονται σέ άρχιπλοίαρχους οί πλοίαρχοι 'Ιωάν. Μανουσάκης, Γεώργ. Σπαρτιώτης, Στ. Λαϊνης, 'Αγγ. Γεωργακόπουλος, 'Αριστ. Παπανδρέου καί Χρ. Ντουνής καί αυτά μέχρις ότου γίνει ή έκλογή του ύπαρχηγού όποτε θά υπάρξουν καί άλλες ανακατατάξεις, εάν φυσικά επιλεγεί άλλος καί όχι ο κ. Κων. Τσαντήλας, ο όποιος είναι πρώτος στή σειρά.

ΟΙ ΠΛΟΗΓΟΙ

Μετά τήν απόφαση του Συμβουλίου τής 'Επικρατείας πού άκύρωσε τήν απόφαση του ύπουργείου Ναυτιλίας γιά τήν απόλυση των πλοηγών πού είχαν κατηγορηθεί γιά δωροληψία θά εφαρμοσθεί ο νόμος πού επιτάσσει τήν εφαρμογή των αποφάσεων του ανωτάτου διοικητικού δικαστηρίου τής χώρας. Τή δήλωση αυτή έκανε ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος καί έπειτα από αυτό αναμένουμε νά δούμε τήν εξέλιξη πού θά σημειωθεί στό εν λόγω ζήτημα, τό όποιο, κατά τή δική μας αντίληψη, δέν είναι τόσο άπλό, παρά τήν ύπαρξη τής απόφάσεως του Συμβουλίου 'Επικρατείας.

ΠΟΣΟΙ ΘΑ ΕΙΣΑΧΘΟΥΝ

Σέ 644 θά ανέλθουν φέτος οί νέοι σπουδασταί πού θά εισαχθούν σέ όλες τίσ 'Ανώτερες Δημόσιες Σχολές 'Εμπ. Ναυτικού. Από τό σύνολο αυτό οί 208 θά είναι γιά τίσ σχολές πλοίαρχων, οί 317 γιά τίσ σχολές μηχανικών καί οί 119 γιά τίσ σχολές άστυριαστών. Σέ κάθε μία από τίσ 9 ΑΔΣΕΝ Πλοίαρχων

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Η τελευταία συνάντησις του κ. Πρωθυπουργού μετά του Διοικητικού Συμβουλίου του 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς παρέσχε τήν εύκαιρίαν ν' άκουσθούν καί πάλιν λαμπρά σχέδια καί ώραιαι ύποσχέσεις διά τήν ανάπτυξιν καί τό μέλλον του πρώτου ελληνικού λιμένος.

— Τό θαλαμηγός «Πατρίς II» τής 'Εθνικής 'Ατμοπλοίας, τό λαμπρόν αλλά καί μοναδικόν σκάφος τής επιβατηγού ναυτιλίας μας έπεράτωσε τās επισκευάς του καί αποδίδεται καί πάλιν εις τήν τακτικήν του γραμμήν Μασσαλίας — Πειραιώς — 'Αλεξανδρείας.

— 'Η ηλικία τής ύπαρχούσης τήν 1 'Ιουλίου έ.έ. φορτηγού ναυτιλίας μας έχει ως κάτωθι: Μέχρι 5 ετών ποσοστόν 1,45%, από 6-10 ετών ποσοστόν 1,43%, από 11-15 ετών ποσοστόν 16,67%, από 16-25 ετών ποσοστόν 49,14%, από 26 - 30 ετών ποσοστόν 19,99% καί άνω των 30 ετών ποσοστόν 11,33%.

— 'Η κατά τήν 1 'Ιουλίου ύφισταμένη παγκόσμιος χωρητικότης εις άτμόπλοια καί μότορσις άνήρχετο εις 64.358.000 τον. γκρός έναντι 45.404.000 τον. γκρός του έτους 1914, παρουσιάζουσα αύξησιν κατά 41,7%.

— Τό α/π «'Ελλάς» (ex Παντελής) μέ φορτίον 3.300 τ. περίπου μεταλλεύματος μολύβδου εκ Θεσσαλονίκης διά Τύνιδα έξέλειπε παρά τό Λαύριον, εκλείσει δέ διά τήν άνέλκυσιν του συμβόλαιον τύπου Λούδ μέ τό Δανικόν ναυαγοσωστικόν Vi-king.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 87/1.8.1934)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

DURBAN — HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG

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

SOUTH AFRICA

GREECE — PIRAEUS

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

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

‘Η ναυτική εκπαίδευση

Σειρά μέτρων για τη βελτίωση και κυρίως για τον εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης ανακοίνωσαν στις 25 'Ιουλίου ο 'Υπουργός Γιώργος Κατσιφάρας και ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ Βασίλης Παπαδόπουλος. Για το σχεδιασμό των μέτρων αυτόν ελήφθησαν υπ' όψει: Πρώτο, το γεγονός ότι μέχρι τώρα η παρεχόμενη εκπαίδευση στους ναυτικούς μας ήταν περισσότερο εμπειρική και καθόλου επιστημονική. Δεύτερο, το ότι με το πενταετές πρόγραμμα επιδιώκεται ο εκσυγχρονισμός και ο εκδημοκρατισμός της ναυτικής εκπαίδευσης. Τρίτο, η δήλωση του 'Υπουργού Γιώργου Κατσιφάρα με την οποία δίνονται εντολή να δοθούν τα πάντα στους σπουδαστές της ναυτικής εκπαίδευσης αλλά ταυτόχρονα να τους ζητηθούν μεγαλύτερη ευθύνη και πειθαρχία λόγω της ιδιαιτερότητας του ναυτικού επαγγέλματος, και, Τέταρτο, η μεγάλη διαρροή των σπουδαστών από το ναυτικό επάγγελμα μετά το πέρας των σπουδών τους που έφθασε το 68%.

Βάσει όλων αυτών προσδιορίστηκαν δύο στόχοι:

● 'Η προετοιμασία και η κατάθεση στη Βουλή για ψήφιση του νομοσχεδίου που θα αναμορφώνει και θα επιφέρει θεσμικές αλλαγές στον ισχύοντα νόμο 576 του 1977 και θα προωθήσει τον εκσυγχρονισμό και τον εκδημοκρατισμό της ναυτικής εκπαίδευσης ώστε να βελτιωθεί γενικά το επίπεδο της εκπαίδευσης που παρέχεται στους ναυτικούς μας και να επιτευχθεί η δημιουργία υπεύθυνων και πλήρως καταρτισμένων στελεχών για την επάνδρωση των πλοίων.

● 'Η εφαρμογή από τον Σεπτέμβριο ενός μεταβατικού σταδίου που θα υλοποιηθεί με μία δέσμη μέτρων τα οποία θα έχουν τη σύμφωνη γνώμη του έφοπλισμού και των ναυτικών. 'Ηδη υπεγράφη Π.Δ. με το οποίο τα έτη σπουδών στις σχολές πλοιάρχων και ραδιοηλεκτρονικών αυξάνονται από δύο σε τρία, όπως ισχύει και για τους μηχανικούς. Με το ίδιο Π.Δ. καθορίζεται και ο αριθμός των εισακτέων στις ναυτικές σχολές κατά τη νέα ακαδημαϊκή περίοδο που είναι 644 και κατανέμονται ως εξής: 208 για τις σχολές πλοιάρχων, 317 για τις σχολές μηχανικών και 119 για τις σχολές ασυρματιστών, από τους οποίους οι δέκα θα είναι γυναίκες. 'Επίσης υπεγράφη υπουργική απόφαση με την οποία ορίζεται ότι υπεύθυνοι για τη βαθμολογία των σπουδαστών θα είναι μόνον οι καθηγητές και κανένας άλλος και καταργείται το αντισυνταγματικό προνόμιο που είχε παραχωρηθεί στους διοικητές των σχολών να αξιολογούν την βαθμολογία κατά τρεις βαθμούς. Τα μέτρα αυτά, όπως εξήγησε ο 'Υπουργός, ελήφθησαν με τη σύμφωνη γνώμη όλων των αρμοδίων φορέων. 'Εξ άλλου τελούν υπό επεξεργασία και θα αρχίσουν να εφαρμόζονται σταδιακά από το Σεπτέμβριο.

— 'Η δημιουργία οργανικών θέσεων των καθηγητών στις ΑΔΣΕΝ για να επιτευχθεί η διασφάλιση αλλά και η μετεκπαίδευση του εκπαιδευτικού προσωπικού.

— 'Η τροποποίηση του συστήματος των εισαγωγικών εξετάσεων στις ΑΔΣΕΝ (έφετος η εισαγωγή θα γίνει με το προηγούμενο σύστημα, δηλαδή βάσει της βαθμολογίας του απολυτηρίου των υποψηφίων).

— 'Η τροποποίηση του κανονισμού λειτουργίας των σχολών.

— 'Η αναμόρφωση και προσαρμογή στις σημερινές απαιτήσεις, βάσει και εκείνων που ισχύουν στις άλλες ναυτικές χώρες, των εκπαιδευτικών προγραμμάτων και της διδασκτέας ύλης που δεν έχουν αλλάξει, όπως υπογραμμίστηκε, από τα έτη 1955 και 1960 που είχαν καθιερωθεί.

Μιλώντας σχετικά ο 'Υπουργός δήλωσε:

● Δεν κάνουμε πολιτική αλλά αντιμετωπίζουμε υπεύθυνα τα πράγματα. Οι ναυτικοί στο θέμα της εκπαίδευσης είχαν γίνει θύματα των αστενοχώνων. Τώρα θα απαλλαγούν από αυτή την τυραννία, ενώ παράλληλα θα αυξηθούν τα επαγγελματικά τους προσόντα και θα γίνουν πιο υπεύθυνοι και περισσότερο καταρτισμένοι επαγγελματίες. Με τα μέτρα που καθιερώνονται εγκαταλείπεται η εμπειρική εκπαίδευση που είχε εφαρμοσθεί ως τώρα και καθιερώνεται καθαρά επιστημονική.

● 'Η διαφορά γνώσεων που θα προκύψει μεταξύ εκείνων που θα έχουν από τώρα και στο εξής τριετή εκπαίδευση και όσων είχαν διετή θα καλυφθεί με τη μετεκπαίδευση.

● Θα υπάρχει κατάλληλη άσκηση των σπουδαστών στα πλοία που θα θεωρείται χρόνος εκπαίδευσης και θα ρυθμισθεί με τη σύμφωνη γνώμη του έφοπλισμού και το θέμα της απασχολήσεώς τους.

● Μελετάται η κατάρτιση των δημόσιων ναυτικών λυκείων.

● Δεν υπάρχει θέμα καταργήσεως της ειδικότητας του ραδιοηλεκτρονικού, αντίθετα θα υπάρξει από τώρα η κατάλληλη προετοιμασία τους για να μπορούν να ανταποκριθούν σε όποια τεχνολογική εξέλιξη και αν παρουσιασθεί.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ένα καίριο συμπέρασμα: 'Η ναυτική εκπαίδευση είχε παραμείνει στη δεκαετία του 60, δεν υπήρξε στα χρόνια που πέρασαν από τότε ούτε ο εκσυγχρονισμός που επιβάλλουν οι εξελισσόμενες συνεχώς συνθήκες στη ναυπλία, ούτε η προσαρμογή μεθόδων, συστημάτων, νοοτροπίας κλπ. στα σημερινά δεδομένα και από την έλλειψη αυτή προήλθαν όλα όσα είδαμε τα τελευταία χρόνια στις ναυτικές μας σχολές.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

σποδαστές κατά σχολή, εκτός της Μηχανικών που θα πάρει 117 και της 'Ελευσίνος που θα πάρει 60. Τέλος στις 4 ΑΔΣΕΝ 'Αστυματιστών (Πειραιώς, Πρεβέζης, 'Ηρακλείου και Ρόδου) οι εισαχθέντες κυμαίνονται από 25-35 κατά σχολή.

Σημαντικός διαφορισμός υπάρχει ως προς την σχολική προέλευση των υποψηφίων, δεδομένου ότι το 35% του συνόλου θα καλυφθεί από υποψήφιους της Α' δέσμης γενικών εξετάσεων (ή πανελλήνιες παλαιού τύπου), το 20% από υποψήφιους της Β' δέσμης γενικών εξετάσεων, το 10% της Γ' δέσμης, το 10% της Δ' δέσμης, το 20% από υποψήφιους των ναυτικών λυκείων και το 5% από τις λοιπές προελεύσεις.

ΚΕΝΕΣ ΟΙ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ

'Ελάχιστη απασχόληση εμφανίζουν οι δεξαμενές του ΟΛΠ για το επόμενο δεκαπενθήμερο, γεγονός που δεν μπορεί να αποδοθεί μόνον στην θερινή περίοδο, αλλά πρέπει να έχει άμεση σχέση με το νέο τιμολόγιο που έχει επιβάλει ο 'Οργανισμός στους δεξαμενισμούς.

Συγκεκριμένα, η μεγάλη πλωτή δεξαμενή έχει απασχόληση μόνο την 7 και 8 Αυγούστου και η μεγάλη μόνιμη είναι τελείως κενή, γεγονός που πρέπει να επισύρουν τον άμεσο προβληματισμό των αρμοδίων.

Δεν μπορούμε την στιγμή αυτή με ακρίβεια να προσδιορίσουμε το ποσοστό που η ναυτιλιακή κρίση επηρεάζει την πληρότητα των δεξαμενών, αλλά πρέπει να τονίσουμε ότι τα προηγούμενα χρόνια κατά τον Αύγουστο, που είναι συνήθως μία υποτονική περίοδος απασχολήσεως των πλοίων, πολλοί έφοπλιστές εκμεταλλεύονταν την χρονική αυτή περίοδο για να εκτελέσουν αναγκαίες εργασίες συντηρήσεως με αποτέλεσμα την εκτενή χρησιμοποίηση των δεξαμενών καθόλο το μήνα.

Ας ελπίσουμε ότι οι αρμόδιοι έχουν μία σαφή γνώση του προβλήματος και η υποαπασχόληση που εμφανίζεται θα είναι παροδική.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ

Από το τεύχος αυτό αρχίζουμε τη δημοσίευση της διεθνούς συμβάσεως του Λονδίνου 1978 «περί επιπέδων εκπαίδευσης, εκδόσεως πιστοποιητικών και τηρήσεως φυλακών των ναυτικών». 'Η σύμβαση αυτή που υιοθετήθηκε στη διάσκεψη του IMO στο Λονδίνο το 1978 και μπήκε σε εφαρμογή από της 28 'Απριλίου 1984, θεωρείται ως η πρώτη προσπάθεια καθιερώσεως σε παγκόσμια βάση ενός ελαχίστου ορίου παραδεκτών επαγγελματικών προσόντων για τους ναυτικούς.

Όπως είναι γνωστό, μέχρι τώρα η επαγγελματική εκπαίδευση των ναυτικών και η χορήγηση των αποδεκτικών ναυτικής ικανότητας, αποτελούσε θέμα της κάθε χώρας ή όποια πρόβλεπε στη ρύθμισή του με δική της κριτήρια και άσχετα — επισημώς τουλάχιστον — με τα εφαρμοζόμενα επίπεδα προσόντων τα οποία όφειλε να απαιτεί κάθε χώρα για τους ναυτικούς της. Και μολονότι στις περισσότερες ναυτικές χώρες τα επίπεδα αυτά είναι ήδη πολύ υψηλότερα από τα ελάχιστα όρια της συμβάσεως, είναι βέβαιο ότι υπάρχουν και πάρα πολλές άλλες χώρες στις οποίες η κατάσταση δεν είναι καθόλου

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

BREMEN · BREMERHAVEN · BRAKE · HAMBURG · NORDENHAM ·
EMDEN · WILHEMSHAVEN

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

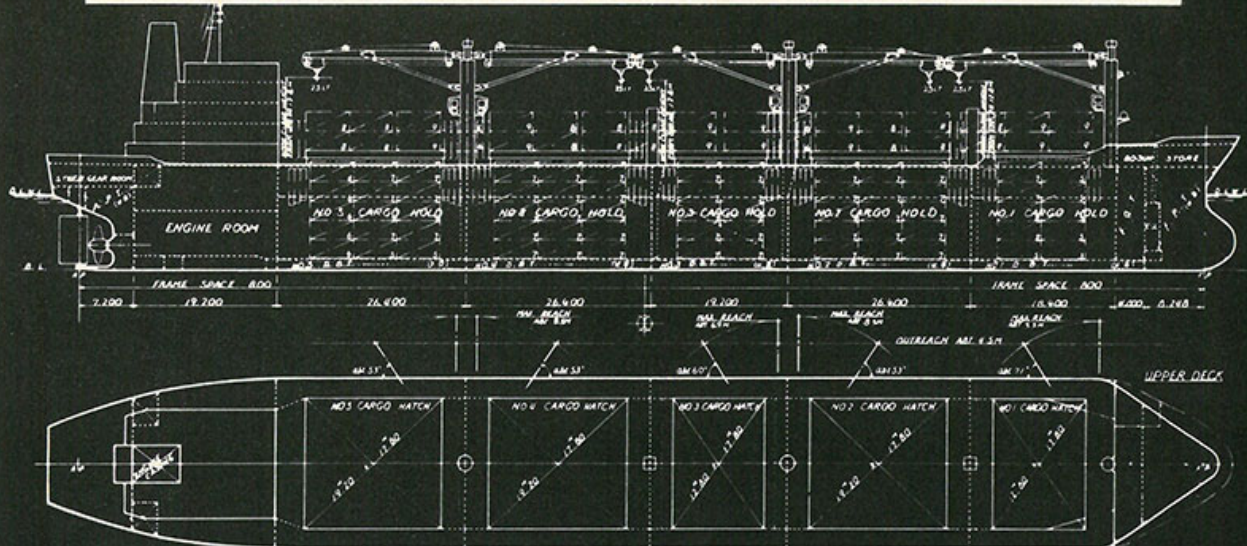
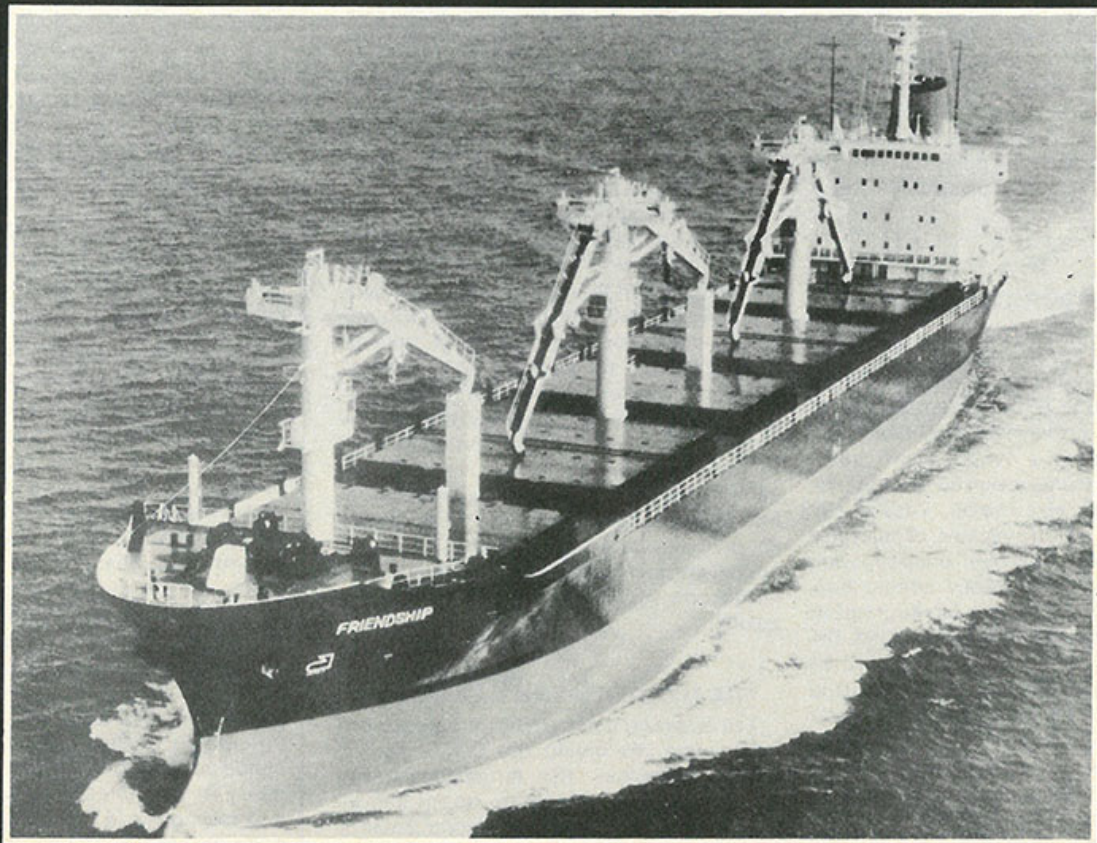
NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O. BOX 210266

The FRIENDSHIP HT

Multi-purpose 22,400 t.d.w. cargo vessel
of Algoship design –
highly efficient, versatile and economical



A new concept in ship design now available from
HARLAND AND WOLFF, LIMITED

QUEEN'S ISLAND · BELFAST BT3 9DU

Telephone: 0232 58456 · Telegrams: Harlandic Belfast · Telex 74396

ικανοποιητική και ως προς τις όποιες ή σύμβαση θα απαιτήσει την προσαρμογή τους προς τις διατάξεις της.

Για την Ελλάδα φυσικά δεν πρέπει να δημιουργείται πρόβλημα. Τόσο η εκπαίδευση στις ναυτικές σχολές όσο και τα προγράμματα των προαγωγικών εξετάσεων είναι σε πολύ ανώτερο επίπεδο από τις «ελάχιστες γνώσεις» που απαιτεί η Σύμβαση. Έξω από την επιμόρφωση των στελεχών πλοίων ειδικού προορισμού και η αναπροσαρμογή των προγραμμάτων σύμφωνα με τις τεχνολογικές εξελίξεις, προβλέπονται ρητά από το άρθρο 7 του κυρωτικού μας νόμου. Ωστόσο ο καθιερούμενος έλεγχος των πλοίων από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Κράτους του λιμένος, για τη διαπίστωση υπέρβασης των αναγκαίων προσοντούχων εξιωματικών, θα επιβάλει την επίδειξη μεγαλύτερης προσοχής στη κανονική σύνθεση και επάνδρωση των πλοίων μας.

ΤΑ ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΝΟΜΕΝΑ

Παρά το γεγονός ότι ο Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας δήλωσε σε εκπρόσωπο των «Ναυτικών Χρονικών» ότι θα υπήρχε έγγραφη απάντηση για το θέμα των υπερφορτωμένων φορτηγών αυτοκινήτων που διακινούνται με τα επιβατηγά — όχημα ταχυγά, μέχρι τη στιγμή της έκτυπωσης του τεύχους αυτού απάντηση δεν είχε ληφθεί. Υπενθυμίζουμε ότι σύμφωνα με καταγγελίες, οι λιμενικές αρχές όταν διαπιστώνουν υπερφόρτωση των αυτοκινήτων επιβάλλουν κάποιο πρόστιμο αλλά επιτρέπουν στα υπερφορτωμένα αυτοκίνητα να διακινηθούν με τα πλοία. Περιμένουμε, λοιπόν, την απάντηση, ώστε να συνεχισθεί η συζήτηση γύρω από το θέμα αυτό και να βρεθεί η λύση που θα αποτρέπει στο μέλλον όχι μόνον τη διακίνηση απλώς υπερφορτωμένων αυτοκινήτων με τα πλοία αλλά και αυτή την υπερφόρτωση τους που είναι επίσης ένα μεγάλο πρόβλημα για πολλούς και ποικίλους λόγους.

Ο κ. ΣΑΡΑΝΤΙΤΗΣ

Ο πρώην γεν. γραμματέας του υπουργείου Ναυτιλίας κ. Βασ. Σαραντίτης εξέλεξε πρόεδρος, του Έλληνοαραβικού Επιμελητηρίου Εμπορίου και Αναπτύξεως. Μιλώντας στην έκλογή του που έγινε από το 30μελές διοικητικό συμβούλιο του Επιμελητηρίου ο κ. Σαραντίτης, ο οποίος διεδέχθη στη θέση αυτή τον άειμνηστο Παύλο Βαρδινογιάννη, υπογράμμισε ότι θα εργασθεί με ιδιαίτερο ζήλο για την επιτυχία των σκοπών και των στόχων του Έλληνοαραβικού Επιμελητηρίου και για τη σύσφιξη των σχέσεων των Ελλήνων και των Αράβων σε όλους τους τομείς για το καλό των δύο εθνών.

Θεωρείται αναμφισβήτητο ότι η έκλογή του κ. Βασ. Σαραντίτη στη θέση του προέδρου του Έλληνοαραβικού Επιμελητηρίου θα έχει ευνοϊκές επιπτώσεις και στις ναυτικές σχέσεις μεταξύ των δύο πλευρών.

ΟΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΟΚ

Οι δέκα χώρες της ΕΟΚ έτοιμασαν διαμαρτυρία προς την Κυβέρνηση της Ινδονησίας για την άσκοπη πολιτική διακρίσεων σημειώνων, η οποία είναι αντίθετη με τον Κώδικα Συμπεριφοράς. Η πολιτική αυτή, που εφαρμόζεται και από άλλες υπό ανάπτυξη χώρες — πολλές από τις οποίες έχουν επικυρώσει τον Κώδικα — εκδηλώνεται με την επιφύλα-

ξη υπέρ της εθνικής σημαίας ορισμένων φορτίων τα οποία εμφανίζονται ως κρατικά. Το διάβημα προς την Ινδονησιακή κυβέρνηση που έγινε με πρωτοβουλία της Μ. Βρετανίας ενδέχεται να οδηγήσει σε συνεννοήσεις για μία πιο δίκαιη κατανομή της μεταφοράς των ινδονησιακών φορτίων.

Έξω από την αποτυχία των διαπραγματεύσεων για τη συμμετοχή της σοβιετικής εταιρείας Balt - Orient στις μεταφορές της Κόμπερνας Far Eastern - Freight, οι Υπουργοί Μεταφορών της ΕΟΚ αντιμετώπιζουν τη λήψη μέτρων κατά της σοβιετικής ναυτιλίας. Τα μέτρα αυτά, κατά τους Βρετανούς εφοπλιστές, αποτελούν αναγκαία συνέπεια της στάσεως των πέντε χωρών της Εύρωπης (Βρετανία, Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ολλανδία) οι οποίες είχαν αναλάβει την υποχρέωση εφαρμογής αντιποινών κατά των σοβιετικών τακτικών γραμμών.

Αλλά και το βρετανικό σχέδιο διπλασιασμού των κρατικών επιχορηγήσεων για ναυπηγήσεις, συναντά την αντίδραση της Κομισιόν της ΕΟΚ ως αντίθετο με τους Κοινοτικούς κανόνες. Το σχέδιο που η Μ. Βρετανία έχει καταθέσει στην Κομισιόν, προβλέπει την αύξηση της επιχορηγήσεως από 17 σε 35% με στόχο τη διατήρηση της συναγωνιστικότητας των βρετανικών ναυπηγείων έναντι του νοτιοκορεατικού ανταγωνισμού. Η τακτική όμως αυτή ενέχει, κατά τους υπεύθυνους της Κομισιόν, τον κίνδυνο να προκαλέσει πόλεμο τιμών με τη Ν. Κορέα και την Ιαπωνία, ο οποίος δεν αποκλείεται να αποβεί καταστροφικός για την ήδη δύσκολη κατάσταση της ευρωπαϊκής ναυπηγοβιομηχανίας.

ΝΑ ΜΕΙΩΣΟΥΝ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Στη σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι υπό την αιγίδα του ΟΟΣΑ, μεταξύ των εκπροσώπων της δυτικοευρωπαϊκής ναυπηγοβιομηχανίας αφενός και της ιαπωνικής και νοτιοκορεατικής αφετέρου, όπως ήταν φυσικό, οι πρώτοι ζήτησαν από τους δεύτερους να περιορίσουν τη ναυπηγική τους παραγωγή.

Στο επιχείρημα ότι μία τέτοια μείωση θα περιώριζε περισσότερο το μέρος της ιαπωνικής αγοράς σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο, οι ευρωπαϊκές αντιπροσωπείες δεν φαίνεται να έδωσαν ιδιαίτερη σημασία. Αντίθετα μάλιστα υπεστήριξαν ότι τα ιαπωνικά ναυπηγεία στο πρώτο τρίμηνο του έτους πέτυχαν το 78.4% των παραγγελιών χωρών του ΟΟΣΑ και το 68.4% των παγκόσμιων παραγγελιών.

Τα ίδια φυσικά άκουσαν και οι νοτιοκορεάτες ναυπηγοί, με το πρόσθετο μάλιστα αίτημα ότι πρέπει να αύξησουν παράλληλα και τις τιμές τους. Το γεγονός ότι κατά το 1983 στο παγκόσμιο σύνολο των ναυπηγικών παραγγελιών οι Ιάπωνες κατείχαν το 60%, η Ν. Κορέα το 20% και όλες μαζί οι χώρες του ΟΟΣΑ μόνο το 10%, δείχνει καθαρά την δραματική ανισότητα της κατανομής. Οι Νοτιοκορεάτες πάντως έπρεψαν να πουν ότι στο πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους η παραγωγή τους έπεσε από τα 2.08 εκατ. τόν. του 1983 στους 920.000 τ. γκρός και η αξία των παραγγελιών από 1.76 δισεκ. δολλ. σε 555 εκατομ. δολλ. Γεγονός όμως που πρέπει να όφειλεται στην παγκόσμια οικονομική ύφεση, καθώς με την πολύ ελαστική πολιτική τους τιμών και δρών χρηματοδοτήσεως έχουν επιτύχει να εξασφαλίσουν σημαντικές παραγγελίες από το εξωτερικό κατά τους τελευταίους δύο μήνες.

Τό Σχόλιο του 15θήμερου

Δύο τεράστια ολλανδέζικα ρυμουλκά των 22.000 τόννων ξεκίνησαν από τα Ιαπωνικά ναυπηγεία της Nippon Kokan ρυμουλκώντας ένα ολόκληρο νησί. Πρόκειται στ' αλήθεια για μία πλωτή νήσο εξορύξεως πετρελαίου, η οποία έχει διαστάσεις 95 μ. μήκος, 95 μ. πλάτος, 30 μ. ύψους και 11 μ. βύθισμα, και η οποία μεταφέρει στις βόρειες ακτές της Αλάσκας. Το ταξίδι μέχρι τη θάλασσα του Μπέρινγκ είναι της τάξεως των 3.500 μιλίων και υπολογίζεται να διαρκέσει περί τις 30 ημέρες. Άνοικτα των Άλγευτιών νήσων το ένα ρυμουλκό θα άποσπασθεί από τη νηοπομπή για να άνεφοδιασθεί με καύσιμα με τα οποία θα τροφοδοτήσει και το δίδυμο άδελφό του. Σε μία έντυπια φωτογραφία του έγχειρήματος φαίνεται η επιβλητική όψη των δύο ρυμουλκών καθώς τραβούν πίσω τους τον δγκο της πλατφόρμας της οποίας τα ύπερκατασκευάσματα φαντάζουν στον όριζοντα σαν ένα ολόκληρο κομμάτι κάποιας σύγχρονης πόλεως.

Αυτά τα επιπλέον νησιά που τόσο πληθύναν στην εποχή μας, είχαν και στην αρχαιότητα έλκυσει την τόσο γόνιμη φαντασία των προγόνων μας. Γιατί κατά τη μυθολογία μας η νήσος Δήλος έπλανατο στις θάλασσες, έρμαιο των κυμάτων και των ανέμων, μέχρι την ημέρα που ο Ποσειδώνας τη ρυμούλκισε και τη στερέωσε στη σημερινή της θέση για να προσφέρει στην έρωμένη του Δία πανέμορφη Τιτανίδα Λητώ ένα στερεό γενέθλιο τόπο για το δοξαμένο γιό της, τον Απόλλωνα. Και η μέν Δήλος, όπως λέει ο όμηρικός ύμνος, «ήνθησεν άπασα χρυσώ». Άς εύχρηστούμε λοιπόν ότι και η πλατφόρμα της Αλάσκας «θα άνθήσει άπασα πετρελαίω».

2.300 ΠΛΟΙΑ ΣΤΟΝ «INMARSTAT»

Όπως γνωρίζουν οι άναγνώστες μας, τον Ιούλιο του 1979 δημιουργήθηκε από 40 κράτη ο Διεθνής Όργανισμός Ναυτιλιακών Δορυφορικών Έπικοινωνιών, περισσότερο γνωστός σήμερα με τα αρχικά INMARSTAT. Ο όργανισμός αυτός, που έχει έδρα το Λονδίνο, συντονίζει τις έπικοινωνίες μεταξύ πλοίων και στεριάς, χρησιμοποιώντας σαν άναμεταδότες τρεις δορυφόρους «Ιντελσάτ 5», ένα δορυφόρο «Marecs» και ένα δορυφόρο «Μαρισάτ» που σταθεμεύμένοι σε ύψος 36.000 χλμ. πάνω από τον Ισημερινό, στον Άτλαντικό, τον Ινδικό και τον Ειρηνικό Ωκεανό παρέχουν παγκόσμια έπικοινωνία με γραμμές τηλεφώνων, τэлеξ και ηλεκτρονικού ύπολογιστή σε 2.350 πλοία έφοδιασμένα με συστήματα δορυφορικής έπικοινωνίας. Άνάμεσα στους χρήστες του INMARSTAT είναι όχι μόνο τα συνθή έμπορικά σκάφη που διασχίζουν τους άκεανούς αλλά και έξέδρες πετρελαίου και άεροακρυσμένα παρατηρητήρια και βάσεις έρευνών στην Άνταρκτική. Για να ανταποκριθεί στην συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση νέων γραμμών δορυφορικής έπικοινωνίας ο INMARSTAT θα προμηθευτεί σύντομα έννέα καινούργιους δορυφόρους, της λεγόμενης «δεύτερης γενιάς», που θα προσφέρουν έπικοινωνία όχι μόνο σε πλοία και έξέδρες πετρελαίου αλλά και σε άεροσκάφη εν πτήση. Το νέο αυτό σύστημα θα τεθεί σε λειτουργία από το 1988.

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

Πληθαίνουν οι γνώμες ναυτιλιακών παραγόντων σε παγκόσμιο επίπεδο, βάσει των οποίων αναμένονται καλύτερες ημέρες για τους έφοπλιστές δεξαμενοπλοίων.

Σε πρόσφατη ομιλία του, σε συνάντηση οικονομικών παραγόντων του Χόγκ Κόγκ, ο κ. Φράνκ Τσάο υποστήριξε ότι μέχρι το 1987 το 90% του παγκόσμιου στόλου VLCC θα είναι άνω της 12ετίας, που σημαίνει ότι πρέπει να περάσουν τρίτο special survey. Για πολλά από αυτά τα σκάφη κάτι τέτοιο θα είναι αντιοικονομικό και ως μόνη λύση απομένει η διάλυση που ταυτόχρονα θα βελτιώσει την ισορροπία μεταξύ προσφερομένου και δυναμένου να απασχοληθεί τονάζ. Αντίθετα, στον κλάδο των φορτηγών και των κοντεϊνερπλοίων, οι αλόγιστες παραγγελίες της τελευταίας τριετίας έχουν δημιουργήσει μία υπερπροσφορά χωρητικότητας η οποία θα απαιτήσει τουλάχιστον μία τριετία για να απορροφηθεί σταδιακά.

Αυξανόμενο εμφανίζεται το ενδιαφέρον της πλοιοκτησίας για την ναυπήγηση «πρόντακτ κάρριερς», καθώς κατά το πρώτο εξάμηνο του 1984 οι ποσότητες διυλισμένων προϊόντων που μεταφέρθηκαν έφθασαν τους 27,2 εκατ. τόνους, έναντι 22 εκατομμ. το πρώτο εξάμηνο του 1983.

Σύμφωνα με στοιχεία του Αλφούδς Ρέτζι-στερ τα υπό παραγγελία «πρόντακτ κάρριερς» ανέρχονται σήμερα σε 108 σκάφη περί των 4,3 εκατομμ. τον. d.w., τα οποία από πλευράς μεγέθους περιλαμβάνουν 25 σκάφη χωρητικότητας 10-25.000 τον. d.w., 55 μεγέθους μεταξύ 25-50.000 τον. d.w. 20 μεταξύ 50-75.000 τον. d.w. και μόλις οκτώ τα οποία ξεπερνούν τους 75.000 τόνους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι παραγγελίες που ανατέθηκαν για την κατασκευή σκαφών αυτής της κατηγορίας κατά τους πρώτους έξι μήνες του έτους υπολογίζονται περί τους 1,5 εκατ. τον. d.w. έναντι χωρητικότητας 750.000 τον. που είχε παραγγελθεί την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.

Μετά από την ήρεμία που επικράτησε στον Περσικό το τελευταίο 20ήμερο, μειώθηκαν αισθητά τα έσοδα υπολογίζονται περί τους 1,5 εκατ. τον. d.w. έναντι χωρητικότητας 750.000 τον. που είχε παραγγελθεί την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.

Τα premiums που ισχύουν από 24 Ιουλίου για το Κάργκ και το παραπλήσιο Μπαντάρ Μπουσίρ μειώθηκαν σε 4%, ενώ για τους λιμένες εκτός Ιράκ και Ιράν διαμορφώθηκαν σε 0,25% έναντι 0,375%, πάντοτε για περίοδο επτά ημερών.

Παρά την αισιοδοξία των ήγετων των επτά ισλαμικών χωρών που συνέστησαν την ειρηνευτική επιτροπή με σκοπό την εξεύρεση κοινώς αποδεκτής λύσεως για τον τερματισμό του Περσοϊρακικού πολέμου των 46 μηνών, ο Ιρανός πρόεδρος Αλί Καμενέϊ δήλωσε πρό ημερών ότι η διαμάχη στον Περσικό Κόλπο είναι ένα διαφορετικό ζήτημα, το οποίο δεν έχει σχέση με τον πόλεμο με το Ι-

ράκ! Πάντως η προαναφερομένη επιτροπή έστειλε αντιπροσωπεία στην Τεχεράνη για να συζητήσει τις πιθανότητες τερματισμού των έχθροπραξιών, που θα ήταν ιδιαίτερα ευεργετικός για τη χειμαζόμενη σήμερα δι-εθνή ναυτιλία.

Η Περσία συνεχίζει την πολιτική αύξη-μων πωλήσεων άργου με προορισμό την Α-πω Ανατολή, όπου πιστεύεται ότι τις τελευ-ταίες εβδομάδες έχουν διοχετευθεί περί τα 15 εκατομμ. βαρέλια. Ήδη τα διυλιστήρια της Ιαπωνίας και της Σιγκαπούρης διαθέτουν έ-πάρκεια αποθεμάτων, γεγονός που αναμένε-ται να επηρεάσει αρνητικά τους ναύλους των U/VLCC που βρίσκονται συγκεντρωμένα στον Περσικό.

Σθεναρή θέση άντεταξε η «Ιντερτάνκο» κατά των προτάσεων που ακούστηκαν κατά την πρόσφατη διπλωματική σύνοδο της «Ούνκταντ» έναντι των ανοικτών νηολο-γίων.

Έχοντας προετοιμάσει μία κατατοπιστική μελέτη, βάσει της οποίας αποδεικνύεται ότι ο στόλος δεξαμενοπλοίων των αναπτυσσο-μένων χωρών αυξήθηκε κατά 122% κατά την τελευταία δετία, ενώ αντίστοιχα οι στόλοι των ανεπτυγμένων και των σημαιών εύκο-λίας μειώθηκαν την ίδια περίοδο κατά 13% και 10%, οι εκπρόσωποι της «Ιντερτάνκο» ύ-πογράμμισαν την ζωτική σημασία των ανοι-κτών νηολογίων για την ελευθερία των μετα-φορών καθώς και το γεγονός ότι η επιβολή αυστηρότερων κανονισμών νηολογήσεως των πλοίων θα επιφέρει ανάσχεση του ρυθ-μού ναυτιλιακής ανάπτυξεως των υπό ανά-πτυξη κρατών.

Στο χαμηλότερο επίπεδο της τελευταίας διετίας έφθασε το άργου τονάζ σε παγκό-σμια κλίμακα στις αρχές του περασμένου Ιουνίου.

Βάσει των στοιχείων που τηρεί το Βρεταν-νικό Ναυτιλιακό Συμβούλιο, το παροπλισμέ-νο διεθνώς τονάζ μειώθηκε στις αρχές Ιου-νίου σε 1.495 σκάφη 74,3 εκατομμ. τον. d.w. χωρητικότητας που αντιπροσωπεύει περίπου το 11% της ύφιστάμενης παγκόσμιας χωρη-τικότητας.

Είναι
υποθεση
μιας νυχτας...

το ταξίδι με την FRAGLINE
στο ΠΑΤΡΑ / ΝΕΟΜΕΝΤΕΑ
για ΚΕΡΚΥΡΑ και ΜΕΤΗΡΙΟΛ



Μελέτη του ΟΟΣΑ, με τίτλο «Η αγορά Χά-λυβα του 1984», προβλέπει ότι η παραγωγή στις χώρες - μέλη του Όργανισμού θα αυξη-θεί κατά το τρέχον έτος κατά 8% και θα φθά-σει τους 360 εκατ. τόνους.

Σημειώνεται ότι η παραγωγή χάλυβα στις χώρες - μέλη του ΟΟΣΑ αυξήθηκε μόνον κα-τά 2% κατά το 1983, ενώ αντίθετα κατά την περίοδο 1980-82 είχε παρουσιάσει μείωση της τάξεως του 24%.

Παραγωγή ρεκόρ ύψους 224 εκατ. τόννων σημειώθηκε στον τομέα των γαιανθράκων στις Ήνωμένες Πολιτείες κατά το πρώτο τρίμηνο του 1984, όπου η αύξηση η οποία ό-φειλεται σε άνοδο της έγχωριας ζήτησεως ξεπέρασε το 16%.

Οι εξαγωγές όμως, οι οποίες επηρεάζουν θετικά τη ναυλαγορά, παρέμειναν στα επίπε-δα του 1983, και όπως προβλέπει μελέτη της Αμερικανικής Επιτροπής Ένεργειας θα αυ-ξηθούν σταδιακά φθάνοντας το 1990 το επί-πεδο των 105 εκατομμ. τόννων και μόνον περί-τό έτος 1995 θα ξεπεράσουν τις εξαγωγές ρεκόρ που σημειώθηκαν το 1981.

Οι Κινέζοι πρόκειται να επιταχύνουν τον ρυθμό φορτώσεων σιτηρών από τις Ήνωμέ-νες Πολιτείες, σε μία προσπάθεια απορρο-φήσεως ποσότητας 8 εκατομμ. τόννων μέχρι-τά τέλη του 1984.

Από την άλλη πλευρά οι προβλέψεις για την συγκομιδή της Σοβιετικής Ένωσης της νέας περιόδου, όμιλούν για αυξημένη παρα-γωγή στα επίπεδα των 190 εκατομμ. τόννων, που σημαίνει ότι οι εισαγωγές της σε δημη-τριακά θα κυμανθούν κάτω των 35 εκατομμ. τόννων.

Ενδιαφέροντα είναι τα πορίσματα μελέ-της της «Ούνκταντ» σχετικά με την διαμόρ-φωση των τιμών των νέων ναυπηγήσεων κα-τά την τελευταία τριετία.

Από την μελέτη προκύπτει ότι οι τιμές των νεοτευκτών μειώθηκαν κατά 20% κατά μέσο όρο στην διάρκεια του 1983 και σε πολ-λές κατηγορίες σκαφών οι τιμές του περα-σμένου έτους κυμάνθηκαν σε χαμηλότερα έ-πίπεδα εκείνων του 1980.

Ενδεικτικά οι τιμές των νεοτευκτών δια-μορφώθηκαν ως εξής: (Σε εκατομμ. δολάρια)

	1980	1982	1983
Μπάλκ κάρριερ 30.000 τον. d.w.	16,7	19,2	15,0
Μπάλκ κάρριερ 70.000 τον. d.w.	23,6	29,9	22,5
Μπάλκ κάρριερ 120.000 τον.d.w.	32,3	41,3	32,0
Δεξαμενοπλοίο 32.000 τον. d.w.	18,7	27,7	24,0
Dejamen?oploio 80.000 τον. d.w.	28,3	34,1	30,0
Dejamen?oploio 250.000 τον. d.w.	75,0	75,0	73,0
Γεν. Φορτίου 15.000 τον. d.w.	13,9	14,0	13,0
Κοντεϊνερπλοίο 1.600 TEU	31,5	34,7	28,0

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό Δολλάριο

Τό δολλάριο συνέχισε με μικρές ανάπαυλες τόν καλπασμό του. Ήδη τόν περασμένο μήνα είχε παρουσιάσει ανοδική πορεία έναντι όλων των νομισμάτων, και η τάση αυτή συνεχίστηκε σχεδόν όλο τόν Ιούλιο, παρά την επέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών της Δ. Γερμανίας, Γαλλίας, Αγγλίας, Βελγίου, Ολλανδίας και άλλων χωρών.

Η βασική αιτία είναι τα υψηλά επιτόκια που ισχύουν στην Αμερικανική αγορά (λόγω της μεγάλης ζήτησης) και έκ παραλλήλου στην αγορά Ευρωδολλαρίων.

Έξ ίσου σοβαρά αίτια, είναι η ανάκαμψη της Αμερικανικής οικονομίας, που κινείται με ρυθμό 5-6% (στις αρχές του έτους ξεπέρασε τό 7%).

Τέλος, ο χαμηλός πληθωρισμός, που διατηρείται στο επίπεδο των 5% και η μείωση της ανεργίας κατά 500.000 άτομα και πλέον συντείνουν στην διεθνή (πέρα της εσωτερικής αγοράς) ζήτηση του δολλαρίου τόσο για επένδυση όσο και για αποθεματοποίηση.

Οι διάφοροι οικονομολόγοι και χρηματομεσσίτες φωνάζουν ή γράφουν ότι πρόκειται για κάτι τό ανεπίτρεπτο κι' ότι θα έπρεπε οι Αμερικανικές αρχές να επέμβουν για να σταματήσουν αυτή τήν άνοδο. Δεν βλέπουν όμως ότι έτσι αποκλείονται σιγά - σιγά τὰ Αμερικανικά εμπορεύματα από τις αγορές της Ευρώπης και της Ιαπωνίας, ενώ τὰ δικά τους εμπορεύματα βρίσκουν πρόσφορο έδαφος στην Αμερικανική αγορά.

Πρό τριετίας συνέβαινε ακριβώς τό αντίθετο. Τό δολλάριο βρισκότανε στά δολ. 1 = Μαρκ. Γερ. 1.63, Φρ. Έλβ. 1.45, και η Λίρα = 2.20 και τὰ Ευρωπαϊκά κράτη δήλωναν ότι ή Αμερική τούς έκλεβε τις αγορές, υποτιμώντας τό νόμισμά της και άπαιτούσαν τήν πα-

ρέμβαση των αρχών και των Κεντρικών Τραπεζών για να ανεβάσουν τήν τιμή του δολλαρίου.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Παρά τό συμβιβασμό των εργατών με τούς εργοδότες για έβδομάδα 5 ημερών και 37.5 ώρων εργασίας και τήν επαναλειτούργια των εργοστασίων χαλυβουργίας, αυτοκινητοβιομηχανίας κλπ. και παρά τόν χαμηλό πληθωρισμό και τή σχετική ανάκαμψη της οικονομίας, τό Γερμανικό νόμισμα εύρίσκεται στο χαμηλότερο επίπεδο έναντι του δολλαρίου των 10 τελευταίων χρόνων. Στις 24 Ιουλίου άγγιξε για λίγο τὰ δολ. 1 = Μαρ. Γερ. 2.90 για να κλίσει στά 2.88 και να θυμηθεί κανείς ότι πρίν τρία χρόνια ή ίσοτιμία ήταν δολ. 1 = Μαρ. Γερ. 1.58.

Τό Έλβετικό Φράγκο

Όπως περιέργως κι' αυτό τό κραταιό Έλβετικό Φράγκο, παρά τήν έλξη που παρουσιάζει στο επενδυτικό κοινό (τώρα που τό τραπεζικό απόρρητο είναι έγχυμένο μετά τό δημοψήφισμα του Ιουνίου) δεν έμεινε έξω από τήν γενική εξασθένηση έναντι του δολλαρίου. Έτσι παρά τόν χαμηλό πληθωρισμό, τήν γενική εύμάρια, και τούς λίγους άνεργους τό δολλάριο βρίσκεται στά πρόθυρα του δολ. 1 = Έλβ. Φρ. 2.45 (1.48 πρό 3 ετών). Αίτια πάντοτε ή χαμηλή αποδοτικότητα κάτω του 5%.

Ή Στερλίνα

Η συνεχιζόμενη άπεργία των άνθρακωρών (τέταρτο μήνα) ή δεκαπενθήμερος άπερ-

για των λιμενεργατών, ή άνεργία αλλά και ή δύναμη του άμερικανικού νομίσματος έφερε τό δολλάριο πολύ κοντά στο Στερλ. 1 = δολ. 1.30. Αυτό βοηθάει τις βρετανικές εξαγωγές και τὰ πετρέλαια τώρα που οι διεθνείς τιμές του πετρελαίου βρίσκονται σε τόσο χαμηλά επίπεδα.

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Παρά τό τρομερό ένεργητικό ισοζύγιο πληρωμών που θα ξεπεράσει τό 1984 τὰ δολ. 30 δισεκατ., τόν χαμηλό πληθωρισμό και τήν άνοδο του άκαθαρίστου έθνικού εισοδήματος περί τὰ 3%, τό γιέν ξεπέρασε τὰ δολ. 1 = Γιέν 342 και πλησιάζει τὰ 350.

Τέλος τό Γαλλ. Φράγκο και ή Ιταλ. Λιρέτα βρίσκονται σε χαμηλότατα επίπεδα, τό μέν Φράγκο πολύ κοντά στο δολ. 1 = Γαλλ. Φρ. 9 ή δέ Ιταλική Λίρα δολ. 1 = Ιταλ. Λιρ. 1.770.

Ο πίνακας 1 δείχνει τήν δύναμη - του δολλαρίου με τὰ μεγαλύτερα κέρδη έναντι του Έλβετικού Φράγκου, και του Γερμανικού Μάρκου.

Ο πίνακας 2 δείχνει μία σχετική μείωση των Αμερικανικών επιτοκίων καθώς και των Γερμανικών. Τουναντίον ύπάρχει μία αύξηση των Αγγλικών και Έλβετικών επιτοκίων.

Ο πίνακας 3 δείχνει μία πτώση της δραχμής έναντι του δολλαρίου, αλλά και μία βελτίωση έναντι των άλλων νομισμάτων.

ΠΙΝΑΞ 1

Τιμές Δολλαρίου Η.Π.Α.

	25/6/84	25/7/84
Λίρα Αγγλίας	1.352	1.323
Φράγκο Έλβετίας	2.338	2.440
Μάρκο Γερμανίας	2.805	2.875
Φράγκο Γαλλίας	8.583	8.824
Λίρα Ιταλίας	1724	1765
Γιέν Ιαπωνίας	238.0	247.5

ΠΙΝΑΞ 2

Επιτόκια Λονδίνου (25.7.84)

	1	3	6
Δολλάριο ΗΠΑ	11 9/16	12	12 5/8
Μάρκο Γερμ.	5 1/2	5 7/8	6 3/8
Λίρα Αγγλίας	11 7/8	11 3/4	11 9/16
Φράγκο Έλβετ.	5	5 1/16	5 1/8
Φράγκο Γαλ.	11 5/8	12 5/8	13 1/4

ΠΙΝΑΞ 3

Δραχμή (τιμές FIXING)

	25.6.84	25.7.84	Διαφορά
Δολλάρ. ΗΠΑ	110.780	113.484	+ 2.44
Γερμ. Μάρκ.	39.446	39.420	- 0.007
Λίρα Αγγ.	149.730	149.710	- 0.002
Φρ. Έλβ.	47.354	46.354	- 0.021
Φρ. Γαλ.	12.885	12.846	- 0.003
Λίρ. Ιταλ.	6.402	6.426	+ 0.004

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

‘Η αλληλογραφία μας

ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ

‘Αναδημοσιεύουμε από την «Καθημερινή» της 17ης ‘Ιουλίου την κατωτέρω επιστολή του πάντοτε ανήσυχου Γιώργου Φουστάνου ό οποίος επισημαίνει ότι μαζί με τή συρρίκνωση του στόλου έπέρχεται δυστυχώς και συρρίκνωση τής ναυτικής μας οικογένειας:

Στό σύνολο σχεδόν των δημοσιευμάτων για τήν έμπορική μας ναυτιλία τά τελευταία χρόνια, πού αναφέρονται στον αριθμό των πλοίων, του τονάζ, του ναυτιλιακού συναλλάγματος, παρατηρεί κανείς έπαναλαμβάνεται ή λέξις «συρρίκνωση».

Οί — δυστυχώς — πολύ λίγοι σ’ αυτόν τον τόπο πού γνωρίζουν τήν προσφορά και τήν σημασία τής ναυτιλίας για τήν χώρα, αντιλαμβάνονται τί σημαίνει αυτή ή «συρρίκνωση». ‘Ακόμα περισσότερο όμως, για τούς πάρα πολύ λίγους πού θέλουν νά βλέπουν μακροπρόθεσμα τήν υπόθεση ελληνική ναυτιλία, ή συρρίκνωση πού σίγουρα θά τοποθετήσει όριστικά τή ναυτιλία μας σέ πολύ χαμηλά επίπεδα, είναι τής ναυτεργατικής μας οικογένειας.

Μιλάμε για τή ναυτιλία πού έχασε τά τρία τελευταία χρόνια σχεδόν 1.000 πλοία, τή ναυτιλία μέ 500 από τά 3.000 πλοία της δεμένης σέ άγκυροβόλια παροπλισμού και πού τήν βλέπουμε νά χρησιμοποιεί σήμερα στά 2.500 κινούμενα πλοία της αλλοδαπούς σέ ειδικότητες πού δέν προσφέρονται ‘Ελληνες ναυτικοί.

‘Η άδιάψευστη γλώσσα των μαθηματικών μας λέει: τήν 27/6/84 ύπήρχαν στά ελληνικά χωρικά ύδατα 438 ελληνικά πλοία δεμένα. Τήν 22/6/84 τό σύνολο των ‘Ελλήνων προσφερομένων για ναυτολόγηση ναυτικών, ήταν 4.315 εκ των οποίων μόνο οί 1.796 δικαιούτο επιδόματος άνέργου ναυτικού. ‘Από αυτούς οί Πλοίαρχοι Α’ ήταν 1.182 και 566 αντίστοιχα.

‘Ας υποθέσουμε τώρα ότι οί εύχες μας για ανάκαμψη ακούγονται, ή αγορά άνεβαίνει, τά 438 πλοία λύνουν. Για τήν επάνδρωσή τους θά έχρειάζοντο τουλάχιστον 9.000 ναυτικοί. Σύμφωνα μέ τά άνωτέρω, έστω και νά χρησιμοποιηθούν πλοίαρχοι Α’ σέ άλλες οργανικές θέσεις, οί ναυτικοί μας δέν θά έπαρκούσαν για τήν επάνδρωση των πλοίων αυτών.

Και τί θά γίνει μέ τά πλοία πού έφυγαν για διάφορους λόγους από τή σημαία. ‘Εμείς εύχόμαστε, θέλουμε νά επιστρέψουν. Πώς θά τά επανδρώσουμε;

‘Ας μείνουμε λοιπόν μέ τά μισά πλοία. ‘Αφού τόσους ναυτικούς έχουμε.

‘Αλλά τό συνάλλαγμα; ‘Η σημασία για τον τόπο μιάς μεγάλης ναυτιλίας; ‘Εχουμε σάν ‘Εθνος τήν δυνατότητα νά τά διαγράψουμε;

Πού βαδίζουμε άραγε; Δέν καταλάβαμε άκόμη ότι δέν υπάρχουν άρκετοί ναυτικοί για τή ναυτιλία μας και μιλάμε άκόμη για επιθυμίες των ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστών νά αντικαταστήσουν τούς ‘Ελληνες μέ «φτηνούς ξένους»; Ποιούς ναυτικούς «άνακυκλώνουμε» για νά πλουτίσουν οί άεροπορικές εταιρίες και νά γίνεται φτωχότερο και λιγώτερο άνταγωνιστικό καθημερινά τό ελληνικό πλοίο; Γιατί άραγε υπάρχει άκόμη ένας νόμος πού δέν μπορεί ούσιαστικά νά εφαρμοσθεί; Γιατί

άναγκάζονται καθημερινά οί εταιρίες νά ζητούν σημειώματα μή προσφερομένων ναυτικών από τό Γραφείο Εύρέσεως Ναυτικής ‘Εργασίας ή νά παίρνουν σημειώματα παρατάσεως τής έφαρμογής τής άνακυκλώσεως και νά κινδυνεύουν άργότερα μέ βαρύτατα πρόστιμα από τό NAT έπειδή «έτσι λέει ό νόμος»; Διότι και αυτό άκούγεται, ότι τό NAT επέβαλε βαρύτατα πρόστιμα σέ εταιρίες πού δέν τήρησαν τήν άνακύκλωση. ‘Ανακύκλωση ποιών;

‘Αλλά άς πάμε πιό βαθιά. ‘Εκεί πού πρέπει νά μάς πονά, κυρίως τούς νέους πού φιλοδοξούμε νά δουμε πάλι τή ναυτιλία μας στήν παγκόσμια κορυφή.

Τί γίνεται μέ τούς νέους ναυτικούς;

Κάθε χρόνο συνταξιοδοτούνται άρκετοί ναυτικοί μας. Πόσοι κανούργιοι βγαίνουν για νά τούς άναπληρώσουν; Πόσοι από τούς υπάρχοντες μετεκπαιδεύονται σωστά για νά ανταποκρίνονται στίς καθημερινά αύξανόμενες απαιτήσεις τής τεχνολογίας; Μάθαμε όλοι νά ζητάμε από τή ναυτιλία μας καλύτερα, πιό καινούργια πλοία, όχι όμως και καλύτερους νέους ναυτικούς.

‘Ο σωστός ναυτικός μπορεί νά ταξιδέψει άσφαλώς τό παλιό πλοίο — τό απέδειξε άλλωστε — ό ναυτικός πού βγαίνει σήμερα από τίς σχολές μας δύσκολα μπορεί νά ανταποκριθεί στίς ύποχρεώσεις του, άκόμα και σέ νεότευκτο πλοίο. Τόσο άφελείς είμαστε, δέν βλέπουμε ότι αυτοί πού χρηματοδοτούν τή ναυτιλία μας ή αυτοί πού τήν άσφαλίζουν, αύριο δέν θά έπιτρέψουν τήν επάνδρωση των πλοίων μέ αξιωματικούς πού δέν θά είναι σωστά εκπαιδευμένοι;

Τί πρέπει δηλαδή νά γίνει για νά άντιληφθούν όλοι ότι ό ναυτικός πρέπει νά εκπαιδεύεται σύμφωνα μέ διεθνείς προδιαγραφές μιά και θά κριθεί από διεθνείς οργανισμούς;

Δέν βλέπουν άραγε οί ίδιοι οί ναυτικοί — γιατί δέν τούς ακούω νά προβληματίζονται — ότι ή σχεδόν άνύπαρκτη ναυτική έκπαίδευση θά συρρικνώσει άκόμα περισσότερο

τήν ναυτεργατική μας οικογένεια; Δέν σκέπτονται οί παλαιότεροι, τουλάχιστον, ναυτικοί τί θά άπογίνει τό ταμείο τους, τό NAT; Μέ τί πόρους θά τούς συνταξιοδοτήσει αύριο;

‘Η ευθύνη για τήν ναυτιλία είναι άσφαλώς συλλογική. Οί έφοπλιστές πληρώνουν τό μεγαλύτερο ποσοστό του κεφαλαίου πού απαιτείται για τή ναυτική έκπαίδευση (ούδεμία, τουλάχιστον από όσο γνωρίζω, έπαγγελματική τάξη πράττει τό ίδιο). ‘Επί πλέον έχουν επανειλημμένα κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου για τό επίπεδο τής ναυτικής μας εκπαιδεύσεως.

‘Ηρθε ή ώρα νά μιλήσουν και οί ναυτικοί μας. Ναυτεργατική οικογένεια θά ύπάρχει στό μέλλον μόνο εάν υπάρχουν και νέοι ναυτικοί. Σωστοί νέοι ναυτικού πού εκτός από τήν άπαραίτητη όρθή εκπαίδευση πρέπει νά γνωρίζουν τί θά πει πειθαρχία για νά τούς έπιτραπεί άργότερα στά πλοία νά μάθουν πράγματα τά όποια ούτε σέ βιβλία γράφονται, ούτε από δασκάλους διδάσκονται.

‘Όσο δέ άφορά τό κράτος μας, πρέπει νά προβληματισθεί ιδιαίτερα γι’ αυτή τή συρρίκνωση και νά υιοθετήσει επείγοντως τά μέτρα πού θά έπιτρέψουν στήν ελληνική ναυτιλία νά άπασχολεί και στό μέλλον ‘Ελληνες ναυτικούς, τούς ίδιους άν όχι καλύτερους από αυτούς πού ύπήρξαν οί συνεργάτες των έφοπλιστών στή πραγματοποίηση του νεοελληνικού θαύματος της έμπορικής ναυτιλίας, της μοναδικής περιπτώσεως πού έχουν νά επιδείξουν οί νεοέλληνες ότι ύπήρξαν οί πρώτοι.

‘Όλα αύριο μπορεί νά διαρθρωθούν, και μάλιστα ταχύτατα. Και ή ναυλαγορά νά βελτιωθεί και τά πλοία νά επιστρέψουν στή σημαία. Αυτό όμως που σίγουρα δέν διορθώνεται, τουλάχιστον για δεκαετίες, είναι ή συρρίκνωση της ναυτεργατικής μας οικογένειας. Αυτής πού όπως έγραφα πριν, δέν έπαρκει νά επανδρώσει ούτε τήν δραματική συρρικνωμένη ελληνική ναυτιλία του 1984.

‘Αν δέν καταλάβουν όλοι ότι ήδη είναι άργά, μπορεί αύριο νά ύπάρχει ελληνική ναυτιλία, ή σημαία όμως θά θεωρείται σημαία εύκαιρίας, έλλείψει ‘Ελλήνων ναυτικών.

ΓΙΩΡΓΟΣ Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

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

ΟΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΑΤ

'Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Με έκπληξη και λύπη διάβασε όλος ο ναυτικός κόσμος της "Ανδρου όσα γράφετε στο τεύχος 15.7.84, ότι δηλαδή οι πλοιοκτήτες, ενώ γνωρίζουν ότι τα οικονομικά του ΝΑΤ είναι σε απελπιστική κατάσταση, δεν δέχονται να αυξηθεί η εισφορά τους, ενώ οι πάντες γνωρίζουν ότι από χρόνια έπρεπε να έχει αυξηθεί από το 11% που είναι μέχρι σήμερα τουλάχιστο σε 18% όπως είναι στο ΙΚΑ, στις δέ τράπεζες είναι 22%.

Προφασίζονται τις ισχνές αεγλάδες, αυτό είναι ψέμα, διότι από τα χρόνια της χούντας που ήταν παχειές, πολύ παχειές αεγλάδες (όλοι εύχόμαστε να ξαναέλθουν όλα τα πλοία να φέρουν 'Ελληνική σημαία) ο 'Ελβετός αναλογιστής που είχε έλθει για το ΝΑΤ είχε προτείνει αύξηση των εσόδων. Από τότε έχουν περάσει τουλάχιστο 12 χρόνια, τί ε-καναν οι πλοιοκτήτες;

Μήν μου πείτε ότι φταίνε οι κυβερνήσεις που δεν τους άφησαν να αυξήσουν τις εισφορές, τό ότι φταίνε, φταίνε διότι δεν τους πίεσαν εάν μπορού να μεταχειριστώ αυτή την λέξη. Δυστυχώς είναι λυπηρόν σήμερα πλοίαρχοι με 28 χρόνια υπηρεσία σε ποντοπόρα εκ των οποίων 19 ως Πλοίαρχοι Α' να παίρνουν με σύνταξιν τό 66% του ΒΑΣΙΚΟΥ ΜΙΣΘΟΥ ή τό 40.5% του ποσού που γίνονται οι κρατήσεις και αυτό δέ τό ποσό αν και προέρχεται από συνάλλαγμα φορολογείται κανονικά ενώ τουλάχιστο θα έπρεπε να πληρώνουμε φόρο όπως και οι εν ενεργεία συναδέλφοί μας.

Δηλαδή ενώ θα έπρεπε να παίρναμε τό 80% και με μειωμένη φορολογία εξακολουθούμε να παίρνουμε ψυχία και οι κύριοι πλοιοκτήται αρνούνται να αυξήσουν τις εισφορές τους, ενώ ύστερα από τόσα χρόνια πολύ καλών ναύλων τό ΝΑΤ θα έπρεπε να είχε τεράστια αποθέματα.

Βεβαίως λογικό θα είναι να αυξηθούν και οι κρατήσεις των ναυτικών από 8% που είναι σήμερα να γίνουν 10% καθώς επίσης να υπάρχει χρηστή διοίκησης του 'Ιδρύματος και να εξευρεθούν και κοινωνικοί πόροι, π.χ. μια μικρή επιβάρυνση σε όλα τα εισιτήρια των πλοίων.

Εκτός των ανωτέρω θα πρέπει τό ΝΑΤ να σταματήσει να δίνει συντάξεις σε άτομα με 2-3 χρόνια υπηρεσία, επίσης άτομα χωρίς δίπλωμα κάνουν 2-3 χρόνια υπηρεσία σε θαλαμηγούς ως πλοίαρχοι ή Α' Μηχανικοί και λαμβάνουν σύνταξη Πλοίαρχου ή Α' Μηχανικού ενώ τό ΝΑΤ έχει εισπράξη κρατήσεις πλοίαρχου για 2-3 χρόνια, επίσης άλλοι ενώ έχουν δίπλωμα πλοίαρχου αλλά δεν έχουν κάνει ποτέ τόν Πλοίαρχο και τό ΝΑΤ δεν ε-

χει εισπράξη ποτέ κρατήσεις πλοίαρχου παίρνουν σύνταξη πλοίαρχου.

Εν όλίγοις πρέπει άμέσως να αυξηθούν οι εισφορές τόσο των πλοιοκτητών όσο και των ναυτικών, να εξευρεθούν κοινωνικοί πόροι, εάν δεν υπάρχει χρηστή διοίκησης και δικαία κατανομή στους διακούχους σύμφωνά με αυτά που έχουν πληρώσει να παίρνουν, νομίζω και τό ΝΑΤ θα πάη καλά κι έμεις οι Συνταξιούχοι να ζήσουμε κάπως σαν άνθρωποι ύστερα από τόσα χρόνια στερήσεις και ταλαιπωρίες.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ
Γ. ΠΟΛΕΜΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

"Ανδρος, 23.7.84

Σημ. Συν.: 'Ο έπιστολογράφος έχει κάνει ένα λάθος: Δεν υπήρξε άρνηση των έφοπλιστών να αυξήσουν τις εισφορές τους προς τό ΝΑΤ, ή έναντίωσή στην αύξηση αυτή προέρχεται από τό «Ναυτικά Χρονικά» και επεξηγείται πλήρως στο άρθρο αλλά θα επανέλθουμε για να κατανοήσουν τό πρόβλημα κυρίως οι ναυτικοί μας:

Οι εισφορές των έφοπλιστών δεν είναι μόνον 11% που άναφέρει ο έπιστολογράφος αλλά πολύ μεγαλύτερες και ίσως να ξεπερνούν τις εισφορές του ΙΚΑ — με χαρτί και μολύβι οι πλοίαρχοι μπορούν να τις προσδιορίσουν επακριβώς. Λοιπόν, εκτός από τό 11% υπάρχουν άλλα 4%, (2% του Ταμείου 'Επικουρικής 'Ασφαλίσεως Ναυτικών και άλλα 2% υπέρ του Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών 'Επιδομάτων), δηλαδή σύνολο 15%. Στο ποσοστό αυτός όμως πρέπει να προστεθούν ή άναλογία των έφοπλιστών στις εισφορές υπέρ της 'Εργατικής 'Εστίας και οι εισφορές τους στα Ρ&Ι κλάμψ για τήν κάλυψη της άσθενείας των ναυτικών όταν ταξιδεύουν, καθώς και για τήν κάλυψη της ύγειονομικής προστασίας επί 40 ήμερες όταν απολύονται από τό πλοίο, μετά τις οποίες άναλαμβάνει ο Οίκος Ναύτου τήν προστασία τους. 'Εμείς υπολογίζουμε, χωρίς να λογαριάζουμε και όσα διατίθενται για τή Ναυτική 'Εκπαίδευση, ότι οι συνολικές εισφορές υπέρ των ναυτικών ξεπερνούν τις εισφορές των εργοδοτών υπέρ του ΙΚΑ. Και κάνουμε έναν συλλογισμό, στον οποίο περιμένουμε τόν προβληματισμό των ναυτικών μας: 'Εάν υποχρεωθούν οι έφοπλιστές να καταβάλλουν τις ίδιες εισφορές με τους εργοδότες της στεριάς τότε δικαιολογημένα μπορούν να ζητήσουν τήν κατάρτιση των εισφορών τους υπέρ του TEAN και του ΕΛΟΕΝ και επί πλέον να αξιώσουν από τόν Οίκο Ναύτου να καλύψει τις δαπάνες νοσηλείας των ναυτικών στο έξωτερικό και τήν ύγειονομική τους προστασία άμέσως μετά τήν απόλυσή τους από τό πλοίο. Είναι εύκολο να φαντασθεί κανείς πόσες δυσμενείς συνέπειες θα προκύψουν από μία τέτοια εξέλιξη. 'Αλλωστε τα οικονομικά του ΝΑΤ δεν πρόκειται να βελτιωθούν με οποιαδήποτε αύξηση των εισφορών και αυτό γιατί τά εισφέροντα ποντοπόρα πλοία είναι πλέον πολύ λίγα — έμεις από δικά μας στοιχεία υπολογίζουμε ότι τά εισφέροντα στο ΝΑΤ ποντοπόρα πλοία άνω των 3.000 τόννων γκρός δεν ξεπερνούν αυτή τή στιγμή τά

1.250. Είναι αυτόνόητο ότι κάθε επί πλέον επιβάρυνση θα όδηγήσει και αυτά τά πλοία που έχουν παραμείνει στον νηολόγιό μας σε άλλες λύσεις και αυτό δεν συμφέρει σε κανένα. 'Εκείνο που συμφέρει όλους μας — και τό ΝΑΤ, και τούς ναυτικούς μας, και τόν τόπο, είναι να βρεθούν τρόποι για να ξαναγυρίσουν στο έθνικό νηολόγιο και τά πλοία που έφυγαν, και εκείνα που προσκτήθηκαν από 'Ελληνες αλλά προτίμησαν άλλες λύσεις, δηλαδή άλλες σημαίες, αλλά και να προσελκύσουμε και άλλα πλοία. Κατά τήν αντίληψή μας, αυτή τήν άποψη έπρεπε να υποστηρίξουν οι ναυτικοί μας οι όποιοι είδαν «άσπρες ήμέρες» με τά πολλά πλοία και όχι με τά λίγα, και όχι μόνον να τήν υποστηρίξουν αλλά ταυτόχρονα να μάχονται για να ύλοποι- ηθεί.

Γιά τά άλλα θέματα που θίγει ο έπιστολογράφος έχει απόλυτο δικαίο και τό «Ναυτικά Χρονικά» μάχονται για τή ρύθμιση του ζητήματος της φορολογίας, για τό 80% των συντάξεων των πλοίαρχων και των μηχανικών αλλά και των άλλων κλάδων, για τό ξεκαθάρισμα του μητρώου των συνταξιούχων από τούς άλεξιπτωτιστές, για τήν άξιοποίηση της περιουσίας του κ.Α.Π. κ.Α.Π. ώστε οι σημερινοί συνταξιούχοι του που είναι και οι δημιουργοί του σύγχρονου ελληνικού μεταπολεμικού ναυτιλιακού θαύματος να έχουν ένα ισχυρό άποκούμπι για τά γηρατιά τους που θα τούς εξασφαλίζουν μία άξιοπρεπή ζωή.

ΑΥΘΑΙΡΕΤΕΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

'Αφού σας συγχαίρω για τούς «'Αλεξιπτωτιστές», του κυρίου άρθρου σας, στα τελευταία «Χρονικά» ζητώ τήν συνδρομήν σας για να άρθεί μία άδίκια που γίνεται σε όσους εξαγοράζουν υπηρεσία παλαιότερων έτών.

Συγκεκριμένα: Προσφάτως εξαγόρασα ύπηρεσία Δοκίμου Μηχανικού 12 μηνών και 24 ήμερών των έτών 1956 - 57 για τήν όποία και έπληρώσα 529.042 δρχ.

Δέν θα διαμαρτυρηθώ για τό ότι τό ΝΑΤ μου έζητήσε και πλήρως άπομαχικά άποφοίτου ΔΣΕΝ ενώ είμαι άπόφοιτος ιδιωτικής Σχολής όπως πολύ καθαρά φαίνεται από τούς πίνακες του κ. Πιπέρα, σελίς 10.

Μέσα όμως σε αυτές τις 529.042 περιλαμβάνονται:

α) Τά άπομαχικά των 8 ήμερών μηνιαίως της άδείας ή όποια σήμερα είναι συντάξιμος ύπηρεσία. 'Εγώ, όμως μου είπαν, δέν δικαιούμαι, διότι ή ύπηρεσία μου είναι πρό του 1976.

β) Ποσόν 25.931 υπέρ ΕΛΟΕΝ τις παροχές του όποιου δέν δικαιούμαι πάλι για τόν άνωτέρω λόγο.

γ) Ποσόν 31.833 υπέρ TEAN στο όποιο όμως δέν θα άναγνωρισθεί ή ύπηρεσία αυτή για τόν ίδιο λόγο.

*'Ας σημειωθεί ότι για τά άνωτέρω Ταμεία

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

καί ενώ δέν δικαιούμαι καμία απολαβή ἐπλήρωσα 26% πρόστιμο γιατί ἄργησα νά τά πληρώσω, καί ενώ γιά τό TEAN ἀκόμη δέν ἔχει ὑπογραφεῖ τό Διάταγμα γιά τή λειτουργία του.

Ἄν, συμφωνεῖται καί σεῖς ὅτι αὐτό εἶναι ἄδικο σᾶς παρακαλῶ γράψτε κάτι, ἴσως κάποιος ἀρμόδιος συγκινηθεῖ.

Αὐτό μπορεῖ εὐκόλα νά διορθωθεῖ ἂν στό ὑπό συζήτησιν περί NAT νομοσχέδιο περιληφθεῖ διάταξη πού νά λέει ὅτι ὅσοι ἔχουν πληρώσει εἰσφορές ἔστω καί κατά τήν ἐξαγορά τῆς ὑπηρεσίας σέ αὐτά τά ταμεῖα νά δικαιούνται καί τίς ἀνάλογες παροχές ἡ τουλάχιστον ὅς μᾶς ἐπιστρέψουν τά χρήματά μας.

Σᾶς εὐχαριστῶ
Γ. ΜΗΝΟΓΙΑΝΝΗΣ
Α' Μηχανικός

Βασ. Γεωργίου, 73, Ἀγ. Παρασκευή

Σημ. Συντ.: Εἶναι ἐξωφρενική ἀλλά καί ταυτόχρονα προκλητική ἡ εἰσπραξη εἰσφορῶν χωρίς νά ὑπάρχει δυνατότητα ἀνταποδόσεως καί γι' αὐτό οἱ σχετικές διατάξεις πού τήν προβλέπουν πρέπει νά τροποποιηθοῦν μέ τό νέο νομοσχέδιο περί NAT. Τά προβλήματα τοῦ NAT δέν ἐπιλύονται μέ τήν ἐπιβολή αὐθαίρετων εἰσπράξεων πού ἐπιβαρύνουν τοὺς ναυτικούς μας.

Κατά τήν ἀντίληψή μας, τό ὅλο θέμα πρέπει νά ἀπασχολήσει τόν γεν. γραμματέα τοῦ YEN κ. Βασ. Παπαδόπουλο, ὁ ὁποῖος ἔχει ἐπιληφθεῖ τοῦ νέου νομοσχεδίου τοῦ NAT.

Ἡ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Δέν θάθελα νά κάνω κατάχρηση τῆς φιλοεθνίας σας ἀλλά καί δέν ἀντέχω στόν πειρασμό νά ἐπιβεβαιώσω τήν πληροφορία πού περιέχεται στή ΣΣ στό τέλος τῆς ἐπιστολῆς μου τῆς δημοσιευόμενης στό τεύχος τῶν Ν.Χ. τῆς 15ης Ἰουλίου 1984, ὅτι προκλήθηκε παρέμβαση τοῦ Διεθνούς Γραφείου Ἑργασίας μέ τό πρόσχημα ὅτι εἶχε δοθεῖ τό COPYRIGHT στό Εὐγενίδειο Ἴδρυμα, γιά νά ἀπαγορευτεῖ ἡ κυκλοφορία τοῦ Κώδικα ὡς κλεψίτυπου.

Πῆρα σχετική ἐπιστολή ἀπό τό Διεθνές Γραφεῖο Ἑργασίας ἐνῶ παράλληλα δέχτηκα τηλεφώνημα δικηγόρου τοῦ Εὐγενίδειου Ἰδρύματος πού διατύπωνε ἀξιιώσεις COPYRIGHT.

Ἀπάντησα καί πρὸς τίς δύο κατευθύνσεις ὅτι ἀπό τή μακρά μου πείρα πού ἀπόκτησα μέ τήν πολυχρόνη συμμετοχή μου στίς ἐτήσιες Συνόδους τῆς Διεθνούς Συνδιάσκεψης Ἑργασίας ἀπό μέρος τῆς ΓΣΕΕ ὅσο καί στίς ναυτικές Συνόδους ἀπό μέρος τῆς ΠΝΟ, κατὰ τή χρονική περίοδο ἀπό τό 1947 μέχρι καί τό 1976, ἤμουν σέ θέση νά ξέρω ὅτι τά κείμενα διεθνῶν συμβάσεων καί κανονισμῶν δέν μποροῦν νά γίνουν ἀντικείμενο COPYRIGHT ἀλλά ἀντίθετα εἶναι εὐπρόσδεκτη κάθε μεταγλώττιση γιά νά γίνεται εὐρύτερα γνωστό τό ἔργο τῆς Διεθνούς Ὁργάνωσης Ἑργασίας στίς διάφορες χώρες ἀλλά καί γιά νά ἀξιοποιοῦνται τά κείμενα αὐτά. Δῆλωση ὅτι ἤμουν πρόθυμος νά ἀντιμετωπίσω ἐνδεχόμενη δικαστική ἐνέργεια μαζί μέ τόν ἐκδότη.

Τήν ἀποψη ὅτι δέν ὑπάρχει θέμα COPYRIGHT ὑποστήριξε καί ὁ ἄλλοτε ὑποδιευθυντής τοῦ Διεθνούς Γραφείου Ἑργασίας καί τώρα καθηγητής σέ πανεπιστήμιο τῆς Γενεύης κ. Νίκος Βαλτικός, τοῦ ὁποῖου ζήτησα τήν ἐγκυρη γνώμη, καί ἡ ὑπόθεση σταμάτησε ἐκεῖ μέ τή γνωστή στή συνέχεια ἀρνητική στάση τῶν ἀρμοδίων τοῦ YEN γιά τήν ἀξιοποίηση τοῦ Κώδικα Πρόληψης Ἀτυχημάτων Ἑργασίας στά πλοῖα, πού κυκλοφόρησε στά 1980.

Τώρα ἐφαρμόζεται ἓνα εἶδος ντάμπινγκ μέ τή διάθεση τοῦ βιβλίου ἀπό τό Εὐγενίδειο Ἴδρυμα στή χαμηλή τιμή τῶν 134 δραχμῶν. Διαθέτει οἰκονομικά μέσα καί τό μπορεῖ ἔ.

Ἔτσι γράφεται ἡ ἱστορία ἀλλά ἙλληΝΙΚΑ...

Μέ τίς πολλές μου εὐχαριστίες καί τήν ἀπειρή ἐκτίμησή μου
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΖΑΚΟΣ

23 Ἰουλίου 1984

Υ.Γ. Στήν προηγούμενη ἐπιστολή μου ἡ λέξη «δικαιοκρίσια» ἀλλοιώθηκε σέ «δικαιοδοσία».

ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ «ΘΑΝΑΣΗ Π.»

Ἀγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Διαβάζοντας τό τεύχος ἀριθ. 1178/937 τῆς 1ης Ἰουλίου πρόσεξα τήν καταγραφή τοῦ ἔργου τοῦ Ναυτικοῦ Χρονογράφου «ΘΑΝΑΣΗ Π.» ἀπό τόν Χ. ΝΤΟΥΝΗ, ὁ ὁποῖος κάνει μία ἀναφορά στό ἔργο του καί μᾶς δίδει κατὰ χρονολογική σειρά τά δημοσιεύματα πού εἶχε κάνει ὁ «ΘΑΝΑΣΗΣ Π.» στά «Ν.Χ.» ἀπό τό ἔτος 1945 μέχρι τό 1978 πού πέθανε.

Ἀπό τά πρώτα μου βήματα στό θαλασσινό ἐπάγγελμα, 1965 Δόκιμος τότε στή ΔΣΕΝ/Σύρου, μ' ἄρεσε νά διαβάζω τά ναυτικά χρονογραφήματα τοῦ «ΘΑΝΑΣΗ Π.» πού πράγματι μύριζαν ἀρμύρα κι ἔδιναν μέ ἀτόφια περιγραφή καί ἐκφραση τίς χαρές, τίς λύπες κι ἀγωνίες τοῦ Ναυτικοῦ ὅπως κι αὐτός τίς ζούσε.

Ὅταν διάβαζα αὐτά τά χρονογραφήματα δέν φανταζόμουν ὅμως ὅτι ἡ πολύτιμη αὐτή δουλειά ξεκινούσε ἀπό τόσο μακριά, δηλαδή ἀπό τό 1945.

Αὐτό πού κατὰ τή γνώμη μου θά ἦταν σημαντικό νά γίνει, πράγμα τό ὁποῖο προτείνω στή διεύθυνση τῶν «Ν.Χ.» εἶναι νά συγκεντρωθοῦν ὅλα αὐτά τά χρονογραφήματα σ' ἓνα βιβλίο. Τό βιβλίο αὐτό, πιστεύω προσωπικά ὅτι δέν θά παραλείψει νά τό προμηθευθεῖ κανένας πού συνδέεται μέ τή Ναυτιλία μας, γιατί θ' ἀποτελεῖ ἓνα πιστό ἡμερολόγιο τῆς Ἑμπορικῆς μας Ναυτιλίας, μέσα ἀπ' ὅλες τίς φάσεις τῆς ἐξέλιξης τῆς, ἀπό τήν πολεμική καί μεταπολεμική περίοδο, τά πρώτα αλματώδη βήματα μέ τήν παραλαβή τῶν LIBERTIES, ἡ ζωή μας καί οἱ δεσμοί τῶν ναυτικῶν μας μ' αὐτά, μέχρι τή σύγχρονη ἐποχή καί ἐξέλιξη.

Τό βιβλίο αὐτό θάχει τόσα πολλά νά θυμίσει στούς παλιότερους κι ἄλλα τόσα νά γνωρίσει στούς νεώτερους.

Εὐχαριστῶ γιά τή φιλοξενία.

Μέ φιλικούς χαιρετισμούς
ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ

α' πλοίαρχος Ε.Ν.
Χανιά Κρήτης

21 Ἰουλίου 1984

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

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ

Κύριες Διευθυντές,

Παρακολουθώ με πολύ ενδιαφέρον τις κρίσεις και συστάσεις που δημοσιεύονται τελευταίως από διαφόρους συναδέλφους διά το θέμα του φόρου επί των συντάξεων των ναυτικών και ειδικά η συγκίνησή μου είναι μεγάλη διά την συμπαράστασι του περιοδικού σας.

Σκοπός δικός μου σήμερα είναι να συνεχίσω τον αγώνα για τον σκοπό αυτόν και να επαναλάβω ότι έχουμε όλα τα προσόντα και δικαιώματα, πολλά περισσότερα από αυτά που διαθέτουν άλλοι κλάδοι (όπως της Ο.Α.) και χωρίς φόβο μπορώ να πω ότι οι προσφορές μας σε συνάλλαγμα προς την πατρίδα δεν έχουν σύγκριση. Άλλα βέβαια ότι εμείς δεν μπορούμε να πετύχουμε με τους αγώνες μας μέσω του περιοδικού σας, εκείνοι το έχουν πετύχει με τις απεργίες. Σ' αυτό το σημείο συμφωνώ με την γνώμη σας, ότι δεν θα έπρεπε παίρνοντας σύνταξη να διακόπτεται η συμμετοχή μας στις συνδικαλιστικές μας ενώσεις, γιατί τότε θα μπορούσαμε κι' εμείς δυναμικά να αποκτήσουμε τα δικαιώματά μας για τα όποια σήμερα εκλιπαρούμε την συμπαράστασή των.

Άλλα σήμερα ή αγανάκτησής μου προχωρεί και σ' άλλα θέματα που ενδιαφέρουν τους απόμαχους:

ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ: Στα εξήντα μου χρόνια ποτέ δεν χρησιμοποίησα τό περιφημο βιβλίο ασθενείας. Πρό δύο μηνών όμως έκοψα τό χέρι μου και λόγω της αιμορραγίας αναγκάσθηκα να πάω στο πλησιέστερο νοσοκομείο όπου και μου τό έραψαν και πλήρωσα 2.500 δραχ. Είπα, λοιπόν, να πάω στον Ο. του Ν. να εισπράξω τα χρήματα.

Πήγα λοιπόν στις 8.30 τό πρωί, στάθηκα σε 3 ούρες, με παιδάκια και γυναίκες, πέρασα από 6 υπαλλήλους που ό καθένας είχε και διαφορετική γνώμη για τό πόσα χρήματα έπρεπε να πάρω, και από δύο Αρχιάρχους για να μου δώσουν 400 δραχ. Βέβαια αγανάκτησα και χρησιμοποίησα ναυτική φρασεολογία για να καταλήξω στο γραφείο κάποιας κυρίας διευθυντριάς που από έλεημοσύνη μου ένεκρινε 800 δραχ. τελειώνοντας έτσι την πρώτη μου επαφή με τον Ο.Ν. στις 12 τό μεσημέρι. Αυτή είναι ή κατάσταση και θα παρακαλούσα τον κ. Κατσιφάρα ή τουλάχιστον τον Γ. Γραμματέα να διαθέσουν από τό πρωινό τους καφεδάκι μισή ώρα και να επισκεφθούν τον Ο.Ν. χωρίς όμως προετοιμασίες και αγήματα για να δούν τα χάλια μας.

Συζητώ όμως σήμερα και τό θέμα του 80% του βασικού μισθού στην σύνταξη. Τό Μάιο του 1983 έξω από τό 'Υπουργείο σε μία συγκέντρωση των συνταξιούχων πλοίαρχων και μηχανικών ό κ. Κατσιφάρας μάς έδωσε τον λόγο της τιμής του ότι θα τό τακτοποιούσε στο νομοσχέδιο που θα κατέθετε τον Σεπτέμβριο του 1983. Έκτοτε δεν άκουσα τίποτε και έπειδή τώρα διαβάζω ότι έτοιμάζεται νομοσχέδιο για τό ΝΑΤ νομίζω ότι ό κ. Κατσιφάρας έχει ήθικην ύποχρέωσιν να κάνει μία δήλωση μέσω του περιοδικού σας για τό θέμα αυτό, θα την περιμένουν τουλάχιστον χίλιοι συνταξιούχοι που παρευρίσκοντο στην συγκέντρωσι αυτή.

Είμεθα ό κλάδος των εγκαταλελειμένων της ναυτικής οικογενείας, εμείς που μαζί με τους πλοιοκτήτες, χωρίς κομπασμό, μπορώ να πω και χωρίς την βοήθεια άλλων φορέων, δημιουργήσαμε την μεγάλη ναυτιλία, παραλαμβάνοντας τα ιστορικά Λίμπερτις πρό 40ετίας και παραδίδοντας σήμερα τα σουπερτάνκερ των 300.000 τον. και τα μπάλκ κάρριερ των 150.000 τον.

Μόλις βγούμε στην σύνταξη είναι σαν να μάς πετάνε στά σκουπίδια, όπως χαρακτηρίστικά είπα πρό δύο μηνών στην τελώνη του τελωνείου Πειραιώς όταν πήγα να παραλάβω μία τηλεόρασι των 20 ίντσών, που έφερα από τό έξωτερικό, και πλήρωσα φόρο 42.000 δραχ. Μά είμαι ναυτικός συνταξιούχος είπα, ή απάντησις ήτο, οι συνταξιούχοι δεν δικαιούνται απαλλαγής. Μά είμαι και Έλλην του έξωτερικού και έχω φέρει 3.000.000 δραχ. σε συνάλλαγμα τά τέσσερα τελευταία χρόνια και να τό κόκκινα χαρτιά. 'Η απάντησις ήτο ή ίδια, καμμία απαλλαγή, την μόνη χάρη που μου κάνανε ήτο ότι δεν με δίωξαν για παράνομη εξαγωγή συναλλάγματος διά την αγορά του τελεσβίου. Κατόπιν όλων αυτών, όπως καταλαβαίνετε και με την νοοτροπία αυτήν τό σύνθημα Ο ΕΠΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ θα μείνη μόνο κολλημένο στο πίσω μέρος των λεωφορείων.

Σας εύχαριστώ διά την φιλοξενία

Μετά πάσης τιμής
Α. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ
Πλοίαρχος Συντ.
Μεγίστις 28, Καλαμάκι

9, 'Ιουλίου 1984

Σημ. Συντ.: Για τό θέμα της φορολογίας των συντάξεων των ναυτικών έχουμε εκφράσει τις απόψεις μας επανειλημμένως. Τό αίτημα των συνταξιούχων για την εξασφάλιση της μεταχειρίσεως που έχουν οι έν ενεργεία ναυτικοί είναι απόλυτως νόμιμο, δίκαιο και εύλογο. Για τό υπόλοιπα θέματα που θέτει ό έπιστολογράφος και κυρίως για τό του Οίκου Ναύτου ζητούμε και εμείς την άμεση παρέμβαση της πολιτικής ήγεσίας του 'Υπουργείου.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Συνολική αξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1983 ήταν
16.292.610.997 δολάρια.

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

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

‘Οδοιπορικό στο Κάργκ “Αϊλαντ

‘Η συνεργάτης του περιοδικού TIME, Κάθριν Λήρου ταξίδευσε πρόσφατα σ’ ένα σουπερτάνκερ αμερικανικής ιδιοκτησίας, νηολογημένο στην Λιβερία, το οποίο είχαν ναυλώσει Ιάπωνες για να φορτώσουν 260.000 τόννους άργου από το Κάργκ τέρμιναλ.

Στις παρακάτω γραμμές μεταφέρουμε σε ελεύθερη μετάφραση τις έντυπώσεις και τα συναισθήματα που απέκομισε η κυρία Λήρου διαπλέοντας τα επικίνδυνα νερά του Περσικού Κόλπου επί επτά ημέρες.

Μόνο μερικοί από τους 24 Ταϊβανούς που αποτελούσαν το πλήρωμα του σκάφους μιλούσαν Άγγλικά, αλλά το συναίσθημα του φόβου ήταν κοινό σε όλους τους επιβαίνοντες.

Ο Πλοίαρχος του τάνκερ Chin Ching 39 ετών, είχε εκτελέσει ήδη μέσα στον τελευταίο χρόνο 10 ταξίδια στο Κάργκ “Αϊλαντ και γι’ αυτό το ταξίδι ή ξετρα άμοιβη του ήταν 5.000 δολάρια.

‘Επικίνδυνο; σαχλαμάρες, τίποτε δεν θα μās συμβεί! μέ διαβεβαίωνε, αλλά μόλις μπήκαμε στα περσικά χωρικά ύδατα ο φόβος και η άγνωση χαραχτηκε έντονα στο πρόσωπό του καθώς και στα πρόσωπα των υπολοίπων μελών του πληρώματος.

Το ταξίδι από την Φουτζέιρα μέχρι τα νησιά Σιρρί διαρκεί 20 ώρες και από εκεί χρειάζονται άλλες 27 ώρες για να φθάσεις στο Κάργκ που βρίσκεται στο βορειότερο άκρο του Κόλπου. Περιμέναμε επί 12 ώρες στα Σιρρί μέχρις ότου οι Ίρανικές αρχές μās επέτρεψαν τη νύχτα να προχωρήσουμε, πιστεύοντας ότι ήταν μειωμένες οι πιθανότητες να δεχθούμε επίθεση. Το νυκτερινό δείπνο ήταν απλό και το πλήρωμα ελάχιστα όμιλητικό. Αισθανόσονται ότι η άγνωση καθενός συνεχώς αύξανε και όλοι σχεδόν έμοιαζαν να σκέπτονται ότι παρά την ταχύτητα των 12 κόμβων που ταξιδεύαμε, προχωρούσαμε πάρα πολύ σιγά.

‘Η νύχτα πέρασε χωρίς κανένα επεισόδιο και το απόγευμα της επόμενης ημέρας διακρίναμε από μακριά το νησί Κάργκ. Περί τα

τρία μίλια από το Κάργκ ο πλοίαρχος συγκέντρωσε όλες τις φωτογραφικές μηχανές που βρίσκονταν στο πλοίο, εξηγώντας μου ότι απαγορεύεται αυστηρά η φωτογράφιση του νησιού. ‘Εάν πάρεις φωτογραφίες! μου ετόνισε, «κινδυνεύει η ζωή μου».

‘Ηταν ένα καλοφωτισμένο απόγευμα και μπορούσες να διακρίνεις στο βάθος τα άσπρα βράχια του Κάργκ και τα δεξαμενόπλοια που περίμεναν στα ανοικτά. Δεν μπορούσα παρά να παρατηρήσω στον εαυτό μου τί όμορφες φωτογραφίες έχανα.

Μείναμε μία ημέρα στο Κάργκ για τη φόρτωση του πλοίου. Την νύκτα όπως συνήθιζαμε ακούγαμε το BBC και την «Φωνή της Άμερικης» στην καμπίνα του πλοίαρχου. Μείναμε άπαθείς ακόμη και όταν ακούσαμε στην έκπομπή του BBC ότι υπήρχαν ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες ότι το σκάφος μας είχε δεχθεί επίθεση.

Λίγο αργότερα επισκέφθηκε το πλοίο ένας Πέρσης αξιωματούχος συνοδευόμενος από τρεις φρουρούς του Ίσλάμ, ντυμένους με στρατιωτικές στολές. Παρά το γεγονός ότι φορούσα μαύρο φόρεμα, οι Ίρανοί επέμεναν ότι έπρεπε να καλύψω το πρόσωπό μου με βέλο. Δεν υπήρχε κάτι τέτοιο στο πλοίο και ο πλοίαρχος έτρεξε στην καμπίνα του και επέστρεψε με μία πετσέτα του μπάνιου, την οποία με μεγάλη δυσκολία κατάφερα να διατηρήσω στο κεφάλι μου κατά την διάρκεια της συζήτησής μας.

‘Όταν τούς έρώτησα τί θα κάμει η Περσία εάν το Ίράκ μπορέσει να υλοποιήσει τις α-

πειλές του και να καταστρέψει το τέρμιναλ του Κάργκ ο Πέρσης αξιωματούχος απάντησε. «Δέν αντιλαμβάνονται την δύναμη που διαθέτομε. Είναι η δύναμη του Θεού».

‘Όταν αναχωρήσαμε την επομένη, ένα περσικό ρυμουλκό μās ακολούθησε επί 50 μίλια. Το έμπορτο σκάφος έπλεε σχεδόν ήμιβυθισμένο. Στη γέφυρα ο πλοίαρχος και μερικοί αξιωματικοί παρέμεναν σιωπηλοί παρατηρώντας συνεχώς με κιάλια τόν όριζοντα. «Γνωρίζω», μου είπε ο καπετάνιος, «ότι εάν συμβεί οτιδήποτε, θά υπάρξει πανικός στα μέλη του πληρώματος».

Πράγματι, εάν μās κτυπούσαν θά χρειάζονταν περίπου 30 λεπτά της ώρας για να φθάσει κοντά μās ένα ρυμουλκό. Συνήθως τα δεξαμενόπλοια δέχονται πυρά στο μηχανοστάσιο, αλλά οι πύραυλοι τύπου Exocet που χρησιμοποιεί το Ίράκ δέν επιφέρουν μεγάλες ζημιές και τα σκάφη δέν απειλούνται με άμεση βύθιση ή έκκρηξη μεγάλης εκτάσεως. ‘Ο μεγάλος κίνδυνος εγκείται στο να αναφλεγεί το πετρέλαιο αποκλείοντας μέσα στις φλόγες τούς επιβαίνοντες στο σκάφος.

‘Επιστρέψαμε στην Φουτζέιρα σώοι. Καθώς αποβιβαζόμουν ο πλοίαρχος μου έδηλωσε ότι ήταν έτοιμος να επαναλάβει το ίδιο ταξίδι στον Περσικό τόν επόμενο μήνα.

‘Εκείνη την νύκτα άκουσα ότι ένα τουρκικό δεξαμενόπλοιο, το οποίο συναντήσαμε στο ταξίδι μās της επιστροφής, έβληθή από ιρακινά αεροσκάφη καθώς πλησίαζε το Κάργκ “Αϊλαντ...



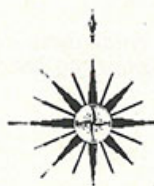
Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

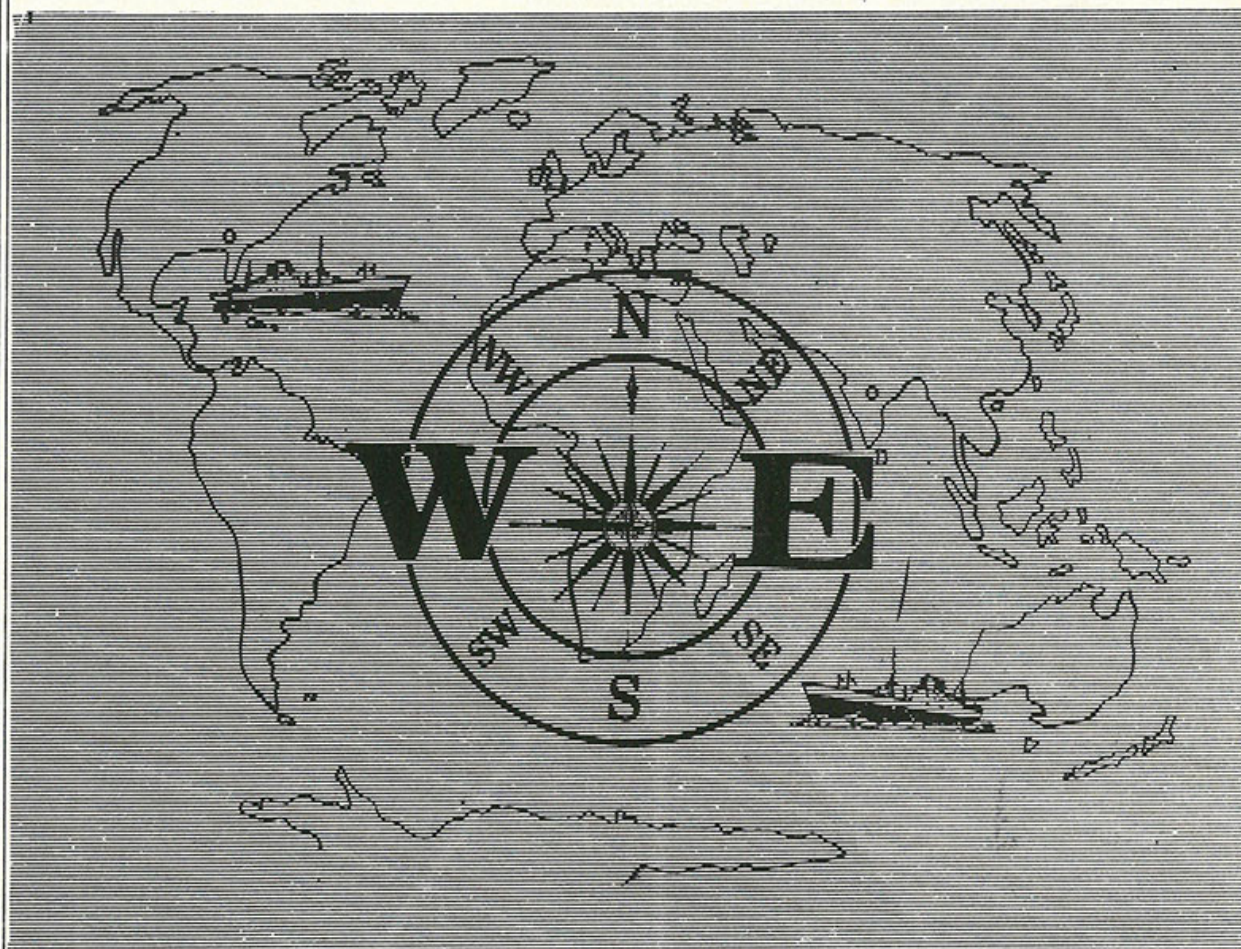
phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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



Hellarabia BUNKERS

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



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

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

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

Ναυτικές Τηλεπικοινωνίες

Του πλοίαρχου κ. ΑΝΤ. ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Γήινες Τηλεπικοινωνίες

Εκείνο που γοητεύει σήμερα στις ναυτικές τηλεπικοινωνίες, είναι οι δορυφορικές διαστημικές μέθοδοι και τρόποι. Ένώ όμως οι δορυφορικές τηλεπικοινωνίες γίνονται όλο και περισσότερο έλκυστικές και προσφέρουν νέες εξυπηρετήσεις στην ανθρωπότητα, οι συμβατικοί γήινοι τρόποι τηλεπικοινωνιών, συνεχίζουν να εκπληρούν τις ανάγκες μιας μεγάλης πλειοψηφίας εφοπλιστών.

Πολλοί χειριστές παράκτιων σταθμών άσυρμάτου, και χειριστές άσυρμάτων πλοίων, αισθάνονται ότι οι γήινοι τρόποι, δηλαδή: ο Άσύρματος Τηλεγράφος, τὰ SINGLE SIDE-BAND RADIO (S.S.B.) και τὸ ναυτικό TELEX (SITOR), παραμένουν σπουδαία επιτεύγματα στις ναυτικές τηλεπικοινωνίες. Για παράδειγμα αναφέρεται ότι κατά τη διάρκεια της πρώτης εβδομάδας του πολέμου των νησιών FALKLANDS, τὸ πλεῖστον τῶν τηλεγραφημάτων πρὸς τὸ Βρετανικὸ στόλο ἐστάλησαν μέσω τοῦ σταθμοῦ WLO, πού εἶναι γήινος σταθμὸς στὸ MOBILE τῆς Ἀλαμπάμα τῶν ΗΠΑ.

1. Ἄν καὶ ὁ ραδιοτηλέγραφος εἶναι ἐκτός μόδας σήμερα, ἡ ἴδια τεχνολογία πού ἔφερε τοὺς δορυφόρους, ἔχει στὴ πραγματικότητα καλλιεργήσει καὶ τὶς κατασκευές καὶ τὴν ἀπόδοση τοῦ ραδιοτηλέγραφου. Ὅπως π.χ. οἱ πομποὶ καὶ δέκτες SYNTHESIZED μέ S.S.B. γιὰ καλλίτερη ἀκρίβεια συντονισμοῦ συχνότητων καὶ ἀπόδοσης. Ἐνα ἄλλο πλεονέκτημα τοῦ τηλεγράφου, εἶναι ὅτι, ὅπως εἶναι σήμερα τελειοποιημένος, ἀποτελεῖ παγκόσμιο τρόπο τηλεπικοινωνιών καὶ ὡς ἐκ τούτου, εἶναι ὁ πλέον ἀσφαλὴς καὶ κατάλληλος γιὰ χρῆση ἀνά τὴν ὑδρόγειο.

Ἐνῶ οἱ τηλεπικοινωνίες ἀπὸ τοὺς ὠκεανούς καὶ θάλασσες, μέσω τοῦ τηλεγράφου εἶναι ἀπώλεια χρόνου, καὶ χρειάζεται ὅπου-δήποτε τῆς ὑδρογείου ἀπὸ μία μέχρι πολλές ὥρες γιὰ ἓνα τηλεγράφημα, πολλοὶ ἀσύρματιστές πλοίων, χρησιμοποιοῦν αὐτόν, σὰν τὸ βασικὸ καὶ πρωταρχικὸ τρόπο ἀποστολῆς τηλεγραφημάτων. Ἐτσι τὰ περισσότερα τη-

λεγραφήματα πρὸς τὰ πλοῖα ἀποστέλλονται μέσω τοῦ ἀσύρματου τηλεγράφου, ὁ ὁποῖος κρίνεται κατάλληλος γιὰ μεταβίβαση στοιχείων λειτουργίας τῶν πλοίων, ὅπως π.χ. ὁδηγίες ταξιδιῶν, φορτίων, στοιχεῖα ἀπόδοσης μεσημβρίας κ.λπ. Γιὰ πληροφορίες σχετιζόμενες μέ περισσότερα προβλήματα, ὅπως εἶναι τὰ τεχνικὰ προβλήματα ἐπὶ τῶν πλοίων, τότε χρησιμοποιεῖται ἡ ραδιοτηλεφωνία μέ τὰ S.S.B. Ὑπὸ φυσιολογικὴς καὶ κανονικὴς συνθήκης καὶ καταστάσεις, ἀπαιτεῖται χρόνος μεταξύ δύο καὶ τριῶν ὥρων, γιὰ νὰ ἀποκατασταθῇ ἐπαφὴ μεταξύ πλοίου καὶ κεντρικῶν γραφείων. Τὰ τηλεγραφήματα μποροῦν συνήθως νὰ μεταβιβάζονται μεταξύ πλοίων καὶ κεντρικῶν γραφείων καὶ τανάπαλιν, μέσα σὲ μία μέρα.

2. Ἄν καὶ δὲν εἶναι ἀπαιτήση τῶν διεθνῶν ὁργανισμῶν ναυτιλίας, τὸ σύστημα S.S.B. εἶναι τὴν ἡμέραν ἐγκατεστημένο στὸ 95% περίπου τοῦ ἐμπορικῶν στόλου τῶν Η.Π.Α. Τὰ βραχεῖα κύματα, πού εἶναι ὑψηλῆς συχνότητος κύματα, δίδουν μεγάλη καὶ σημαντικὴ ἀπόσταση κάλυψης, καὶ ἱκανότητα νὰ ἀποκαταστήσει κανεὶς ἐπαφὴ μέ παράκτιους ραδιοσταθμούς καὶ ἄλλα πλοῖα ἀπὸ πολὺ μεγάλη ἀπόσταση. Ἐπίσης τὰ S.S.B. εἶναι χρήσιμα ὅταν παραπλέει τις ἀκτές καὶ θέλεις νὰ κάνεις ἓνα ραδιοτηλεφώνημα, καὶ εἶναι ἀσφαλὴς φθηνότερα ἀπὸ τὸ δορυφορικὸ τηλεφώνημα.

Ἄν καὶ εἶναι χρήσιμα γιὰ τὴν ἀνακάλυψη ἀνωμαλιῶν καὶ ἄλλων προβλημάτων τηλεπικοινωνιών, ἡ χρησιμότητα τῶν S.S.B. εἶναι περιορισμένη, γιὰτὶ ἐπηρεάζεται ἀπὸ τις καιρικὲς συνθήκες. Πολλὰ πλοῖα, ἔχουν παρατηρήσει καθυστερήσεις μέχρι καὶ δύο μέρες, ὅταν προσπαθοῦν νὰ ἀποκαταστήσουν ἐπαφὴ μεταξύ πλοίου καὶ κεντρικῶν ἐπιτελικῶν γραφείων τῆς ἐταιρίας, μέσω τῶν S.S.B. σὲ κακὲς καιρικὲς συνθήκες καὶ καταστάσεις. Ἐπίσης παρεμβολές ἀπὸ ἄλλους πού καλοῦν, κάνουν τις τηλεπικοινωνίες δύσκολες, ἐὰν ὄχι ἀδύνατες στὰ S.S.B. Ἡ μεγάλη ἀπόσταση τοῦ σήματος, προκαλεῖ τις παρεμ-

βολές καὶ τὰ ατμοσφαιρικὰ παράσιτα. Ἀκόμα παρατηρήθησαν διακοπές (black out) στὶς τηλεπικοινωνίες μέ τὰ S.S.B. Τὶς διακοπές αὐτές μπορεῖ νὰ προκαλέσει μιά ἐχθρική χώρα, στὸν ἀντίπαλο γιὰ πολεμικοὺς σκοποὺς. Καὶ μάλιστα ἀπὸ πλοῖα πού εἶναι πολὺ μακριὰ ὅπως ἡ Ἀφρική μέ βάση τὴ Νέα Ὑόρκη.

3. Ἡ πιὸ γρήγορα ἀναπτυσσόμενη μέθοδος γήινων τηλεπικοινωνιών, εἶναι ἡ SITOR (SIMPLEX TELEX OVER RADIO), ἡ ὁποία ἐπίσης ὀνομάζεται ἀπλὰ καὶ ναυτικὸ TELEX, ἀλλὰ δὲν εἶναι δορυφορικό. Ἐνας λόγος γιὰ τὴ δημοτικότητα τοῦ συστήματος SITOR εἶναι ἡ φθηνότητά του. Ἡ πλειοψηφία τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν σήμερα, βρίσκονται σὲ πολὺ δεινὴ καὶ στενὴ οικονομικὴ κατάσταση, καὶ ψάχνουν γιὰ τρόπους ἐλαττώσεως τοῦ κόστους, τῶν τηλεπικοινωνιών. Ἀνακαλύπτουν λοιπὸν ὅτι τὸ σύστημα SITOR, εἶναι ὁ πιὸ οικονομικὸς τρόπος γιὰ νὰ προχωρήσουν.

Σήμερα 4.000 μέχρι 5.000 πλοῖα, εἶναι ἐφοδιασμένα μέ ναυτικὸ TELEX τύπου SITOR. Ἀμερικανοὶ κατασκευαστές τῶρα προσφέρουν πλήρες σύστημα σταθμῶν SITOR, μέ κόστος κάτω τῶν 20.000 δολλαρίων.

Πρόσθετα πλεονεκτήματα τοῦ τρόπου καὶ τῆς μεθόδου αὐτῆς εἶναι ὅτι παρέχει ἀμέσως τυπομένο τὸ μήνυμα πού στέλνεις, ὅτι, μπορεῖ νὰ διαβιβάσει πλῆθος πληροφοριῶν πολὺ πιὸ σύντομα ἀπὸ ὅτι θὰ μπορούσες νὰ κάνεις μέ τὸν τηλεγράφο, ὅτι τὸ σύστημα μπορεῖ νὰ ἐνεργοποιηθεῖ αὐτομάτως καὶ ὅτι τὸ σύστημα ἔχει καλὴ ἀκρίβεια γιὰτὶ λειτουργεῖ μέ ἓνα τρόπο διορθώσεως τοῦ σφάλματος διὰ διπλῆς ἐκπομπῆς ὅπου ἡ μία ἐκπομπὴ συγκρίνεται μέ ἄλλη γιὰ ἐπιβεβαίωση τῆς ὀρθότητάς.

Β. Δορυφορικές τηλεπικοινωνίες:

Περίπου 2.000 πλοῖα — τὸ 6% τοῦ παγκόσμιου στόλου — εἶναι τῶρα ἐφοδιασμένα μέ συστήματα δορυφορικῶν τηλεπικοινωνιών

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

SATELLITE COMMUNICATION ή **SATCOM** πού οι γήινοι παράκτιοι σταθμοί, κρατικοί ή ιδιωτικοί τους θεωρούν σαν τον μεγαλύτερο ανταγωνιστή τους.

Οι δορυφορικές τηλεπικοινωνίες **SATCOM**, παρέχουν ένα ζωτικό τρόπο τηλεπικοινωνιών. Όπωςδήποτε όμως, το κόστος των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών, είναι ακόμα για πολλούς απαγορευτικό. Πολλές ναυτιλιακές εταιρίες δεν χρησιμοποιούν ακόμη τα συστήματα **SATCOM** για οικονομικούς λόγους. Έτσι η **LYKES LINES**, μολονότι 8 από τα 45 πλοία της, είναι εφοδιασμένα με δορυφορικά συστήματα **TELEX**, βλέπει ότι δεν είναι οικονομικά αποτελεσματική μέθοδος τηλεπικοινωνιών και ο μόνος λόγος πού τα έβαλαν σε αυτά τα όκτω πλοία είναι επειδή το ζήτησαν επιμόνως οι ναυλωτές.

Αναγνωρίζεται βέβαια ότι η καθαρότης της φωνής με τα δορυφορικά τηλέφωνα είναι ποιοτικά εξαιρετική, αλλά μερικά μέλη του πληρώματος πού κάνουν τηλεφωνήματα στους συγγενείς του, ξεχνούν ότι μιλούν μέσω δορυφόρου, με ένα κόστος 10 δολλαρίων τό λεπτό, και ο λογαριασμός ανεβαίνει στα 300 δολάρια χωρίς να αντιληφθούν το χρονο.

Η υπηρεσία πού προσφέρουν οι δορυφοροί για **TELEX**, είναι οικονομικά περισσότερο αποτελεσματική για **BUSINESS** με βάση το ρητό «χρόνου φείδου» και «ό χρόνος είναι χρήμα». Γι' αυτό πολλές βιομηχανίες και εμπορικές επιχειρήσεις εξυπηρετούνται ιδιαίτερα καλά με τους δορυφόρους. Μία τέτοια μορφή επιχειρήσεων, είναι η βιομηχανία εξορύξεως πετρελαίου στις ύφαλοκρηπίδες των διαφόρων κρατών, πού λειτουργεί με πλωτά γεωτρήματα επί των ύφαλοκρηπίδων, και βασίζεται πάρα πολύ στις υπηρεσίες των δορυφορικών συστημάτων **TELEX**, λόγω της ταχύτητας μεταβιβάσεων των πληροφοριών.

Όπωςδήποτε οι δορυφόροι δεν είναι ασφαλείς, και δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται σαν η μόνη μέθοδος τηλεπικοινωνιών από το Έμπορικό Ναυτικό.

Ένα πρόβλημα πού αντιμετωπίζουν είναι η ευπάθεια πού παρουσιάζουν στο συνωστισμό. Ένας ελαττωματικός δορυφορικός σταθμός επί της Γης, (πλοίο ή στεριά), μπορεί να «μπλοκάρει» το χώρο πρὸς ένα δορυφόρο για όλη τη περιοχή του Ωκεανού. Ένα άλλο πρόβλημα είναι ότι η επαφή μεταξύ του δορυφόρου και της κεραίας του πλοίου, μπορεί να διακοπεί σε μεγάλη κακοκαιρία. Σύμφωνα με τη γνώμη πολλών ειδικών, τέτοια προβλήματα δίνουν έμφαση στην ανάγκη για την ύπαρξη και των δύο μεθόδων τηλεπικοινωνιών επί των πλοίων.

Γ. Τό σήμα κινδύνου

Τί ρόλο θα παίξουν αυτές οι δύο μέθοδοι ναυτικών τηλεπικοινωνιών, στο μελλοντικό σφαιρικό ναυτικό σήμα κινδύνου και ασφαλείας πού είναι γνωστό σαν **FGMDSS**; (από τα αρχικά των αγγλικών λέξεων **FUTURE GLOBAL MARITIME DISTRESS SIGNAL**).

Για τις γήινες μεθόδους ναυτικών τηλεπικοινωνιών, το **FGMDSS**, είναι ένα πρόβλημα πού πρέπει να λύσουν, γιατί το **FGMDSS** θα αρχίσει να ισχύει μετά το 1990.

Η ικανότητα συναγερμού πλοίου πρὸς πλοίο, θα ελαττωθεί από τη σημερινή άκτινα δράσεως των 200 ν.μ. στα περίπου 70 ν.μ. και θα βασισθεί στην επικοινωνία διά φωνής στη συχνότητα των 2 MHz BAND, αντί των 500 KHz του άσυρμάτου τηλεγράφου. Επιπλέον το νέο σύστημα, θα έχει μία ικανότητα συναγερμού, μακράς ακτίνας δράσεως, για να ενεργοποιεί τη προσοχή των πλησιεστέρων σταθμών ξηράς και το συντονισμό δράσης των κέντρων επιχειρήσεων διάσωσης.

Οι θεματικοί δορυφορικοί σταθμοί επί των πλοίων (πού ενεργοποιούν άμεσα τους δορυφόρους σε περίπτωση κινδύνου), δεν θα απαιτηθεί να έχουν το σύστημα **FGMDSS**, αλλά θα όρίζεται λεπτομερώς σαν προαιρετική éναλλακτική λύση, ή χρήση και άλλων συστημάτων παράλληλα με το **FGMDSS**.

Δ. Ο ρόλος του Άσυρματιστού

Για τον Άξιωματικό άσυρμάτου, τί σημαίνουν όλες αυτές οι μελλοντικές εξελίξεις στις ναυτικές τηλεπικοινωνίες;

Σύμφωνα με τον τεχνικό διευθυντή του Άμερικανικού συνδέσμου Άσυρματιστών, στη Νέα Υόρκη, κανείς μέχρι σήμερα δεν έχει κατασκευάσει και παραγάγει ένα άλλο και ασφαλές σύστημα τηλεπικοινωνιών.

Ο ίδιος διευθυντής λέγει, ενώ οι τεχνικές πρόοδοι και καλλιτερεύσεις, δυνατόν να ελαττώσουν το μέσο χρόνο λειτουργίας της απόδοσης του όλου κλασσικού τρόπου, (Άσυρμάτου Τηλεγράφου), ο χρόνος πού απαιτείται δεν μπορεί να ελαχιστοποιηθεί, και ο Άσυρματιστής θα χρειάζεται να εκτελέσει ένα ρόλο σε διορθώσεις, και προληπτικές συντηρήσεις, καθώς τα συστήματα γίνονται όλο και περισσότερο περίπλοκα.

Για να ικανοποιήσουμε όλες τις απαιτήσεις, χρειάζεται ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης, σε συνεργασία με τις ναυτιλιακές εταιρίες, ώστε να δώσουμε στους Άξιωματικούς άσυρμάτου, τη κατάλληλη πείρα συντήρησης, των συνεχώς τεχνολογικά βελτιωμένων συστημάτων και εφοδίων.

Τό κύριο καθήκον του Άξιωματικού άσυρμάτου, δεν είναι πλέον μόνον ή λειτουργία των οργάνων, αλλά ή συντήρηση και ή επισκευή τους.

Τό αποτέλεσμα και συμπέρασμα όλων αυτών είναι ότι, τα διπλώματα των Άσυρματιστών, από εδώ και μπρός, πρέπει να είναι διπλώματα, όχι απλώς Άξιωματικού άσυρμάτου Α και Β, αλλά δίπλωμα Άξιωματικού Ηλεκτρονικών Ραδιοτηλεπικοινωνιών.

Ε. Παράκτια Τηλεπικοινωνία

Πλοία πού ταξιδεύουν σε έσωτερικούς υδάτινους δρόμους (λιμάνια, ποτάμια, λίμνες, κανάλια, διώρυγες, ισθμούς, πορθμούς, κλπ.) αντιμετωπίζουν τις δικές τους μοναδικές ανάγκες τηλεπικοινωνιών.

Για τα μικρά πλοία έσωτερικού (ποταμόπλοια, μπάρζες, ρυμουλκά, κλπ.) πού δεν υποχρεούνται να φέρουν άσυρματιστή, οι επικοινωνίες γίνονται συνήθως μέσω των VHF και των S.S.B.

Όμως κάθε σύστημα παρουσιάζει τις δικές του δυσκολίες. Τό VHF, πού στην Άμερική είναι μία ιδιωτική τηλεφωνική υπηρεσία, δικτυώνεται με ένα παράκτιο σταθμό VHF (MARINE OPERATOR), κατά μήκος των έσωτερικών υδάτινων δρόμων των ΗΠΑ. Ένώ ή λήψη είναι καλή διά της μεθόδου αυτής, ή πλήρης και έπιτυχής σύνδεση με ένα τέτοιο πλοίαριο από τα κεντρικά γραφεία της ναυτιλιακής επιχείρησης, πού διαχειρίζεται τέτοια μικρά πλοία έσωτερικών μεταφορών, δυνατόν να γίνει δύσκολη, γιατί πάντα πρέπει να γίνει μέσω σταθμού MARINE OPERATOR VHF εύρισκομένου κάθε φορά πλησιέστερα πρὸς τη θέση του πλοίου. Σαν αποτέλεσμα μόνον περίπου τό 50% των τηλεφωνικών κλήσεων πού γίνονται, περατούνται έπιτυχώς.

Από την άλλη πλευρά, ενώ τα SSB άποκαθιστούν άμεσο έπαφή με τό πλοίο, αυτή ή μέθοδος, ύπόκειται σε ένα μεγάλο μέρος παρεμβολών, από άλλες κλήσεις. Σε τακτά χρονικά διαστήματα της ήμέρας, τό σύστημα είναι άδύνατο να χρησιμοποιηθεί.

Ένα νέο σύστημα πού ονομάστηκε WATERCOM, από τις λέξεις WATER COMMUNICATIONS, προσφέρει μία έναλλαγή στα SSB και VHF, για την έξυπνέτηση της κυκλοφορίας των έσωτερικών υδάτινων όδών.

Τό σύστημα αυτό θα προσφέρει στις ΗΠΑ, ιδιωτική τηλεφωνική υπηρεσία, σε συνεχή λειτουργία, πού σημαίνει ότι τα κεντρικά γραφεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, θα μπορούν να άποκαταστήσουν έπαφή με τό πλοίο, ανεξάρτητα από τη θέση του πλοίου έπάνω στο ποτάμι και τό πλοίο θα δύναται να έχει έπαφή με τα κεντρικά γραφεία όποιαδήποτε ώρα. Αυτό είναι δυνατό με τη βοήθεια ενός ηλεκτρονικού ύπολογιστή, ό όποιος αυτόμάτως θα ύποτυπώνει τη θέση του πλοιαρίου κατά μήκος των έσωτερικών υδάτινων όδών όποιαδήποτε ώρα.

Τό σύστημα αυτό, δοκιμαστικώς προγραμματίστηκε να τεθεί μερικώς σε λειτουργία, κατά τα τέλη του 1984. Προβλέπεται να όλοκληρωθεί για όλο τό μήκος των 4.000 ν.μ. έσωτερικών υδάτινων όδών των ΗΠΑ, για τις άρχές του 1985. Υπάρχει έπίσης μία πιθανότης τό σύστημα να επεκταθεί στις παράκτιες περιοχές. Πρωταρχική πάντως χρήση του συστήματος αυτό, άναμένεται να γίνει από τις ναυτιλιακές εταιρίες πού χρησιμοποιούν πλοία σε υδάτινες όδους πού εκτείνονται σε πολύ μεγάλο μήκος του κυκλώματος των έσωτερικών υδάτινων διαδρόμων.

DIRECTORS
STAMATIÖ ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIÖ 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

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

Δημοσιεύουμε κατωτέρω, λόγω του ενδιαφέροντος που παρουσιάζει, ολόκληρο το κείμενο τόσο του κυρωτικού Νόμου 1314/1983 όσο και της Διεθνούς Συμβάσεως του Λονδίνου 1978 «περί προτύπων εκπαίδευσης, εκδόσεως πιστοποιητικών και τήρησεως φυλακών των ναυτικών» ή όποια είχε κυρωθεί από την Ελλάδα με τον Νόμο 1314 του 1983 (ΦΕΚ 2/11-1-1983) και ή όποια τέθηκε σε εφαρμογή στις 28 'Απριλίου 1984, ήτοι μετά δώδεκα μήνες από τον επικυρώθηκε από 25 τουλάχιστον κράτη των οποίων οι εμπορικοί στόλοι αντιπροσωπεύουν το 50% της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η σύμβαση εκτός του βασικού κειμένου περιλαμβάνει ως αναπόσπαστο τμήμα αυτής και το Παράρτημα, στα έξι Κεφάλαια του οποίου αναφέρονται λεπτομερώς οι ελάχιστες απαιτούμενες γνώσεις για τα διάφορα πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας. Το παράρτημα αυτό, λόγω του ενδιαφέροντός του, θα το δημοσιεύσουμε ολόκληρο στα επόμενα τεύχη μας.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, 1978

Τά μέρη αυτής της σύμβασης

Επειδή επιθυμούν να προάγουν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα καθώς και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με την καθιέρωση, ύστερα από κοινή συμφωνία, διεθνών προτύπων εκπαίδευσης, εκδόσεως πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών,

επειδή θεωρούν ότι ο σκοπός αυτός μπορεί να επιτευχθεί κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο με την σύναψη Διεθνούς Σύμβασης «για πρότυπα εκπαίδευσης, εκδόσεως πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών.

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ τα παρακάτω:

Άρθρο I

Γενικές υποχρεώσεις από τη Σύμβαση

1. Τά Μέρη αναλαμβάνουν να θέσουν σε εφαρμογή, τις διατάξεις της Σύμβασης και του Παραρτήματός της, που θα αποτελέσει αναπόσπαστο μέρος της Σύμβασης. Όποιαδήποτε αναφορά στη Σύμβαση αποτελεί ταυτόχρονα αναφορά στο παράρτημα.

2. Τά Μέρη αναλαμβάνουν να εκδώσουν όλους τους νόμους, διατάγματα, εγκύκλιους και κανονισμούς και να λάβουν όλα τα λοιπά μέτρα, που θα ήταν αναγκαία, για να προσδώσουν στη Σύμβαση πλήρη ισχύ, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι από πλευράς ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής, και της περιουσίας στη θάλασσα καθώς και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι ναυτικοί στα πλοία έχουν τα κατάλληλα προσόντα και είναι ικανοί για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Άρθρο II

Όρισμοί

Για το σκοπό της Σύμβασης, εκτός αν ρητά προβλέπεται διαφορετικά:

α) «Μέρος» σημαίνει το Κράτος για το οποίο η Σύμβαση έχει τεθεί σε εφαρμογή.

β) «Διοίκηση» σημαίνει την Κυβέρνηση του Μέρους του οποίου τη σημαία έχει δικαίωμα να φέρει το πλοίο.

γ) «Πιστοποιητικό» σημαίνει έγγραφο σε ισχύ με οποιοδήποτε όνομα είναι αυτό γνωστό, έχει εκδοθεί από τη Διοίκηση ή κατ' εξουσιοδότηση αυτής ή έχει αναγνωρισθεί από τη Διοίκηση, με το οποίο παρέχεται το δικαίωμα στον κάτοχό του να υπηρετεί όπως αναφέρεται στο έγγραφο αυτό ή καθορίζεται από τους εθνικούς κανονισμούς.

δ) «Κάτοχος πιστοποιητικού» σημαίνει τον εξουσιοδοτημένο κανονικά με πιστοποιητικό.

ε) «Όργανισμός» σημαίνει τον Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Όργανισμό (IMCO).

στ) «Γενικός Γραμματέας» σημαίνει τον Γενικό Γραμματέα του Όργανισμού.

ζ) «Θαλασσοπλοούν πλοίο» σημαίνει κάθε πλοίο εκτός εκείνων που απασχολούνται σε εσωτερικά ύδατα ή μέσα ή πλησίον προασπισμένων υδάτων ή περιοχών όπου εφαρμόζονται κανονισμοί λιμένος.

η) «Αλιευτικό σκάφος» σημαίνει σκάφος χρησιμοποιούμενο για την αλιεία ισχύων, φαιλινών, φωκών ή άλλων ζώντων οργανισμών της θάλασσας.

ι) «Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών» σημαίνει τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών τους προσαρτημένους ή τους θεωρούμενους ως προσαρτημένους στην πιο πρόσφατη Διεθνή Σύμβαση Τηλεπικοινωνιών που ισχύει κάθε φορά.

Άρθρο III

Εφαρμογή

Η Σύμβαση θα εφαρμόζεται σε ναυτικούς που υπηρετούν σε θαλασσοπλοούντα πλοία εξουσιοδοτημένα να φέρουν τη σημαία ενός Μέρους, με εξαίρεση αυτών που υπηρετούν σε:

α) Πολεμικά πλοία, βοηθητικά του πολεμικού ναυτικού ή άλλα πλοία που την κυριότητα ή διαχείριση έχει το Κράτος και τα οποία απασχολούνται μόνο σε Κυβερνητική μη εμπορική Υπηρεσία. Πάντως, χωρίς να παραβλάπτονται οι επιχειρήσεις ή επιχειρησιακές ικανότητες των πλοίων των οποίων την κυριότητα ή διαχείριση έχει το Κράτος, κάθε Μέρος θα εξασφαλίζει με την λήψη των κατάλληλων μέτρων ότι τα πλοία που υπηρετούν σε τέτοια πλοία ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της Σύμβασης, σε ότι αυτό είναι εύλογο και εφικτό.

β) Αλιευτικών σκαφών

γ) Θαλαμηγών αναψυχής που δεν απασχολούνται σε εμπορικές επιχειρήσεις ή

δ) Ξύλινα πλοία πρωτόγονης ναυπηγήσεως.

Άρθρο IV

Ανακοίνωση πληροφοριών

1. Τά Μέρη θα ανακοινώσουν, όσο το δυνατό ταχύτερα, στον Γενικό Γραμματέα:

α) Τά κείμενα των εκδιδόμενων νόμων, διαταγμάτων, εγκυκλίων και κανονισμών τα οποία άναγονται σε θέματα που περιλαμβάνονται στη Σύμβαση.

β) Πληρείς λεπτομέρειες, όπου συντρέχει λόγος, για το περιεχόμενο και τη διάρκεια των προγραμμάτων σπουδών, καθώς επίσης και των εθνικών απαιτήσεων για τις εξετάσεις και τις λοιπές προϋποθέσεις για κάθε πιστοποιητικό εκδιδόμενο σύμφωνα προς τη Σύμβαση.

γ) Έπαρκή αριθμό υποδειγμάτων πιστοποιητικών που εκδίδονται σύμφωνα προς τη Σύμβαση.

2. Ο Γενικός Γραμματέας θα ενημερώνει όλα τα Μέρη για τη λήψη οποιασδήποτε ανακοινώσεως σύμφωνα με την παρ. (1) (α) και θα παρέχει στα Μέρη κατόπιν αιτήσεώς τους οποιαδήποτε πληροφορία που έχει κοινοποιηθεί σ' αυτόν σύμφωνα με τις παρ. (1) (β) και (γ), προς εξυπηρέτηση μεταξύ των άλλων και των σκοπών των άρθρων IX και X.

Άρθρο V

Λοιπές Διεθνείς Συνθήκες και Έρμηνεία

1. Όλες οι προγενέστερες συνθήκες, Διευθετήσεις και Συμβάσεις, που ισχύουν μεταξύ των Μερών, αναφερόμενες σε πρότυπα εκπαίδευσης, εκδόσεως πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών για ναυτικούς, θα εξακολουθήσουν κατά την διάρκεια της ισχύος τους να έχουν πλήρη ισχύ όσον αφορά:

α) ναυτικούς για τους οποίους δεν εφαρμόζεται η Σύμβαση αυτή.

β) Ναυτικούς για τους οποίους εφαρμόζεται η Σύμβαση αυτή για ζητήματα που δεν προβλέπονται ρητά απ' αυτή.

2. Στην περίπτωση πάντως που τέτοιες Διεθνείς συνθήκες, συμβάσεις ή διευθετήσεις αντίκεινται προς τις διατάξεις της παρούσης Σύμβασης, τα Μέρη οφείλουν να αναθεωρήσουν τις δεσμεύσεις τους από τις Διεθνείς αυτές συνθήκες, συμβάσεις και διευθετήσεις, προς το σκοπό να εξασφαλισθεί ότι δεν υπάρχει αντίθεση μεταξύ των δεσμεύσεων αυτών και των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τη Σύμβαση.

3. Κάθε θέμα που δεν ρυθμίζεται ρητά από τη Σύμβαση εξακολουθεί να υπόκειται στην νομοθεσία των Μερών.

4. Καμία διάταξη της Σύμβασης, δεν θα πρέπει να επηρεάσει δυσμενώς την κωδικοποίηση και ανάπτυξη του δικαίου της θάλασσας, από τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, ή όποια συγκλήθηκε ύστερα από την Απόφαση 2750C (XXV) της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών, ούτε τις παρούσες ή μελλοντικές απαιτήσεις και νομικές απόψεις οποιουδήποτε Κράτους σε σχέση προς το δίκαιο της θάλασσας και τη φύση και έκταση της δικαιοδοσίας του παράκτιου Κράτους και του Κράτους της σημαίας του πλοίου.

Άρθρο VI

Πιστοποιητικά

1. Πιστοποιητικά για πλοίαρχους, αξιωματικούς ή κατώτερο προσωπικό πρέπει να εκδίδονται στους υποψήφιους οι οποίοι κατά την κρίση της Διοίκησης ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις όσον αφορά στην υπηρεσία, ηλικία, υγειονομική καταλληλότητα, εκπαίδευση, προ-

σόντα και εξετάσεις, σύμφωνα με τις αντίστοιχες διατάξεις του Παραρτήματος της Σύμβασης.

2. Πιστοποιητικά για πλοίαρχους και αξιωματικούς, που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο αυτό θα θεωρούνται από τη Διοίκηση που τα εκδίδει κατά τον τύπο που όριζεται στον Κανονισμό (1/2) του Παραρτήματος. "Αν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι η αγγλική, η θεώρηση θα περιλαμβάνει και μετάφραση στην Αγγλική.

Άρθρο VII Μεβατικές Διατάξεις

1. Πιστοποιητικό ικανότητας ή όμοιο για εκτέλεση υπηρεσίας σε ειδικότητα για την οποία η Σύμβαση απαιτεί πιστοποιητικό και το οποίο εκδόθηκε σύμφωνα προς τους νόμους κάποιου Μέρους, ή τους κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών πριν ακόμα τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση για το Μέρος, αυτό θα αναγνωρίζεται ότι ισχύει για εκτέλεση υπηρεσίας και μετά τη θέση της Σύμβασης για το Μέρος που γίνεται λόγος.

2. Μετά την θέση σε ισχύ της Σύμβασης για ένα Μέρος, η Διοίκηση του μπορεί να εξακολουθήσει να εκδίδει πιστοποιητικά ικανότητας σύμφωνα με τα μέχρι τότε ισχύοντα, για περίοδο που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη. Τέτοια πιστοποιητικά θα αναγνωρίζονται ότι είναι σε ισχύ για το σκοπό της Σύμβασης. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής αυτής περιόδου, τέτοια πιστοποιητικά θα εκδίδονται μόνο σε ναυτικούς που, πριν ακόμη τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση για το Μέρος αυτό έχουν αρχίσει την θαλάσσια υπηρεσία τους, στο συγκεκριμένο κλάδο προσωπικού του πλοίου στον οποίο αφορούν τα πιστοποιητικά αυτά. Η Διοίκηση θα εξασφαλίζει ότι όλοι οι λοιποί υποψήφιοι προς απόκτηση πιστοποιητικών, θα εξετάζονται και θα εφοδιάζονται με πιστοποιητικά σύμφωνα με τη Σύμβαση.

3. Κάθε Μέρος μπορεί μέσα σε δύο έτη από τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης για το Μέρος αυτό, να χορηγεί πιστοποιητικά για εκτέλεση υπηρεσίας σε ναυτικούς, που δεν κατέχουν κατάλληλο πιστοποιητικό που να έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη Σύμβαση ή πιστοποιητικό ικανότητας που να έχει εκδοθεί σύμφωνα με τους νόμους του Μέρους πριν ακόμη τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση για αυτό, εφόσον:

α) Έχουν τριετή τουλάχιστο θαλάσσια υπηρεσία, κατά τα τελευταία έπτα έτη πριν τη θέση της Σύμβασης για το Μέρος αυτό με την ειδικότητα για την οποία ζητούν τη χορήγηση πιστοποιητικού για εκτέλεση υπηρεσίας.

β) Προσκομίζουν αποδεικτικά στοιχεία ότι έχουν εκτελέσει την υπηρεσία αυτή ικανοποιητικά.

γ) Κατά την κρίση της Διοίκησης είναι υγιονομικά κατάλληλοι εκτός των άλλων και από αποψη δρασης και ακοής, λαμβάνοντας υπόψη την ηλικία τους κατά το χρόνο της αίτησής.

Για το σκοπό της Σύμβασης, πιστοποιητικό για εκτέλεση υπηρεσίας που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την παράγραφο αυτή θα θεωρείται ισοδύναμο προς πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη Σύμβαση.

Άρθρο VIII Εξαιρέσεις

1. Σε περιστάσεις εξαιρετικής ανάγκης οι Διοικήσεις, αν κατά την κρίση τους δεν προξενείται κίνδυνος σε πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον, μπορούν να χορηγούν κατ' εξαίρεση άδεια που να επιτρέπει σε συγκεκριμένο ναυτικό να υπηρετήσει σε συγκεκριμένο πλοίο, για ορισμένη χρονική περίοδο που δεν θα υπερβαίνει

τους έξι μήνες, με ειδικότητα εκτός από εκείνη του αξιωματικού 'Αστυράτου ή χειριστού ραδιοηλεκτρονικού, (εκτός αν αυτό προβλέπεται από τους οικείους κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών) για την οποία δεν κατέχει το κατάλληλο πιστοποιητικό, με την προϋπόθεση, ότι, το πρόσωπο στο οποίο χορηγείται η κατ' εξαίρεση άδεια, θα έχει αρκετά κατάλληλα προσόντα προς κάλυψη της κενής θέσης κατά τρόπο ασφαλή, κατά την κρίση της Διοίκησης. Πάντως κατ' εξαίρεση άδειας ναυτολόγησης δε θα χορηγούνται σε πλοίαρχο ή πρώτο μηχανικό εκτός περιστάσεων ανώτερης βίας, αλλά και τότε μόνο για την ελάχιστη δυνατή χρονική περίοδο.

Κάθε κατ' εξαίρεση άδεια ναυτολόγησης παρεχόμενη για κάποια θέση, θα χορηγείται μόνο σε πρόσωπο το οποίο κατέχει το απαιτούμενο πιστοποιητικό προς πλήρωση της άμέσως κατώτερης θέσης.

"Αν για την πλήρωση της κατώτερης θέσης δεν απαιτείται από την Σύμβαση πιστοποιητικό, η κατ' εξαίρεση άδεια μπορεί να χορηγηθεί σε πρόσωπο του οποίου τα προσόντα και η εμπειρία είναι, κατά την κρίση της Διοίκησης, σαφώς ισοδύναμα με τις απαιτήσεις για την κάλυψη της θέσης με την προϋπόθεση ότι, αν το πρόσωπο αυτό δεν κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό, θα υποχρεούται να υποβληθεί σε εξέταση, θεωρούμενη από τη Διοίκηση, ότι αποδεικνύει ότι τέτοια άδεια κατ' εξαίρεση, μπορεί να χορηγηθεί χωρίς κίνδυνο.

Επιπλέον η Διοίκηση θα εξασφαλίζει ότι η θέση για την οποία πρόκειται, θα πληρωθεί από κάτοχο κατάλληλου πιστοποιητικού το ταχύτερο δυνατό.

3. Τα Μέρη, μετά την 1η Ιανουαρίου, κάθε έτους, θα αποστέλλουν το ταχύτερο δυνατό έκθεση στον Γενικό Γραμματέα που θα περιέχει πληροφορίες για το συνολικό αριθμό των κατ' εξαίρεση αδειών οι οποίες εκδόθηκαν κατά την διάρκεια του έτους σε θαλασσοπλοούντα πλοία για κάθε ειδικότητα, για την οποία απαιτούνται πιστοποιητικά καθώς και πληροφορίες για τους αριθμούς των πλοίων, αυτών, όλικής χωρητικότητας άνω και κάτω των 1.600 κόρων αντίστοιχα.

Άρθρο IX Ισοδύναμες ρυθμίσεις

1. Η Σύμβαση δεν θα εμποδίζει τη Διοίκηση να διατηρεί ή υιοθετεί άλλες ρυθμίσεις θεωρητικής και εφαρμοσμένης εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που περιλαμβάνουν θαλάσσια υπηρεσία και οργάνωση επί πλοίου, ειδικά προσαρμοσμένη στις τεχνολογικές εξελίξεις και σε ειδικούς τύπους πλοίων και απασχόλησης, με την προϋπόθεση ότι το επίπεδο της θαλάσσιας υπηρεσίας, των γνώσεων και της ικανότητας, δεν αφορά το ναυτικό και τεχνικό χειρισμό του πλοίου και του φορτίου, παρέχει βαθμό ασφάλειας στη θαλάσσια και έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα όσον αφορά τη ρύπανση τουλάχιστον ισοδύναμο προς τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

2. Λεπτομέρειες για τέτοιες ρυθμίσεις θα ανακοινώνονται το ταχύτερο δυνατό στον Γενικό Γραμματέα, ο οποίος θα τις κοινοποιεί σε όλα τα Μέρη.

Άρθρο X Έλεγχος

1. Τα πλοία, εκτός εκείνων που εξαιρούνται με το άρθρο III, κατά τη διάρκεια παραμονής τους σε λιμάνι κάποιου Μέρους, υπόκεινται σε έλεγχο αρμόδια εξουσιοδοτημένους από το Μέρος αυτό 'Αξιωματικούς, προς διαπίστωση ότι όλοι οι υπηρέτοντες στα πλοία ναυτικοί που

κατά τις διατάξεις της Σύμβασης πρέπει, να είναι κάτοχοι πιστοποιητικών, είναι πράγματι εφοδιασμένοι με τέτοια πιστοποιητικά ή με κατάλληλες κατ' εξαίρεση χορηγούμενες άδειες.

Τέτοια πιστοποιητικά θα γίνονται δεκτά εκτός αν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι ότι κάποιο πιστοποιητικό έχει αποκτηθεί δολίως ή ότι ο κάτοχός του δεν είναι το πρόσωπο στο οποίο αρχικά είχε χορηγηθεί.

2. Σε περίπτωση που διαπιστωθούν ελλείψεις σύμφωνα με την παρ. (1) ή τις διαδικασίες τις καθοριζόμενες στον κανονισμό (1/4) "Διαδικασίες Έλέγχου" αυτός που ενεργεί τον έλεγχο αξιωματικός θα ειδοποιεί άμεσα, έγγραφως, τον πλοίαρχο του πλοίου και τον Πρόξενο ή, σε περίπτωση απουσίας του, τον πλησιέστερο διπλωματικό αντιπρόσωπο ή τη ναυτιλιακή Αρχή του Κράτους, τη σημαία που δικαιούται να φέρει το πλοίο, ώστε να καταστεί δυνατή η λήψη των κατάλληλων μέτρων. Τέτοια ειδοποίηση θα προσδιορίζει με λεπτομέρεια τις διαπιστωθείσες ελλείψεις και τους λόγους για τους οποίους το Μέρος εκρίνε ότι οι ελλείψεις αυτές συνιστούν κίνδυνο για πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον.

3. Κατά τη διενέργεια του ελέγχου σύμφωνα με την παρ. (1) αν, λαμβανόμενων υπόψη του μεγέθους και του τύπου του πλοίου και του μήκους και της φύσης του πλοίου, οι ελλείψεις οι οποίες αναφέρονται στην παρ. (3) του Κανονισμού (1/4), δεν αποκατασταθούν και κριθεί ότι το γεγονός αυτό εγκυμονεί κίνδυνο για πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον, το Μέρος το οποίο ενεργεί τον έλεγχο θα λαμβάνει μέτρα που θα εξασφαλίζουν ότι το πλοίο δε θα αποπλεύσει μέχρις ότου καλυφθούν οι ελλείψεις αυτές σε βαθμό που να αποκλείουν τον κίνδυνο. Τα γεγονότα τα οποία έχουν σχέση προς τα ληφθέντα μέτρα, θα γνωστοποιούνται χωρίς καθυστέρηση στον Γενικό Γραμματέα.

4. Όταν ενεργείται έλεγχος σύμφωνα με το άρθρο αυτό πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια προς αποφυγή αδικαιολόγητης κράτησης ή καθυστέρησης του πλοίου. "Αν πλοίο κρατηθεί ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα, δικαιούται άποζημίωση για κάθε προκαλούμενη απώλεια ή ζημία από αυτή την αιτία.

5. Το άρθρο αυτό θα πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο που να εξασφαλίζει, ότι τα πλοία που δικαιούνται να φέρουν την σημαία ενός Μέρους δε θα τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης, από εκείνη της οποίας τυγχάνουν τα πλοία τα οποία δικαιούνται να φέρουν τη σημαία ενός Μέρους.

Άρθρο XI Προαγωγή της Τεχνικής Συνεργασίας

1. Τα Μέρη της Σύμβασης οφείλουν να προαγάγουν σε συνενόηση και με τη βοήθεια του Οργανισμού, την ενίσχυση των Μερών εκείνων τα οποία ζητούν τεχνική βοήθεια, για:

α) εκπαίδευση διοικητικού και τεχνικού προσωπικού

β) δημιουργία ιδρυμάτων και εκπαίδευση ναυτικών

γ) προμήθεια εξοπλισμού και μέσων για εκπαιδευτικά ιδρύματα

δ) ανάπτυξη κατάλληλων εκπαιδευτικών προγραμμάτων, συμπεριλαμβανομένης της πρακτικής εκπαίδευσης σε θαλασσοπλοούντα πλοία, και

ε) προώθηση άλλων μέτρων και ρυθμίσεων προς βελτίωση των προσόντων των ναυτικών, κατά προτίμηση επί εθνικής, υποπεριφερειακής ή περιφερειακής βάσης, προς το σκοπό προαγωγής των επιδιώξεων και των σκοπών της Συμβάσεως λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές επί του προκειμένου ανάγκες των αναπτυσσόμενων

Χωρών.

2. Οργανισμός θα επιδιώξει κατάλληλα την εκδήλωση των ανωτέρω προσπαθειών σε συνεννόηση ή συνεργασία μαζί με άλλους Διεθνείς Οργανισμούς και ιδιαίτερα με τη Διεθνή Οργάνωση Έργασίας.

Άρθρο XII Τροποποιήσεις

1. Η Σύμβαση μπορεί να τροποποιηθεί με μία από τις κατωτέρω διαδικασίες:

α) Τροποποιήσεις ύστερα από μελέτη από τον Οργανισμό.

(i) κάθε τροποποίηση προτεινόμενη από οποιοδήποτε Μέρος θα υποβάλλεται στον Γενικό Γραμματέα που στη συνέχεια θα την κοινοποιεί σε όλα τα Μέλη του Οργανισμού, τα Μέρη και τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας, τουλάχιστο έξι μήνες πρό της εξέτασής της.

(ii) κάθε τροποποίηση προτεινόμενη και κοινοποιούμενη όπως ανωτέρω θα παραπέμπεται στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Οργανισμού προς μελέτη.

(iii) Τα μέρη, ανεξάρτητα του αν είναι Μέλη του Οργανισμού, δικαιούνται να συμμετάσχουν στις εργασίες της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας για εξέταση και υιοθέτηση τροποποιήσεων.

(iv) Οι τροποποιήσεις θα υιοθετούνται με πλειοψηφία των δύο τρίτων των παρευρισκόμενων και ψηφίζοντων Μερών στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας ευρύτερης σύνθεσης κατά την υποπαράγραφο (α) (iii) (στό εξής αποκαλούμενη «ευρύτερης σύνθεσης Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας») με τον όρο ότι τουλάχιστο

τό ένα τρίτο των Μερών θα παρίσταται κατά τό χρόνο της ψηφοφορίας.

(v) Τροποποιήσεις υιοθετηθείσες με αυτό τον τρόπο θα κοινοποιούνται από τον Γενικό Γραμματέα σε όλα τα Μέρη για αποδοχή.

(vi) Τροποποίηση κάποιου άρθρου θα θεωρείται ότι έγινε αποδεκτή κατά την ημερομηνία κατά την οποία γίνεται αποδεκτή από τα δύο τρίτα των Μερών.

(vii) Τροποποίηση του Παραρτήματος θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή:

1. Μόλις συμπληρωθούν δύο έτη από την ημερομηνία κατά την οποία έχει κοινοποιηθεί στα Μέρη προς αποδοχή, ή

2. Μόλις έχει συμπληρωθεί χρονική περίοδος, ή οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από ένα έτος, αν έτσι έχει αποφασισθεί κατά τό χρόνο της υιοθέτησής της από την πλειοψηφία των δύο τρίτων των μελών που παρευρέθηκαν και ψηφισαν στην ευρύτερης σύνθεσης Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας. Πάντως, οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι δεν έγιναν αποδεκτές, αν μέσα στην καθορισθείσα χρονική περίοδο Μέρη άνω του ενός τρίτου ή Μέρη που οι εμπορικοί των στολοί αντιπροσωπεύουν συνολικά τουλάχιστο τὰ πενήντα εκατοστά της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας από πλοία άνω των 100 κοχ, γνωστοποιήσουν στο Γενικό Γραμματέα ότι αν αντιτίθενται στην τροποποίηση.

(viii) Τροποποίηση κάποιους άρθρου θα τίθεται σε ισχύ, γιὰτά Μέρη εκείνα τα οποία την αποδέχθηκαν, έξι μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θεωρείται ότι αυτή έχει γίνει αποδεκτή, γιὰ κάθε Μέρος δέ τό οποίο την αποδέχεται μετά την ανωτέρω ημερομηνία, έξι μήνες μετά την ημερομηνία της αποδοχής από αυ-

τό τό Μέρος.

(ix) Τροποποίηση στο Παράρτημα θα τίθεται σε ισχύ γιὰ όλα τα Μέρη, εκτός από εκείνα τα οποία αντιτάχθηκαν στην τροποποίηση κατά τα οριζόμενα στην υποπαράγραφο (α) (vii) και τα οποία δεν άπόσυραν τίς αντιρρήσεις τους, έξι μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία ή τροποποίηση αυτή θεωρείται ότι έγινε αποδεκτή. Πρό της ημερομηνίας που όρίσθηκε γιὰ έναρξη ισχύος της τροποποίησης, κάθε Μέρος μπορεί νά ανακοινώσει στον Γενικό Γραμματέα, ότι εξαίρει γιὰ τον έαυτό του από την εφαρμογή της τροποποίησης αυτής, γιὰ περίοδο όχι περισσότερο από ένα έτος από την ημερομηνία θέσής της σε ισχύ, ή γιὰ μακρότερη περίοδο ή όποια είναι δυνατό νά αποφασισθεί με πλειοψηφία των δύο τρίτων των μερών που παρευρέθηκαν και ψηφισαν κατά τό χρόνο της υιοθέτησής της τροποποίησης, στην ευρύτερης σύνθεσης Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας.

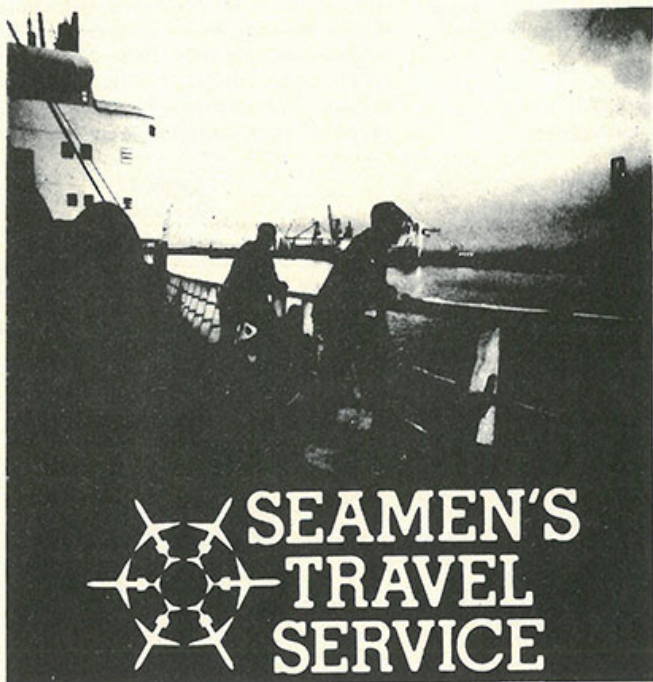
ή β) Τροποποιήσεις από τη διάσκεψη:

(i) κατόπιν αίτησως κάποιου Μέρους, επί της οποίας συμφωνεί τουλάχιστο τό ένα τρίτο των Μερών, ό Οργανισμός θα συγκαλεί με συνεργασία ή με συνεννόηση με τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας, διάσκεψη των Μερών προς εξέταση τροποποιήσεων της Σύμβασης.

(ii) Κάθε τροποποίηση που έχει υιοθετηθεί από τέτοια διάσκεψη με πλειοψηφία των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφίζοντων Μερών θα κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα σε όλα τα Μέρη γιὰ αποδοχή.

(iii) Εκτός αν ή διάσκεψη αποφασίσει διαφορετικά, ή τροποποίηση θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή και θα τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με τίς διαδικασίες τίς καθοριζόμενες στίς υποπα-

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



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

— NORTH AMERICA (both East and West Coast)

— SOUTH AMERICA

— TOKYO, BANGKOK and SINGAPORE

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

SAS

ράγραφους (α) (vi) και (α) (vii) ή τις υποπαραγράφους (α) (vi) και (α) (ix) αντίστοιχα, θεωρούμενου ότι όπου στις υποπαραγράφους αυτές γίνονται αναφορές στην ευρύτερη συνθήκης 'Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, αυτές θα νοούνται σαν αναφορές στην διάσκεψη.

2. Δήλωση αποδοχής ή αντίθεσης σε κάποια τροποποίηση ή ανακοίνωση κατά την παράγραφο (1) (α) (ix), θα πρέπει να υποβάλλεται εγγράφα, στον Γενικό Γραμματέα, που θα πληροφορεί όλα τα Μέρη για κάθε τέτοια υποβολή και για την ημερομηνία λήψης της.

3. Ο Γενικός Γραμματέας θα πρέπει να πληροφορεί όλα τα Μέρη για κάθε τροποποίηση που τίθεται σε ισχύ καθώς και περί της ημερομηνίας κατά την οποία τέτοια τροποποίηση τίθεται σε ισχύ.

Άρθρο XIII

Υπογραφή, Έπικύρωση, Αποδοχή, Έγκριση και Προσχώρηση

1. Η Σύμβαση θα παραμείνει ανοικτή για υπογραφή στα Γραφεία του Οργανισμού από 1ης Δεκεμβρίου 1978 μέχρι 30ης Νοεμβρίου 1979, και στη συνέχεια θα παραμείνει ανοικτή για προσχώρηση.

Κάθε Κράτος μπορεί να καταστεί Μέρος με:

α) υπογραφή χωρίς επιφύλαξη ως προς την έπικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, ή
β) υπογραφή υποκειμένη σε έπικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, ακολουθούμενης από έπικύρωση, αποδοχή ή έγκριση ή
γ) προσχώρηση.

2. Η έπικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση θα τίθεται σε εφαρμογή με την κατάθεση οργάνου προς το σκοπό αυτό στον Γενικό Γραμματέα.

3. Ο Γενικός Γραμματέας θα πληροφορεί όλα τα Κράτη τα οποία έχουν υπογράψει την Σύμβαση ή έχουν προσχωρήσει σε αυτή και τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Έργων για κάθε υπογραφή ή κατάθεση οργάνου έπικύρωσης, αποδοχής έγκρισης ή προσχώρησης καθώς και της ημερομηνίας κατάθεσης αυτού.

Άρθρο XIV

Έναρξη Ισχύος

1. Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία τουλάχιστο είκοσι πέντε Κράτη, οι εμπορικοί στόλοι των οποίων αντιπροσωπεύουν συνολικά τουλάχιστον πενήντα εκατοστά της όλης χωρητικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας σε πλοία 100 κοχ και άνω, την έχουν υπογράψει χωρίς επιφύλαξη ως προς την έπικύρωση, αποδοχή ή έγκριση ή έχουν καταθέσει τα απαιτούμενα όργανα έπικύ-

ρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης σύμφωνα με το άρθρο XIII.

2. Ο Γενικός Γραμματέας θα πρέπει να πληροφορεί όλα τα Κράτη που έχουν υπογράψει την Σύμβαση ή έχουν προσχωρήσει σ' αυτή για την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται αυτή σε ισχύ.

3. Κάθε όργανο έπικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης που έχει κατατεθεί κατά τη διάρκεια των 12 μηνών των αναφερομένων στην παρ. (1) θα καθίσταται ισχυρό όταν άρχει ή ισχύ της Σύμβασης ή τρεις μήνες μετά την κατάθεση του οργάνου αυτού, ανάλογα της νεώτερης των ημερομηνιών αυτών.

4. Κάθε όργανο έπικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης που έχει κατατεθεί μετά την κατάθεση του οργάνου αυτού, τρεις μήνες μετά την ημερομηνία κατάθεσης.

5. Μετά την ημερομηνία κατά την οποία κάποια τροποποίηση θεωρείται σαν γενόμενη αποδεκτή σύμφωνα με το άρθρο XII, κάθε κατατιθέμενο όργανο έπικύρωσης, αποδοχής έγκρισης ή προσχώρησης, θα αφορά στην Σύμβαση όπως αυτή έχει τροποποιηθεί.

Άρθρο XV

Καταγγελίες

1. Η Σύμβαση δύναται να καταγγελθεί από οποιοδήποτε Μέρος οποτεδήποτε μετά πάροδο πέντε ετών από την ημερομηνία κατά την οποία η Σύμβαση Ισχύει για το Μέρος αυτό.

2. Η καταγγελία θα συντελείται με έγγραφη ανακοίνωση προς τον Γενικό Γραμματέα ο οποίος θα πρέπει να πληροφορεί όλα τα λοιπά Μέρη και τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Έργων για κάθε τέτοια ανακοίνωση και για την ημερομηνία λήψης της, καθώς επίσης και για την ημερομηνία από της οποίας θα ισχύει η καταγγελία αυτή.

3. Οποιαδήποτε καταγγελία θα καθίστανται ισχυρή δώδεκα μήνες μετά τη λήψη της ανακοίνωσης αυτής από το Γενικό Γραμματέα ή μετά πάροδο μακρότερης περιόδου ή οποία είναι δυνατό να αναφέρεται στην ανακοίνωση της καταγγελίας.

Άρθρο XVI

Κατάθεση και καταχώρηση

1. Η Σύμβαση θα κατατεθεί στον Γενικό Γραμματέα ο οποίος πρέπει να διαβιβάσει κυρωμένα ακριβή αντίγραφα αυτής σε όλα τα Κράτη τα οποία έχουν υπογράψει τη Σύμβαση ή έχουν προσχωρήσει σ' αυτή.

2. Αμέσως όταν η Σύμβαση τεθεί σε ισχύ, ο

Γενικός Γραμματέας πρέπει να διαβιβάσει το κείμενο της στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών για καταχώρηση και δημοσίευση, σύμφωνα με το άρθρο 102 του Χάρτου των Ηνωμένων Εθνών.

Άρθρο XVII

Γλώσσες

Η Σύμβαση καταρτίστηκε σε ένα αντίτυπο στην Κινεζική, Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική και Ισπανική γλώσσα, κάθε κείμενο είναι εξίσου αυθεντικό. Επίσημες μεταφράσεις στην Αραβική και Γερμανική γλώσσα θα καταρτισθούν και θα κατατεθούν μαζί με το υπογεγραμμένο πρωτότυπο.

ΓΙΑ ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΛΟΙΠΟΝ οι υπογεγραμμένοι, εξουσιοδοτημένοι κανονικά από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις προς τον σκοπό αυτό, έχομε υπογράψει τη Σύμβαση.

ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ την έβδομη ημέρα Ιουλίου του έτους χίλια εννιακόσια εβδομήντα οκτώ.

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1314

Για την κύρωση της διεθνούς σύμβασης «για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Κυρούμεν και εκδίδομεν τον κατωτέρω υπό της Βουλής ψηφισθέντα νόμον:

Άρθρο 1

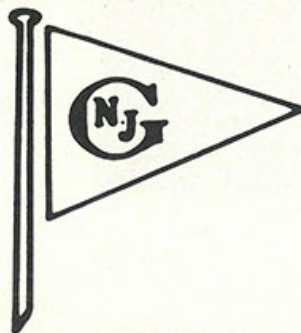
Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου όπως προβλέπεται από το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος ή διεθνής σύμβαση, που υπογράφηκε στο Λονδίνο την 7η Ιουλίου 1978 «για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978» με το παράρτημα που επισυνάπτεται σ' αυτή, των οποίων τα κείμενα σε πρωτότυπο στην αγγλική και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα έχουν ως εξής:

Άρθρο 2

Ορισμός

Ο όρος που αναφέρεται στα επόμενα άρθρα του νόμου «σύμβαση» περιλαμβάνει τη σύμβαση, που κυρώνεται κατά το άρθρο 1 αυτού, και

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

τό παράρτημα κανονισμών τό όποιο επισυνάπτεται σ' αὐτή.

Άρθρο 3
Κείμενα

Σέ περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ τῶν ἀγγλικῶν καί ἑλληνικῶν κειμένων τῆς σύμβασης, καθισχύει τό ἀγγλικό.

Άρθρο 4

Άρμοδιότητα έκδοσης ἐκτελεστικῶν διαταγμάτων καί ἀποφάσεων.

Άρμόδιος γιά τήν πρόταση ἡ έκδοση τῶν προεδρικῶν διαταγμάτων καί ὑπουργικῶν ἀποφάσεων, πού προβλέπονται ἀπό τό νόμο αὐτόν εἶναι ὁ Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκτός ἀν ὀρίζεται διαφορετικά.

Άρθρο 5

Άρμόδιες Ἀρχές ἐφαρμογῆς

Άρμόδιες Ἀρχές γιά τήν ἐφαρμογή τῶν διατάξεων τοῦ νόμου καί τῆς σύμβασης καθῶς καί τῶν προεδρικῶν διαταγμάτων πού θά ἐκδοθοῦν σέ ἐκτέλεσή του, τή βεβαίωση τῶν παραβάσεων καί τήν ἐπιβολή κυρώσεων εἶναι, στήν ἡμεδαπή οἱ λιμενικές Ἀρχές καί στήν ἀλλοδαπή οἱ Ἀξιωματικοί Λ.Σ., πού τοποθετοῦνται στά προξενεῖα, πού ἀσκοῦν διοικητικά καθήκοντα ναυτιλίας καί σέ ἔλλειψη αὐτῶν οἱ Ἑλληνικές προξενικές Ἀρχές.

Άρθρο 6

Τροποποιήσεις καί συμπληρώσεις τῆς σύμβασης

Τροποποιήσεις καί συμπληρώσεις, πού ἀφοροῦν τεχνικά ἢ λεπτομερειακά θέματα τῶν κανονισμῶν τοῦ παραρτήματος τῆς σύμβασης νά γίνονται ἀποδεκτές μέ προεδρικά διατάγματα, πού θά ἐκδίδονται μέ πρόταση τῶν ὑπουργῶν Ἐξωτερικῶν καί Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Άρθρο 7

Ἐπιμόρφωση στελεχῶν ΕΝ.

1. Ἐπιτρέπεται νά συνιστῶνται μέ προεδρικά

διατάγματα στό Κέντρο Ἐπιμορφώσεως Στελεχῶν καί τίς δημόσιες σχολές Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (ΚΕΣΕΝ, ΑΔΣΕΝ, ΣΠΜ) τμήματα ἐπιμορφώσεως προσωπικοῦ ναυτικῆς ἐκπαίδευσης καθῶς καί ταχύρρυθμης ἐκπαίδευσης στελεχῶν καί κατώτερου προσωπικοῦ ΕΝ:

α) πρὸς παροχή τῆς ἐιδικῆς ἐκπαίδευσης, ἡ ὁποία ἐπιβάλλεται ἀπό τίς διατάξεις τῆς σύμβασης αὐτῆς, γιά τό προσωπικό τῶν πλοίων ἐιδικοῦ προορισμοῦ, καί

β) πρὸς παροχή γνώσεων, ἀνάλογων μέ τίς σημειούμενες μεταβολές καί τεχνολογικές ἐξελίξεις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

2. Με κανονισμούς πού θά κυρώνονται μέ ὑπουργικές ἀποφάσεις ρυθμίζονται θέματα, τά ὁποία ἀνάγονται στή διάρκεια φοίτησης, τῆς διδασκείας ὅλη, τά προσόντα τῶν ὑποψηφίων καί κάθε ἄλλη λεπτομέρεια, πού ἀφορᾷ στήν ὁργάνωση καί λειτουργία τῶν τμημάτων, πού συνιστῶνται μέ τήν παράγρ. 1 τοῦ ἀρθροῦ αὐτοῦ.

Άρθρο 8

Ἐκδοση διαταγμάτων

1. Μέ προεδρικά διατάγματα μποροῦν νά καθορίζονται θέματα τά ὁποία ἀνάγονται:

α) στίς προϋποθέσεις καί τή διαδικασία χορήγησης πιστοποιητικῶν ὑπηρεσίας καί ἀδειῶν ναυτολόγησης κατ' ἐξαίρεση, ὅπως προβλέπεται ἀπό τά ἀρθρα VII παρ. 3 καί VIII τῆς σύμβασης,

β) στόν προσδιορισμό τῆς ἑκτασης τῶν παρακτινῶν πλόων βάσει τῶν ἀρχῶν, πού καθορίζονται στόν κανονισμό 1/3 τοῦ παραρτήματος τῆς σύμβασης,

γ) στίς προϋποθέσεις, μέ τίς ὁποῖες κατά τὰ κατά χρονικά διαστήματα οἱ κάτοχοι διπλωμάτων καταστρώματος, μηχανῆς καί ἀσυστάτου κρίνονται κατάλληλοι γιά τήν περαιτέρω ἀσκήση τῆς ὑπηρεσίας τους, βάσει τοῦ κατεχόμενου διπλώματος, σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τῶν κανονισμῶν ἀριθμ. II/5, III/5 καί IV/2, πού εἶναι προσαρτημένα στή σύμβαση,

δ) στίς προϋποθέσεις καί τή διαδικασία χορήγησης πιστοποιητικῶν ἱκανότητος σέ κατώτερα πληρώματα σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ

κανονισμοῦ ἀριθ. II/6 πού εἶναι προσαρτημένος στή σύμβαση.

2. Μέ ὁμοία π. διατάγματα σύμφωνα μέ τήν παρ. 1 μπορεῖ νά ρυθμίζεται κάθε ἀναγκαία λεπτομέρεια γιά τήν ἐφαρμογή τοῦ νόμου καί τῆς σύμβασης, πού κυρώνεται καί νά ἀναστέλλεται συνολικά ἢ περιορισμένα ἡ ἐφαρμογή τῆς σύμβασης σέ περίπτωση πολέμου

Άρθρο 9

Παραβάσεις

1. Οἱ παραβάτες τῶν διατάξεων τοῦ νόμου αὐτοῦ καί τῶν προεδρικῶν διαταγμάτων πού ἐκδίδονται σέ ἐκτέλεσή τους τιμωροῦνται, ἀνεξάρτητα ἀπό κάθε ἄλλη ποινὴ πού ἀπορρέει ἀπό ἄλλη διάταξη ποινικῆς ἢ πειθαρχικῆς εὐθύνης, κατὰ τίς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 45 τοῦ ν.δ. 187/1973 τοῦ Κώδικα Δημόσιου Ναυτικοῦ Δικαίου, σέ συνδυασμό μέ τίς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 5 τοῦ νόμου αὐτοῦ.

2. Ἡ διαδικασία ἀσκήσεως καί ἐκδίκασης προσφυγῶν σύμφωνα μέ τίς ἀνωτέρω διατάξεις ἐφαρμόζεται ἀνάλογα.

Άρθρο 10

Καταργούμενες διατάξεις

Μέ τήν ἐναρξη ἰσχύος τοῦ νόμου αὐτοῦ καταργεῖται κάθε ἄλλη διάταξη, πού ἀνάγεται σέ θέματα, τά ὁποία ρυθμίζονται ἀπό αὐτόν ἢ εἶναι ἀντίθετη πρὸς αὐτόν.

Άρθρο 11

Θέση σέ ἰσχύ.

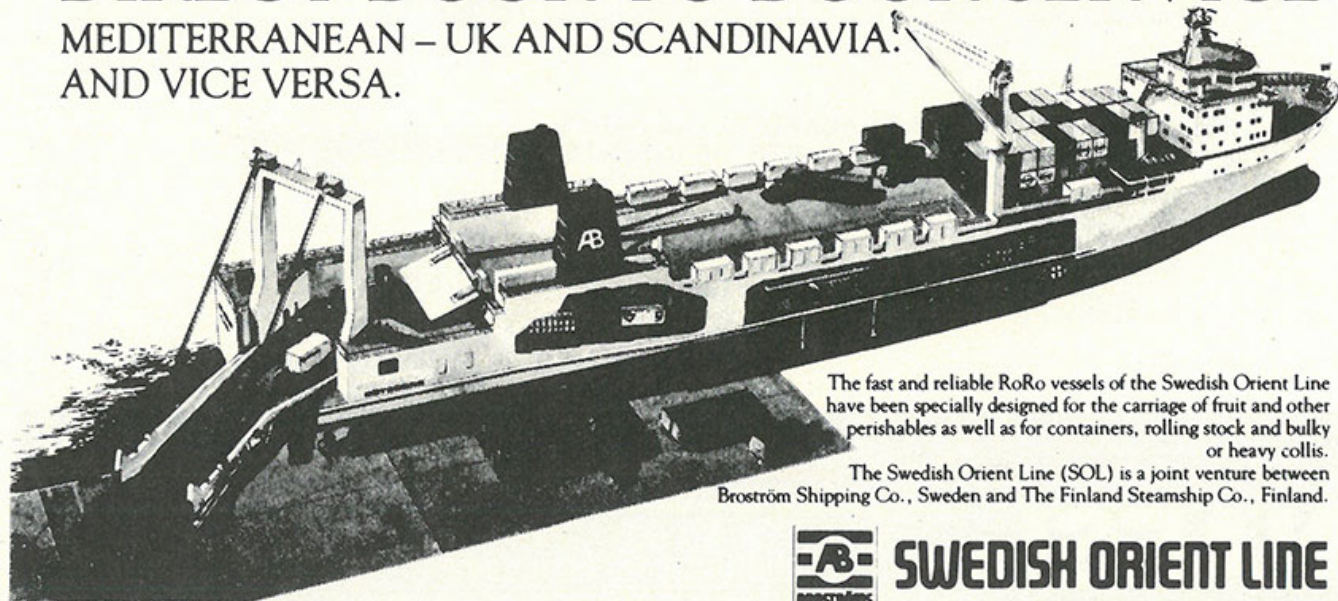
Ἡ ἰσχὺς τοῦ νόμου αὐτοῦ ἀρχίζει ἀπό τήν δημοσίευσή του στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Παραγγέλλομε νά δημοσιευθεῖ στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τό κείμενο τοῦ παρόντος καί νά ἐκτελεσθεῖ ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἀθήνα, 10 Ἰανουαρίου 1983

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).

you can rely on NAFSI, also for specialised works

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

IVALDI & GENERALE

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

TECNO DIAGNOSIS

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΠΟΛΥΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άριθ. 371/1983

Πρόεδρος: Άθ. Κρητικός

Εισηγητής: Ι. Χαμηλοθώρης

Δικηγόροι: Έμμ. Άνδριανάκης, Άπ. Γκί-
κας

**Δικαιώματα ΟΛΠ για τη μεταφορά απο-
σκευών επιβατών που διακινούνται με επι-
βατηγά πλοία — Εισπραξη από τον πλοιο-
κτήτη και απόδοση στον ΟΛΠ τέτοιων δι-
καιωμάτων από επιβάτες που δεν είχαν ύ-
ποχρέωση πληρωμής — Αναζήτηση από
τον πλοιοκτήτη — Απόρριψη του αιτήμα-
τος από το Δ.Σ. του ΟΛΠ — Ανακοπή.**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του *αδικαιολόγη-
του πλουτισμού*, ο ΟΛΠ υποχρεούνται ν' α-
ποδώσει τα δικαιώματα μεταφοράς απο-
σκευών επιβατών που εισπράχθηκαν *αχρε-
ώτητα* όχι στον πλοιοκτήτη που εισέπρα-
ξε αυτά για λογαριασμό τους αλλά στους α-
παλλασσόμενους επιβάτες.

Επειδή, κατά το άρθρ. 18 παρ. 1 του Κανονι-
σμού Οικονομικής Διαχείρισης του ΟΛΠ, ο ό-
ποιος έχει εγκριθεί διά της υπ' αριθ. 45057/11/1972 (ΦΕΚ Β 67) κοινής απόφασης των Υπουργών Έμπορικης Ναυτιλίας, Μετα-
φορών και Έπικοινωνιών και Οικονομικών, έ-
ξεδόθη δέ κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 14 ύ-
πό του ν. 1630/1951 κυρωθέντος ά.ν. 1559/1950
«περί ΟΛΠ» και ως εκ τούτου — έχει ισχύ νό-
μου, τά προς τον ΟΛΠ χρέη, καθιστάμενα ά-
παιτητά, εισπράττοντα κατά τάς διατάξεις του
Κώδικος Εισπράξεως Δημοσίων Έσόδων, άνα-
λόγως εφαρμοζόμενας (βλ. ΑΠ 249/75, ΝΟΒ 23,
1054 Έφ.Πειρ. 1289/81 (άδμη.) Κατά την παρ. 1
του άρθρου 73 του ΚΕΔΕ ο όφειλέτης του Δημο-
σίου (ή του ΝΠΔΔ επί του οποίου έχει ούτος έ-
φαρμογήν), δύναται πρό της ενάρξεως της διοι-
κητικής εκτελέσεως, νά άσκήση ανακοπή εκ-

δικαζόμενη υπό των καθ' όλην άρμοδίαν δικα-
στηρίων κατά τάς διατάξεις υπό των άρθρ. 583-
ΚΠολΔ άνευ περιορισμού των δι' αυτής προ-
βαλλομένων λόγων, κατά της έκδοθείσης άτο-
μικής είδοποίησεως ή προσκλήσεως του διευ-
θυντού του Δημοσίου Ταμείου, ως έξωδίκου
πράξεως, άπειλούσης κίνδυνον εις τάς συμφέ-
ροντα αυτού, κατά της όποιας και δύναται νά
προβάλει πάσαν αντίρρησην ούσιαστικού ή δικο-
νομικού δικαίου, ως και πάσαν άμφισβήτησιν
του κατ' ούσίαν βασίμου της άπαιτήσεως, υπό
τήν άπαραίτητον πάντως προϋπόθεσιν ότι τά
πολιτικά δικαστήρια δέν στερούνται δικαιοδο-
σίας προς έκδίκασιν της ανακοπής ταύτης, διό-
τι ο προσδιορισμός της όφειλης δέν έχει άνατε-
θι διά νόμου εις διοικητικά δικαστήρια ή διοι-
κητικές επιτροπές, έχουσας δικαιοδοσίαν νά
τέμνουν τάς διαφοράς μετά δυνάμεως δедика-
σμένου. Νοούνται δέ, ως διοικητικά επιτροπαί,
άποφαινόμεναι μετά δυνάμεως δедикаσμένου,
έκείναι εις τάς όποιας ο νομοθέτης άπονέμει τήν
άρμοδιότητα νά αποφαινώνται και νά τερματι-
ζουν όριστικώς πάσαν επί της διδόμενης, ως
προς τήν ύπαρξιν και τό ποσόν της όφειλης, νο-
μικής λύσεως άμφισβήτησιν; ουχι δέ και οι συνι-
στάσαι συλλογικά όργανα της διοικήσεως, των
όποιων ή διοικητική ένέργεια, έν τη άσκήσει του
Ιεραρχικού έλέγχου, παρουσιάζει άπόφασιν ά-
πονομής δικαιοσύνης, προβαλλόμενη τύποις
και άκολουθούσα διαδικασίαν ένδικοφανή, ό-
πλιζόμενη δέ ουχι σπανίως διά της δυνάμεως
του τελεσιδίκου ή άμετακλήτου, καθ' όσον τά
στοιχεία ταύτα είναι έξωτερικά και ουδέν προ-
σθέτουν εις τήν πράξιν άπό της άπόψεως της ό-
ριστικότητος της έν αυτή διδόμενης λύσεως
(βλ. Μιχ. Στασινοπούλου, Δίκαιον των διοικη-
τ. πράξεων παρ. 10, ΙΙΙ σ. 118-119, πρβλ. ΑΠ
624/77, ΝΟΒ 28, 340, Έφ.Πειρ. 1289/81 άδμη.)
Έξ έτέρου διά των διατάξεων του ως ειρήται
Κανονισμού Οικονομικής Διαχείρισεως του
ΟΛΠ (45057/11/1972) κοινή άπόφασις Υπουρ-
γών Έμπορικης Ναυτιλίας, Μεταφορών και Έ-
πικοινωνιών και Οικονομικών καθορίζεται ή
διαδικασία βεβαιώσεως των άπαιτήσεων του
ΟΛΠ διά παρεχομένας υπ' αυτού ύπηρεσίας,
ειςτάς όποιας (άπαιτήσεις) περιλαμβάνονται
και τά παρά τρίτων (πλοιοκτητών, έφοπλιστών,
γενικών ή ειδικών διαχειριστών, γενικών πρα-
κτόρων των πλοίων) εισπραττόμενα κατ' αρ-
θρον 14 του ως άνω κανονισμού διά λογαρια-
σμόν του ΟΛΠ δικαιώματα αυτού εκ των διατά-
ξεων του Κανονισμού και των Τιμολογίων Έρ-
γασίων Φορτοεκφορτώσεως και Μεταφορών

(ΚΤΕΦΜ). Ειδικώτερα όρίζεται ότι ο τίτλος βά-
σει του οποίου βεβαιούται ή άπαιτήσις του ΟΛΠ
έπέχει θέσιν έντολής εισπράξεως του εις δ άφο-
ρά ούτος χρηματικού ποσού και είναι τοιούτος
προκειμένου περί έμμέσως εισπραττομένων δι-
καιωμάτων του, ο καλούμενος «Λογαριασμός
Παροχής Υπηρεσιών και Πίστεως (άρθρ. 5
παρ. 3). Ο τίτλος ούτος κοινοποιείται εις τον ό-
φειλέτην επί άποδείξει ίνα έντός προθεσμίας 10
ήμερών άπό της κοινοποίησεως έξοφλήση τήν
ύποχρέωσιν του ταύτην (άρθρ. 7 παρ. 2). Τυχόν
αντιρρήσεις καθ' οίασδήποτε χρεώσεως επί των
πάσης φύσεως δικαιωμάτων και λοιπών έσόδων
του ΟΛΠ, ών ή εισπραξις επιδιώκεται έμμέσως
διά της έκδόσεως «Λογαριασμού Τιμολογίου πα-
ροχής Υπηρεσιών επί πιστώσει» υποβάλλονται
ύπό του ένδιαφερομένου όφειλέτου έντός προθε-
σμίας 10 ήμερών άπό της επιδόσεως του σχετι-
κού λογαριασμού δι' αιτήσεώς του προς τήν άρ-
μοδίαν καθ' όλην ύπηρεσίαν. Παρερχομένης ά-
πράκτου της ως ειρήται προθεσμίας των δέκα
ήμερών, ο τίτλος άποστέλλεται δι' επιδοτηρίου
ειςτό τμήμα Λογιστηρίου εις τετραπλούν έξ ών
δύο αντίτυπα διαβιβάζονται εις τήν Ταμειακήν
Υπηρεσίαν προς καταχώρησιν του έσόδου εις-
τήν μερίδα του όφειλέτου (8 παρ. 1, 3, 4).
Περαιτέρω όρίζεται ότι ή άρμοδία Υπηρεσία ύ-
ποχρεούται όπως έντός 15 ήμερών άπό της ύπο-
βολής αυτής της αιτήσεως - αντιρρήσεων εισαγά-
γη ταύτην εις τήν παρά τη Κεντρική Υπηρεσία
έδρεύουσας Μόνιμον Έπιτροπήν επιλύσεως άμ-
φισβήτησεων και διαφορών μετά σχετικής ειση-
γήσεως της, έκτός εάν ήθελε κρίνει ότι οι ίσχυ-
ρισμοί, του αίτουόντος είναι άναμφισβήτητως,
και καθ' όλοκληρίαν βάσιμοι, όποτε, κατά τήν
έν παραγρ. 7 του άρθρου 5 του παρόντος Κανο-
νισμού προβλεπομένην διαδικασίαν, άναμορ-
φώνει ή άκυροί αναλόγως τον άμφισβητηθέντα
Λογαριασμόν. Αί άπόφάσις της Έπιτροπής μετ'
έγγραφον πρόσκλησιν του ένδιαφερομένου ό-
πως, είτε αυτοπροσώπως, είτε δι' εξουσιοδοτη-
μένου αντιπροσώπου, παραστή κατά τήν έκδί-
κασιν των αντιρρήσεων και ύποσηρήζι τάς ά-
πόψεις του, έκδίδονται τό βραδύτερον έντός 45
ήμερών άπό της ύποβολής εις αυτήν των αντιρ-
ρήσεων κατ' αυτών δέ χωρεί ένστάσις τόσον ά-
πό μέρους των ένδιαφερομένων, όσον και, άπό
μέρους της Υπηρεσίας του ΟΛΠ άσκουμένης έ-
νώπιον του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΛΠ
έντός 10 ήμερών άπό της κοινοποίησεως της ά-
ποφάσεως της Έπιτροπής. Τό Δ.Σ. άποφασίζει
τελεσιδίκως έντός μηνός άπό της ύποβολής της
ένστάσεως (άρθρ. 9 παρ. 1, 6, 7, 8, 9). Έκ πάν-
των των άνωτέρω άναμφίβολον προβαίνει ότι
διά των προεκτεθεισών διατάξεων του Κανони-
σμού Οικονομικής Διαχείρισεως του ΟΛΠ ού-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

δύλως καθιερύεται διοικητική δικαιοδοσία μεταξύ δυνάμεως δεδικασμένου κινουμένης διά την λύσιν των εν γένει αμφισβητήσεων περί την βεβαίωσιν των προς τόν ΟΛΠ όφειλων έφ' όσον τά ως άνω συλλογικά όργανα αυτού, ούδόλως άποτελούν διοικητικά δικαστήρια ή διοικητικές επιτροπές έχουσας δικαιοδοσίαν νά τέμνουν τάς διαφοράς μετά δυνάμεως δεδικασμένου, ύφ' ήν προδιελήθη έννοιαν. Έπομένως αί πράξεις των όργάνων του ΟΛΠ διά των όποιών βεβαιούται ως ειρήται αί κατά των όφειλετών του άπαιτήσεις ύπόκεινται εις άνακοπήν ένώπιον των πολιτικών δικαστηρίων προς έρευναν της συνδρομής των διά τήν βεβαίωσιν των εν λόγω όφειλων άπαιτουμένων προϋποθέσεων από νομικής και πραγματικής άπόψεως. Έν προκειμένω έκθέτει εν τή υπό κρίσιν άνακοπή ή άνακόπτουσα, ότι, ούσα νόμος ύπόχρεως προς είσπραξιν διά λογαριασμόν του ΟΛΠ μεταξεί άλλων και των προβλεπομένων υπό του 9ου τιμολογίου του Κανονισμού και των Τιμολογίων Έργασιών, Φορτοεκφορτώσεως και Μεταφορών (ΚΤΕΦΜ) του ΟΛΠ δικαιωμάτων αυτού μεταφοράς άποσκευών των διά των έπιβατηγών πλοίων της διακινουμένων έπιβατών, είσέπραξεν άχρεωστήτως έκ πλάνης κατά τό έτος 1978, ως τοιαύτα δικαιώματα του ΟΛΠ παρ' έπιβατών οφειντές ενέπιπτον εις τάς έκπτώσεις και άπαλλάγας του εν λόγω τιμολογίου (όδηγοί φορητών αυτοκινήτων, άνήλικοι κάτω των 12 έτών κ.λπ.) και δέν ώφειλον ταύτα, τό εν συνόλω ποσόν των 1.258.000 δρχ. "Ότι ό καθ' ού, εύθύς ως διεπίστωσε τοúτο κατόπιν γενομένης έλέγχου, άπεράσισε, διά της ύπ' αριθμ. 177/81 πράξεως του, όπως προβή εις την βεβαίωσιν του ως άνω διά λογαριασμόν αυτού εισπραχθέντος ποσού, ως έσόδου του, προς τοúτο δέ έξέδωσεν εις βάρος της άνακοπτούσης και έκκοινοποίησεν αυτή τόν ύπ' αριθμ. 225/13-5-81 λογαριασμόν τυγχάνον άνίσχυροι και άνεργοί, διότι έξεδόθησαν χωρίς νά ύφιστανται νόμιμον τιμολόγιον προβλέπον την είσπραξιν υπό της άνακοπτούσης, ως τρίτης, παρά των διακινουμένων διά των πλοίων της ως άνω κατηγοριών έπιβατών του εισπραχθέντος ένδίκου ποσού των 1.258.000 δρχ. διά δικαιώματα του ΟΛΠ μεταφοράς άποσκευών έπιβατών, αντίθετως μάλιστα αί εν λόγω κατηγορίαί έπιβατών ρητώς άπηλλάσσοντο των δικαιωμάτων τούτων, διότι εκ της άχρεωστήτως έκ μέρους της άνακοπτούσης εισπράξεως παρά των άπαλλοσσόμενων των ειρημένων δικαιωμάτων έπιβατών του άνωτέρω ποσού ούδέμια γενηντάι ύποχρέωσις του καθ' ού προς άπόδοσιν του ποσού τούτου εις τούς άχρεωστήτως καταβαλόντας έπιβάτας, αλλά τοιαύτην ύποχρέωσιν έχει αυτή, ως άδικαιολογήτως πλουτήσασα έναντι αυτών, και διότι εν πάση περιπτώσει ό εν λόγω πλουτισμός δέν σώζεται εις χείρας της, ειδικώτερον ως προς τούς διακινηθέντας διά των πλοίων της οδηγούς φορητών αυτοκινήτων, καθ' όσον αυτή ήδη πρό της έκδόσεως του άνακοπτομένου λογαριασμού τόν απέδωσεν εις αυτούς, διά της παροχής κατά τάς εν συνεχεία διακινήσεις των δωρεάν φαγητού και έκπτώσεων εις τά είσιτήρια των, ως προς τούς λοιπούς δέ ήρεύνησε διά την άνεύρεσιν των και άπόδοσιν των άχρεωστήτως εισπραχθέντων.

Κατ' άκολουθίαν διώκει ή άνακόπτουσα ν' άναγνωρισθ ή ύπ' αριθμ. 177/81 πράξις του Δ.Σ. του καθ' ού και ό ύπ' αριθμ. 225/1981 έκδοθείς υπό των όργάνων τούς ως άνω λογαριασμούς εις βάρος αυτής, ποσού 1.258.000 δρχ. τυγχάνουσ άκυροι και άνίσχυροι και ότι αυτή δέν όφείλει

εις τόν καθ' ού τό εν λόγω εις βάρος της βεβαιωθέν ποσόν των 1.258.000 δρχ. Ούτως έχουσα ή υπό κρίσιν άνακοπή ύπάγεται, εν όψει των προεκτεθέντων, εις την δικαιοδοσίαν των πολιτικών δικαστηρίων και δη, εις την καθ' ύλην και κατά τόπον άρμοδιότητα του παρόντος Δικαστηρίου. "Όθεν, παραδεκτών και άρμοδίως είσάγεται προς συζήτησιν ένώπιον του Δικαστηρίου τούτου και δέον νά έρευνηθ ή περαιτέρω κατά τό νόμο και ούσία βάσιμον των λόγω αυτής.

Έπειδή, καθώς προκύπτει έκ των συνδεδασμένων άρθρων 904, 908, 909, 913, 417 και 426 Α.Κ. επί παροχής άνευ αίτίας (sine causa) ως λήπτης ταύτης λογίζεται, ένεχόμενος εις άπόδοσιν του πλουτισμού, ό προς δν ένεργείται ή παροχή και όταν αυτή δέν καταβλήθη εύθώς εις τοúτον, αλλά προς παρ' αυτού επιτετραμμένον ή έξουσιοδοτημένον πρόσωπον, μη ίδίω όνόματι και λογαριασμόν ένεργούν (ΑΠ 691/73, ΝΟΒ 22, 178, ΑΠ 99/77 ΝΟΒ 25, 1132 ΑΠ 629/74, ΝΟΒ 23, 175). Ταύτα ισχύουν κατ' ισχυρότερον λόγον και όταν ό τρίτος ένήργησεν ως άμεσος εν γένει άντιπρόσωπος του προς δν ή παροχή, όπερ συμβαίνει και εις περίπτωσιν καθ' ήν ό τρίτος είναι επιτετραμμένος δυνάμει διατάξεως νόμου νά λάβη την παροχήν παρά του καταβάλλοντος εν όνόματι και διά λογαριασμόν του προς δν αυτή, και μετά ταύτα την άποδότην προς αυτόν (βλ. Εφαθ. 4224/1976 ΝΟΒ 25, 392, πρβλ. και Εφαθ 990/78 Έλλ. Δ/νη 19, 277), όποτε ως λαβών άρχηθεν ταύτην λογίζεται κατά τό άρθρ. όποτε ως 211 Α.Κ. διασταλτικός έρμηνευόμενος, αυτός οúτος ό άντιπροσωπευθείς, άμέσως εις τόν πρόσωπον του έπερχομένων των άποτελεσμάτων της οικείας περιουσιακής έπίδόσεως, ούδαμώς δέ τούτων έπηραζομένων εκ της έσωτερικής σχέσεως, της συνδεούσης τόν άντιπρόσωπον μετά του άντιπροσωπευθέντος, ό οúτως επελαθών πλουτισμός του όποίου ούδόλως αίρεται έκ μόνου του γεγονότος ότι τό υπό του πρώτου, ως τοιούτου, ληφθέν δέν άπεδόθη τυχόν εις τόν δεύτερον. "Απόρροια των προεκτεθέντων, είναι, ότι διά την θεμελίωσιν της άπαιτήσεως προς άπόδοσιν του διά της γενομένης κατά τά πρόσθεν περιουσιακής έπίδόσεως προσγενομένου πλουτισμού, άρκεί τό περιστατικόν ότι ή παροχή ένηργήθη προς έξουσιοδοτημένον κατ' άνω πρόσωπον, είτε προς άντιπρόσωπον του δι' όν προωρίζετο ή παροχή, είναι δέ άδιάφορον άν αυτή περιήλθεν εν συνεχεία εις τόν άντιπροσωπευθέντα και έξουσιοδοτησάντα ή αν έματαιώθη τό τελικόν τοúτο αποτέλεσμα έκ μόνης της παρά του άντιπρόσωπου ή έξουσιοδοτηθέντος καθ' οιονδήποτε τρόπον ιδιοβούλους διαθέσεως του ληφθέντος (ΑΠ 691/73 ένθαν.) Πάντα τ' άνωτέρω, ισχύουν και εις ήν περίπτωσιν ό έμφανιζόμενος ως άντιπρόσωπος, ένεργήσας άνευ έξουσίας άντιπροσωπεύσεως ή όπερ ταυτό καθ' ύπερβάσιν των όρίων ύφισταμένης έξουσίας άντιπροσωπεύσεως (ΑΠ 1069/75 ΝΟΒ 24, 400) έλαβεν εν όνοματι άλλου ως άντιπροσωπευόμενου παροχήν παρά του καταβάλλοντος μη όφειλομένην εις τόν πρώτον ή πλέον της όφειλομένης εις τοúτον παρά του δευτέρου, υπό την προϋπόθεσιν ότι οúτος (άντιπροσωπευόμενος) ένεκρινε συμφώνως προς τό άρθρον 229 ΑΚ. εφαρμοζόμενον κατ' αναλογίαν και επί νομίμου άντιπροσωπείας (Μπαλή, Γεν. Άρχαί παρ. 120, σ. 318, Τούση Γεν. Άρχαί, παρ. 155 σ. 688 σημ. 1) την τοιαύτην καταβολήν όποτε αίρεται άναδρομικώς από τό χρόνο της καταβολής ή ύφισταμένης έκκρεμότης (238 Α.Κ.). Τέλος συνάγεται έκ των προεκτεθέντων ότι, εάν ό ένεργήσας ως άμεσός άντιπρόσωπος άρνείται ν' άποδώσ ην παρά του τρίτου ληφθείσαν παροχήν, εν όνόματι και διά λογαριασμόν του άντιπροσωπευθέντος, εις τόν τελευταίον, εις τό πρόσωπον του όποιού ως ειρήται επήλθον άμέσως τά άποτελέ-

σματα της εν λόγω περιουσιακής έπίδόσεως, διακαίουται έκείνος ν' άξιώσ ην άπόδοσιν της, είτε βάσει της συνδεούσης αυτούς έσωτερικής σχέσεως, είτε, έφ' όσον δέν ύφίσταται τοιαύτη σχέση, πλην ως άντιπρόσωπος έμφανισθείς ένηργήσας προς τό συμφέρειν και κατά την πραγματικήν ή είκαζομένην βούλησιν του άντιπροσωπευθέντος, βάσει των διατάξεων περί διοικήσεως άλλοτρίων, είτε των τοιούτων περί άδικοπραξιών, εν συνδρομή των περί αυτών προϋποθέσεων είτε τέλος βάσει των περί άδικαιολογήτου πλουτισμού διατάξεων (πρβλ. Φιλ. Δωρήν εις Γεωργιάδη - Σταθοπούλου ΑΚ, ύπ' άρθρ. 229-230-231 άρθρ. 20).

Τέλος κατ' άρθρον 14 παρ. 1 του Κανονισμού Οικονομικής Διαχειρίσεως του ΟΛΠ ή είσπραξις των δικαιωμάτων: α) μεταφοράς των άποσκευών των έπιβατών έκ της θέσεως των εις την προκυμαίαν και άντιστρόφως... δύναται κατόπιν άποφ. του Δ.Σ. του ΟΛΠ, έγκρινουμένης υπό του έποπτεύοντος τόν ΟΛΠ Έπουργού ν' ανατίθεται εις τούς πλοιοκτήτας έφοπιστάς και γενικούς πράκτορας των πλοίων, κατά δέ την παράγραφον 3 ίδίου άρθρου, οι πλοιοκτήται έφοπιστάι γενικοί ή ειδικοί διαχειρισταί, γενικοί πράκτορες των πλοίων, ή οι εις ούς υπό των άνωτέρω ανατίθεται ή είσπραξις των εν λόγω δικαιωμάτων του ΟΛΠ ύποχρεούνται νά άποδίδουν τά παρ' ήν και έντός του μεθεπομένου από της είσπράξεως των μηνός. Κατά ταύτα, διά της λήψεως εν προκειμένω έκ μέρους της άνακοπτούσης, καθ' ύπερβάσιν της σχετικής έκ του νόμου έξουσιοδοτήσεως (ως άνω άρθρ. 14 του Κανονισμού Οικονομικής Διαχειρίσεως του ΟΛΠ) του ένδίκου ποσού των 1.258.000 έπ' όνόματι και διά λογαριασμόν του καθ' ού (όδηγών — συνοδηγών φορητών αυτοκινήτων, άνήλικων κάτω των 12 έτών κ.λπ.) διακινηθέντων κατά τό έτος 1978 διά των πλοίων της, διά δικαιώματα αυτού μεταφορών άποσκευών καταβαλόντων, βάσει του 9ου τιμολογίου του Κανονισμού και των Τιμολογίων Έργασιών Φορτοεκφορτώσεως και Μεταφορών (ΚΤΕΦΜ) του ΟΛΠ και την όποιαν καταβολήν οúτος διά της έκδόσεως και κοινοποιήσεως εις αυτήν του ένδίκου λογαριασμού σαφώς ένεκρινε, περιήλθεν ως πρεζετέθη, άμέσως εις τόν καθ' ού ή εν λόγω περιουσιακή έπίδοσις, όστις, λογίζόμενος ως λήπτης της παροχής ταύτης, ένεχεται εις άπόδοσιν του πλουτισμού τούτου προς τούς άχρεωστήτως καταβαλόντας ούχι δέ και ή επ' όνόματι και διά λογαριασμόν αυτού ένεργήσασα την είσπραξιν άνακόπτουσα. "Ο καθ' ού πάλιν νομιμοποιείται ν' άξιώσ ην άπόδοσ ην της άνακοπτούσης νά τώ άποδώσ ην τόν ως άνω ποσόν κατά τάς περί άδικαιολογήτου πλουτισμού και οúτος διατάξεις, άφού έκ της περιουσίας αυτού και ούχι της τοιαύτης των καταβαλόντων έπιβατών, θεωρείται αυτή η άδικαιολογήτως πλουτήσασα και περαιτέρω δέν ύφίσταται εν προκειμένω άξίωσις αυτού στηριζόμενη εις τόν Κανονισμόν και τά Τιμολόγια Έργασιών Φορτοεκφορτώσεως και Μεταφορών ΟΛΠ (ΚΤΕΦΜ, ίδια εις τάς διατάξεις περί άδικοπραξιών (μη έπίκλησις - ώρισμένως στοιχείων άδικοπραξίας, ίδια συνδρομής ύπεξαίρεσεως πρβλ. ΑΠ 581/74, ΝΟΒ 23, 387). Έξ άλλου ό ισχυρισμός της άνακοπτούσεως ότι δέν σώζεται πλέον εις χείρας της ό εν λόγω πλουτισμός τυγχάνει υπό τό έκτεθέν ήγουμένως περιεχόμενον του άπορριπτέος προεχόντως, ως άόριστος, "Επομένως όρθώς και νομίμως έξέδωσεν ό καθ' ού τόν ένδίκον ύπ' αριθμ. 225/81 λογαριασμόν εις βάρος της άνακοπτούσης διά τό πράγματι παρ' αυτής όφειλόμενον εις τοúτον, καθ' ά προδιελήθη, ποσόν των 1.258.000 δρχ. οι δέ τ' αντίθετα ύποστηρίζοντες σχετικοί λόγοι της άνακοπής και αυτή εν τόν συνόλω της τυγχάνουσ παντελώς άβάσιμοι.



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η επέτειος των 150 χρόνων

Τά 150 χρόνια της ζωής τους γιόρτασαν τα ναυπηγεία *Rickmers* του Μπρέμερхаβεν, τα οποία ιδρύθηκαν τό 1834 από τον R.C. Rickmers για τη ναυπήγηση μικρών ξύλινων σκαφών. Έκτοτε γνώρισαν μία συνεχή επιτυχία διακοπόμενη απ' τις περιπέτειες των δύο παγκοσμίων πολέμων. Σήμερα μέ την τέταρτη γενιά των Rickmers αποτελούν μία κερδοφόρα επιχείρηση παρά την παγκόσμια ναυτιλιακή και ναυπηγική κρίση. Διαθέτει προσωπικό 1.000 ατόμων και ασχολείται κυρίως στη ναυπήγηση ρό-ρό και δεξαμενοπλοίων. Παράλληλα, από τα πρώτα σχεδόν χρόνια της ιδρύσεώς τους επεκτάθηκαν σέ εκμετάλλευση πλοίων μέ κύριο μοχλό τη γραμμή Εύρώπης — Απώ Ανατολής για τη μεταφορά ριζιού κυρίως στην Κίνα.

Γιά τη γιορτή της επέτειου χρησιμοποιήθηκε τό τεράστιο υπόφραγμα — καταλήλως διασκευασθέν — του μόλις καθελκυθέντος από τά δικά τους ναυπηγεία πλοίου «Johanna», τύπου RW 29 «deck - ship».

Τά ναυπηγεία Rickmers ανήκουν στην πλήρη ιδιοκτησία της οικογενείας, ενώ τό 70% των κεφαλαίων της ναυτιλιακής εταιρίας κατέχει ή Harpag Lloyd. Επίσης ή οικογένεια κατέχει τό 67% των κεφαλαίων της όμώνυμης πρακτορειακής εταιρίας.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Επίσκεψη Έλληνικού εκπαιδευτικού σκάφους

Εξήντα σχεδόν χρόνια από την πρώτη έ-

πίσκεψη έλληνικού πολεμικού στίς Ήνωμένες Πολιτείες, του πολεμικού «Κανάρης» έ-να άλλο έλληνικό πλοίο, τό εκπαιδευτικό «Άρης» κατέπλευσε στίς 18 Ίουλίου στό λιμάνι της Βαλτιμόρης για έξαήμερη επίσκεψη.

Η επίσκεψη του εκπαιδευτικού «Άρης» στίς Ήνωμένες Πολιτείες περιλαμβάνει και επίσκεψη στην Βοστώνη της Μασαχουσέτης μεταξύ 27 Ίουλίου και 2 Αυγούστου και γίνεται στό πλαίσιο του έτήσιου εκπαιδευτικού ταξιδιού των ναυτικών δοκιμών. Στο εκπαιδευτικό αυτό ταξίδι συμμετέχουν πάνω από 200 Έλληνες ναυτικοί δοκιμοί, καθώς έπίσης δοκιμοί από τις αφρικανικές χώρες Ζαΐρ, Καμερούν, Γκαμπόν, Σουδάν και Άλγερια. Συμμετέχουν έπίσης και ναυτικοί δοκιμοί από τις ΗΠΑ.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Κινεζικά διαλυτήρια

Δέν φαίνεται νά σημείωσαν ούσιώδη πρόοδο οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των αντιπροσώπων της Ένώσεως Ίαπωνων Ναυπηγών και της Κυβερνήσεως της Λαϊκής Κίνας για τό θέμα της δημιουργίας στην Κίνα βιομηχανίας διαλύσεως πλοίων. Οι έν λόγω αντιπρόσωποι ύστερα από σχετική πρόσκληση της Κίνας πήγαν επί τόπου για νά εξετάσουν άφενός μέν τούς δρους και τις προϋποθέσεις της συστάσεως κοινών εταιριών για την προώθηση μίας βιομηχανίας διαλύσεων και άφετέρου νά επιλέξουν τούς καταλληλότερους για τό σκοπό αυτό τόπους.

Πρόθεση της Ίαπωνικής Ναυπηγικής Ένώσεως είναι ή προσφορά των τεχνικών

γνώσεων για τη δημιουργία στην Κίνα διαλυτηρίων για μέγάλα δεξαμενόπλοια. Φαίνεται όμως πως ή Κυβέρνηση της Κίνας αντιμετώπιζει τό ζήτημα μέσα στό πλαίσιο μιάς γενικότερης πολιτικής που άφορά την οικιστική διαρρύθμιση δώδεκα παραλίων πόλεων. Οι δε επιδιώξεις της για δραστηριότητα των διαλυτηρίων έμφανίζονται πολύ περιορισμένες και μάλιστα για πλοία μέσου και μικρού τοννάζ.

Κατόπιν αυτού θεωρείται βέβαιο ότι ή Ίαπωνική πλευρά βρίσκει τά κινεζικά σχέδια πολύ περιορισμένα, πράγμα που έχει ανάλογη επίδραση στό μέγεθος του ένδιαφέροντός της για την δλη υπόθεση.

ΙΤΑΛΙΑ

Η φόρτωση του «Λεμπάν»

Ο Ίταλός ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας παρενέβη για νά παρεμποδίσει τη φόρτωση 10.000 τόννων βενετικού ριζιού μέ προορισμό τη Σομαλία σέ έλληνικό πλοίο στό λιμάνι της Ραβέννας.

Στά πλαίσια της οικονομικής βοήθειας διατροφής προς αφρικανικές χώρες έχει καθορισθεί ότι ή μεταφορά έμπορευμάτων φορτωνόμενων στη Ραβένα θά γίνει μέ πλοίο υπό Ίταλική σημαία. Έτσι άρχικά τό έν λόγω φορτίο είχε αποφασισθεί νά φορτωθεί στό πλοίο «Cortina» της εταιρίας Corsta.

Στη Ραβέννα όμως ένεφανίσθη τό έλληνικό φορτηγό «Πεμπάν», τό όποιο είχε ναυλώσει ή Continental Grain.

Τελικώς καθώς γνωρίζουμε, τό πλοίο άφού καθυστέρησε επί μία εβδομάδα απέπλευσε χωρίς νά επιτραπεί από τό ιταλικό ύπουργείο Ναυτιλίας ή φόρτωσή του και χωρίς νά καταβληθεί άποζημίωση για την καθυστέρηση που υπέστη.

ΙΡΑΚ

Νέος πετρελαιοαγωγός

Η Τράπεζα Έξαγωγών — Εισαγωγών των ΗΠΑ θά χρηματοδοτήσει μέ ποσό 500 εκατομ. δολλαρίων την κατασκευή πετρελαιοαγωγού που θά επτρέψει την έξαγωγή πετρελαίου από τό Ίράκ μέσω Ίορδανίας στό λιμάνι της Άκαμπα.

Τό έργο που θά κοστίζει συνολικά ένα δι-

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

HELLENIC SHIP SUPPLY COMPANY

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

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



(1962)

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

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

Tel: 5336673, 5336595
AOH: 4579439, 2936208

FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

σεκατομύριο δολάρια βρίσκεται σε τελική φάση διαπραγματεύσεων μεταξύ μιας θυγατρικής εταιρείας της αμερικανικής μεγάλης τεχνικής εταιρείας Μπεχτέλ, του Ιράκ και της Ιορδανίας και αναμένεται ότι η σχετική συμφωνία θα υπογραφεί εντός των προσεχών μηνών.

ΚΥΠΡΟΣ

Τό λιμάνι της Λεμεσσοῦ

Υπολογίζεται ότι η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Λεμεσσοῦ θα αυξηθεί σημαντικά χάρη στην λειτουργία των δύο νέων γερανογεφυρών που κατασκευάστηκαν στην Ιταλία, από τον Οίκο Ρετζιάνε και θα τεθούν σε ενέργεια περί τα μέσα Αυγούστου. Η δυναμικότητά τους φθάνει τους 40 τόννους και το κόστος κατασκευής ανήλθε σε 2,8 εκατομ. λίρες.

Κατά το 1983 διακινήθηκαν από το λιμάνι της Λεμεσσοῦ 91.710 εμπορευματοκιβώτια, ενώ κατά το πρώτο εξάμηνο του 1984 περί τις 73.000.

Εκτός των ανωτέρω, ο εξοπλισμός χειρισμού φορτίων του λιμένος περιλαμβάνει 6 άκονα εκφορτωτήρες, 6 παλετοφόρους ανυψωτήρες και 2 μεταφορικά οχήματα. Μέχρι τώρα την εξυπηρέτηση του λιμένος έχουν αναλάβει οι εταιρίες DSR και Evergreen, ενώ σχετικό ενδιαφέρον επιδεικνύει και η US Lines.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η άπεργία των λιμενεργατών

Με έκδηλη ανακούφιση υποδέχθηκε η

βρετανική κυβέρνηση την πρόσφατη συμφωνία των λιμενεργατών με τους εργοδότες τους για τερματισμό της δεκαήμερης άπεργίας που παρέλυσε την διακίνηση εμπορευμάτων στους λιμένες της χώρας.

Χωρίς να υπάρχουν επίσημα στοιχεία υπολογίζεται ότι η δεκαήμερη άπεργία έσήμανε απώλεια εσόδων της τάξεως των 250 εκατομ. στερλινών και είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ διεξήγοντο οι συζητήσεις για τον τερματισμό της άπεργίας η κυρία Θάτσερ επέκρινε δριμύτητα τους άπεργούς λιμενεργάτες, χαρακτηρίζοντάς τους «έσωτερικούς έχθρους» της χώρας.

Στό μεταξύ, σύμφωνα με πληροφορίες, η Γαλλία θα προσπαθήσει να βρει τρόπο για να εισπράξει αποζημιώσεις από την βρετανική κυβέρνηση για τα γαλλικά φορτηγά που ακινητοποιήθηκαν λόγω της άπεργίας, με αποτέλεσμα να καταστραφούν πολλά εμπορεύματα.

Η «άγορά του αιώνα»

Η αμερικανική εταιρία «Σή Κοντέινερς» αγόρασε από την Βρετανική Κυβέρνηση έναντι 66 εκατομ. λιρών την εταιρία «Σήλινκ», επιτυγχάνοντας τιμή αγοράς μικρότερη κατά 35 εκατομ. λίρες της αξίας της εταιρίας. Η «Σή Κοντέινερς» διακινεί 250.000 κοντέινερς και διαθέτει στόλο επτά κοντεϊνερπλοίων καθώς επίσης και έναν αριθμό γερανών, σχεδιάζει δε να επεκτείνει τις δυνατότητες της «Σήλινκ» με την ναυπήγηση τριών μικρών οχηματογωγών για τις γραμμές του Αϊλντ Γουάιτ και με την ανανέωση του στόλου της με ρυθμό ενός πλοίου το χρόνο.

Ανάμεσα στα σχέδια των νέων ιδιοκτητών είναι η ανάπτυξη του δυτικού Λιμένος του Ντόβερ σαν αποκλειστικό για την «Σήλινκ» κέντρο εκφορτώσεως, την μεταφορά

αυτοκινήτων διά μέσου του Νιουχάβεν και η δρομολόγηση στις γραμμές της Ιρλανδικής Θάλασσας δύο μικτών σκαφών που θα μπορούν να μεταφέρουν κοντέινερς και τροχοφόρα φορτία.

Ένα όμως από τα προβλήματα που θα πρέπει να λύσουν οι νέοι ιδιοκτήτες είναι η απαγόρευση φορτώσεως τροχοφόρων φορτίων που έχει επιβάλει στα σκάφη της «Σήλινκ», η Βρετανική Ένωση Ναυτών.

Οί Μπρίτις Σιμπλίντερς

Με ζημιές που ξεπερνούν τα 160 εκατομ. στερλίνες για την περίοδο 1983-84 το συγκρότημα των Βρετανικών ναυπηγείων αντιμετωπίζει πλέον άμεση ανάγκη να προχωρήσει στην ιδιωτικοποίηση πολλών από τις επιμέρους εταιρίες που το συνθέτουν, συμπεριλαμβανομένων και των ναυπηγείων κατασκευής πολεμικών σκαφών.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπεβλήθησαν στη Βουλή των Κοινοτήτων, περισσότερο ζημιόγόνος υπήρξε η εταιρία Scott Lithgow, η οποία ήδη επωλήθη στον όμιλο της Trafalgar House και ακολουθούν τα ναυπηγεία Austin & Pickersgill με ζημιές 19,7 εκατομ. στερλινών και η Santerland Shipbuilders με ζημιές 12,6 εκατομμυρίων.

Μπάλκερ στην Ιαπωνία

Η βρετανική P & O παρήγγειλε την ναυπήγηση ενός μπάλκερ των 170.000 τόν. d.w. στα ναυπηγεία της Μιτσουμπίσι, μετά την ολοκλήρωση συμφωνίας με ιαπωνικά χαλβουργεία για την μεταφορά βάσει συμβολαίου φορτίων σιδηρομεταλλεύματος από το νέο ορυχείο Καράτζας της Βραζιλίας στην Ιαπωνία.

Το σκάφος, του οποίου το κόστος κατασκευής ξεπερνά τα 30 εκατομ. δολάρια,

DEPRESSION??? DEPRESSION??? DEPRESSION???

WHY SO MANY

SHIPOWNERS/CHARTERERS/MARINE MANAGERS WANT

V E N S P O R T 's SERVICES ON THEIR SIDE...

When it comes to ECONOMICAL and DEPENDABLE Ship attendance in ALL VENEZUELAN OIL/LPG/LNG terminals, Shipowners have come to depend on modern, experienced V E N S P O R T 's services.

Twenty four hours a day, afloat or ashore, your needs will get priority service from dynamic V E N S P O R T 's team.

May be that's WHY a lot of V E N S P O R T 's customers keep on calling, recommending to be handled their TANKERS by us in ALL VENEZUELAN terminals.

TELEPHONES: Maracaibo:
(61) 912612, 912712, 912901
TELEX: 62336 (VEPOR VE)
CABLES: VENSPORT MARACAIBO



VENSPORT

VENEZOLANA DE SERVICIOS PORTUARIOS, C.A.

Apertado Postal No. 1201, Maracaibo - Venezuela.

MAIN OFFICE ADDRESS:
Edificio Los Cerros, 10 piso
Calle 77 Esquina Ave. 3C
Maracaibo, Venezuela

The following are some of the companies for whom we are acting as Shipping Agents: Exxon & world wide affiliates, Lagoven, S.A., Texaco Inc., Phillips Petroleum Comp., Petro Canada, A.P. Moller, Apex Marine Corp., Sun Enterprises, Conoco Shipping Co., Imperial Oil Ltd., Sanko Steamship Comp., Coastal Marine Transportation Inc., Mayamar Marine Enterprises, Tsakos Shipping, Olympic Maritime S.A., Ionian Transport Inc., Eletson Maritime, Livanos & Sons Ltd., Olistim Navigation, Norse Management, Odfjell Westfal - Larsen, Mundogas, Tropigas, Gazocoean, Transammonia Ltd., Norgulf Unigas Inc., etc...

πρόκειται να παραδοθεί το πρώτο τρίμηνο του 1986 και το συμβόλαιο μεταφοράς βραζιλιανού σιδηρομεταλλεύματος καλύπτει την άσασχόλησή του μέχρι τα τέλη του 1990.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Κράτος εν κράτει

Η Νορβηγική Βουλή ένεκρινε την εξουσιοδότηση που δόθηκε στην Έθνική Έταιρία Πετρελαίου Statoil για τη συμμετοχή της σε εργασίες διερευνήσεως κοιτασμάτων πετρελαίου και αερίων στο εξωτερικό. Η απόφαση αυτή πάρθηκε ύστερα από την επίσημη επίσκεψη στη Νορβηγία του Κινέζου πρωθυπουργού, ο οποίος εύχθηκε να ιδεί σύντομα την Statoil στις θάλασσες της Νότιας Κίνας.

Τό έρχόμενο φθινόπωρο η Βουλή θα συζητήσει την συγκεκριμένη κατανομή μεταξύ Statoil και Κράτους των εισοδημάτων που προέρχονται από κοιτάσματα πετρελαίου. Η σύμβαση με την Statoil προβλέπει σήμερα ότι τα εισοδήματα από πετρελαϊκές δραστηριότητες μοιράζονται κατ' άρχην μεταξύ αυτής και του Κράτους, του κρατικού μεριδίου καταβαλλομένου άπευθείας στο κρατικό θησαυροφυλάκιο. Αυτό φυσικά προϋποθέτει και ανάλογο μοίρασμα των δαπανών.

Ηδη η άναθεώρηση της συμβάσεως, ή όποια συναντά ισχυρή ύποστήριξη στο Κοινοβούλιο, βασίζεται στο γεγονός ότι ή Statoil θα μπορούσε να έχει εισοδήματα ίσα με τόν κρατικό προϋπολογισμό της χώρας και θα μπορούσε να καταστεί κράτος εν κράτει. Γι' αυτό και μία τέτοια προοπτική άπαιτεί έντελως άποφαστικής σημασίας μεταβολές στον οργανισμό της έταιρίας.

Συρρίκνωση του έθνικού νηολογίου

Στοιχεία που έδωσε στην δημοσιότητα ή "Ένωση Νορβηγών Έφοπλιστών άποδεικνύουν ότι κατά τούς πρώτους έξι μήνες του 1984 τό νορβηγικό νηολόγιο έχασε 6% σε χωρητικότητα με άποτέλεσμα να μειωθεί στα τέλη Ιουνίου σε 29,2 έκατομ. τον. d.w.

Η εξέλιξη αυτή είναι άποτέλεσμα της στροφής πολλών Νορβηγών έφοπλιστών προς τα άνοικτά νηολόγια, όπου κατά τό πρώτο έξάμηνο του έτους ύπήχθησαν 272 σκάφη τά όποια άνήκουν σε νορβηγικά συμφέροντα.

Κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα οι παραγγελίες Νορβηγών πλοιοκτητών περιορίστηκαν σε 32 σκάφη 600.000 τον. d.w. τά όποια προορίζονται να έγγραφούν στο νορβηγικό νηολόγιο ενώ τέσσερα άλλα υπό παραγγελία σκάφη 100.000 τον. d.w. πρόκειται να ύψώσουν σημαίες εύκαιρίας.

ΠΕΡΣΙΑ

Νέα Πλοία — Ψυγεία

Η «Ιρανοϊνδική», ή γνωστή συνεταιριστική ναυτιλιακή έταιρία της Περσίας και της Ινδίας, έλαβε τελικά την άπαραίτητη κυβερνητική έγκριση για την άγορά δύο πλοίων - ψυγείων, χωρητικότητας 450.000 κυβικών ποδών. Τά σκάφη που πρέπει να άρχίσουν ύπηρεσία, μεταφέροντας κατεψυγμένο κρέας από την Αύστραλία στην Περσία, πρίν άπό τόν Σεπτέμβριο, θα άναζητηθούν στην άγορά μεταχειρισμένων σκαφών της δεκαετίας του 1970. Τά νέα πλοία θα άντικαταστήσουν δύο από τά ναυλωμένα πλοία - ψυγεία

που χρησιμοποιεί τώρα ή «Ιρανοϊνδική», ενώ πολλά προνόμια θα έφαρμοστούν στην περίπτωση τους, όπως άπαλλαγή από καταβολή φόρων για 15 χρόνια και την χρησιμοποίηση του Μπαντάρ Χομείνι γιάτήν έκφόρτωση των κρεάτων αντί του νοτιότερου Μπαντάρ Άμπάς, με άποτέλεσμα την οικονομία έξόδων στην όδική μεταφορά, ή όποια κοστίζει 130 δολάρια ανά τόννο. Επίσης τά σκάφη της «Ιρανοϊνδικής» θα μπορούν να πλέουν στο Μπαντάρ Χομείνι υπό την προστασία έφοδιοπομπής.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Νέο πυρηνοκίνητο παγοθραυστικό

Άποφασισμένοι να μην επαναλάβουν τά λάθη που όδήγησαν στην τραγωδία του περασμένου χειμώνα, στη Βόρεια Σιβηρική Θάλασσα, οι Σοβιετικοί έτοιμάζουν νέα παγοθραυστικά που θα καταστήσουν τόν Άρκτικό Όκεανό άνοικτό όλες τις εποχές του χρόνου. Στα ναυπηγεία του Λένινγκραντ ναυπηγήθηκε τό 1959 το πρώτο σκάφος της κλάσης αυτής, τό «Λένιν» γιά να ακολουθήσουν δύο άκόμα. Τώρα τά ναυπηγεία εργάζονται πάνω στο «Ρωσία», έκτοπίσματος 25.000 τόννων και με μηχανές ισχύος 75.000 ίππων.

Τό μήκος 140 μέτρων σκάφος είναι τό πιο έξελιγμένο με μοντέρνα συστήματα πλοηγήςεως και συστήματα έλέγχου του άντιδραστήρα.

Τά διαμερίσματα του πληρώματος περιλαμβάνουν πισίνα, αίθουσες άναψυχής άκόμα και θερμοκήπια όπου θα καλλιεργούνται φρέσκα φρούτα και λαχανικά, άναγκαία γιά τά ταξίδια στις παγωμένες περιοχές του Βόρειου Πόλου.

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Piraeus office

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

‘Η ναυπηγική βιομηχανία της Βραζιλίας

Νέες προσπάθειες επιβιώσεως στην παγκόσμια αγορά με την παροχή ανταγωνιστικῶν ὄρων χρηματοδοτήσεως

Τό δεύτερο ἐξάμηνο τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀναμένεται ὡς ἡ περίοδος πού θά ἀποδώσει καρπούς ὑπό μορφή παραγγελιῶν γιά λογαριασμό ἀλλοδαπῶν καί ἡμεδαπῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ ἀναδιοργάνωση τῶν βραζιλιανῶν ναυπηγείων καί ὁ νέος ρόλος πού ἀνέλαβε νά ἀκολουθήσει ἡ κυβέρνηση τῆς Μπραζιλία στόν ναυπηγικό τομέα.

“Ὅλοι θυμόμαστε ὅτι, περί τά μέσα τῆς περασμένης δεκαετίας τά βραζιλιανά ναυπηγεία ἤρθαν στό προσκήνιο μέ μεγαλόπνοα σχέδια γρήγορης ἐπεκτάσεως, κερδοφόρων οἰκονομικῶν συμφωνιῶν μέ τό ἐξωτερικό καί ἀνταγωνισμοῦ τῶν μεγάλων τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Ὅμως ἡ χρυσή αὐτή ἐποχή ὑπῆρξε σύντομη καί εἶχε ἀπότομο τέλος μέ τόν ἐρχομό τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως πού ἐφερε τό διεθνές χρέος τῆς χώρας σέ δυσθεώρητα ὕψη. Ἀκόμα καί σήμερά τά ναυπηγεία τῆς χώρας ἔχουν τήν δυνατότητα νά παράγουν πάνω ἀπό δύο ἑκατομμύρια τόννους νεοτεύκτων σκαφῶν τό χρόνο, ὅμως στήν πραγματικότητα τό προϊόν τους δέν φθάνει οὔτε τό μισό τῶν δυνατοτήτων τους. Τό δέ ἐργατικό δυναμικό τῆς βιομηχανίας ἔπρεπε ἀπό τό ὕψος ρεκόρ τοῦ 1979, τῶν 39.155 ἀτόμων σέ 27.000 στά μέσα τοῦ περασμένου χρόνου.

Ἀπότμη, ἡ βραζιλιανή κυβέρνηση συνεχίζει νά πιστεύει στήν ικανότητα τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῆς νά φέρεי συνάλλαγμα στήν χώρα καί ἔλαβε δραστικά μέτρα γιά τήν αὔξησιν τῆς ἀνταγωνιστικότητάς τῆς. Τά νέα μέτρα ἐπιτρέπουν σέ ξένους, πού θά ναυπηγοῦν πλοία σέ βραζιλιανά ναυπηγεία, νά ἐπιτυγχάνουν χρηματοδότηση τῆς τάξεως τοῦ 90%, μέ δεκαετή περίοδο ἐξοφλήσεως καί σταθερά ἐπιτόκιο 7,5%. Λόγω τῶν περιορισμῶν πού ἐπιβάλλει τό Διεθνές Νομισματικό Ταμεῖο, ἡ κυβέρνηση δέν μπορεῖ νά ἐπιχορηγήσει τίς ναυπηγήσεις ἀλλά ὁ ἀγοραστής θά μπορεῖ νά εἰσπράξει ἀπό τήν Τράπεζα τῆς Βραζιλίας τήν διαφορά ἀπό τό δάνειο πού ἔχει ἐπιτύχει μέ τήν τράπεζά του καί τῶν ὀρων πού προσφέρει ἡ Banco do Brasil.

Ἡδῆ, λίγους μήνες μετά τήν ὑλοποίηση τῶν κυβερνητικῶν μέτρων, περί τά 29 σκάφη ἔχουν προστεθεῖ στά καρνέ τῶν βραζιλιανῶν ναυπηγείων πού περιλαμβάνουν δύο μικτά τῶν 305.000 τόν. d.w. τρία μπάλκερς τῶν 135.000 τόν. d.w., 13 κοντεῖνερπλοία τῶν 9.000 τόνων καί 11 κοντεῖνερπλοία τῶν 7/8.000 τόν. d.w., ἐνῶ τά μικρά ναυπηγεία «ΜακΛάρν» ἐξασφάλισαν παραγγελία γιά 8 ρυμουλκά καί φορτηγίδες ἀπό τήν Παραγουάη.

Ἐνδεικτικά ἀναφέρουμε ὅτι ἐνῶ τό 1979 ἡ ἐτήσια παραγωγή τῶν ναυπηγείων τῆς Βραζιλίας ἔφθασε τούς 1.139.980 τόν. d.w., παραγωγή ἡ ὁποία τηρήθηκε σχεδόν σταθερή καί τά ἐπόμενα δύο χρόνια, ἀπό τό 1982, ἐπῆλθε σημαντική μείωση μέ ἀποτέλεσμα νά μειωθεῖ ἡ ἐτήσια παραγωγή περί τούς 530.000 τόν. d.w.

Βεβαίως ὑπάρχουν ἀκόμη ἀρκετά προβλήματα νά ἐπιλυθοῦν γιά τήν ὁμαλή λειτουργία τοῦ συστήματος. Τά ναυπηγεία δέν ξεχνοῦν ὅτι πρόσφατα, μία ἀπό τίς μεγαλύτερες μονάδες, ἡ «Emag», κινδύνευε νά χρεωκοπήσει γιὰτί ἐνῶ διαπραγματευόταν παραγγελίες ἐνός Βέλγου πλοιοκτῆτη, ἡ Τράπεζα τῆς Βραζιλίας διέκοψε τήν παροχή πιστώσεων στό ναυπηγείο. Ἐπίσης οἱ ἐπιχορηγήσεις γιά τήν ναυπήγηση νεοτεύκτων γιά ἡμεδαπούς, πλοιοκτῆτες προέρχονται μόνο ἀπό ἕνα φόρο πού εἰσπράττεται ἀπό κάθε εἰσαγόμενο προϊόν καί πρόσφατα ἡ κυβέρνηση ἀνακοίνωσε τήν πρόθεσή της νά μειώσει τίς εἰσαγωγές. Τίς συνθήκες δυσκολεύουν περισσότερο γιά τούς βραζιλιανούς πλοιοκτῆτες οἱ ἐγγυήσεις γιά τήν ἐξασφάλιση δανείου πού φτάνουν τό 115% τῆς ἀξίας του, ἀν καί ἡ παρεχομένη περίοδος ἐξοφλήσεως φθάνει τά 12 χρόνια, μέ τετραετή περίοδο χάριτος καί ἐπιτόκιο μεταξύ 4-6%. Λόγω τῶν δυσκολιῶν αὐτῶν μία μεγάλη παραγγελία γιά 24 σκάφη ἐφοδιασμοῦ τῆς κρατικῆς ἐταιρίας πετρελαίου, ἀξίας 80 ἑκατομ. δολλαρίων, εἶναι πιθανόν νά ἀκυρωθεῖ λόγω διαφοριῶν μεταξύ τῆς ἐταιρίας καί τῶν τριῶν ναυπηγείων πού πρόκειται νά κατασκευάσουν τό σκάφη, μέ συνέπεια οἱ ἀρχές νά πιέζουν γιά τήν ὑπογραφή τῆς συμφωνίας ὥστε νά ἀνοίξει ὁ δρόμος γιά ἄλλες ἐγχώριες ναυπηγήσεις.

Στό εὐρύτερο πρόγραμμα κρατικῆς συμπαράστασης γιά τήν ἀνάκαμψη τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῆς χώρας, ἡ βραζιλιανή κυβέρνηση προγραμματίζει τήν ἀνάπτυξη τῆς συνεργασίας μεταξύ τῶν ναυπηγείων τῆς καί ἐκείνων τῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς στήν ναυπήγηση σκαφῶν, εἰς τά ὁποία ἡ βραζιλιανή βιομηχανία ἐξοπλισμοῦ θά διαθέτει ὅλα τα κύρια μηχανήματα. Ἀκόμη, ἐξετάζεται ἡ δυνατότης συνεργασίας μέ τό Μεξικό γιά τήν κατασκευή ἐξεδρῶν πετρελαίου, ὅπου θά χρησιμοποιηθεῖ μεξικάνικος χάλυβας καί βραζιλιανά ὑλικά. Τέλος ἀπό πλευρᾶς προσιθεμένης ἀξίας, ἀξίζει νά σημειωθεῖ ὅτι σχεδόν τό 85% τῶν ναυπηγικῶν ὑλικῶν πού χρησιμοποιοῦν ἡ βιομηχανία εἶναι ἐγχώρια, ἀλλά ἀκόμη ὑπάρχει ἀνάγκη εἰσαγωγῆς προηγμένου ὑλικοῦ, ὅπως ὄργανα ναυσιπλοίας, στοιχεῖα μηχανῶν καί ἀξόνων καθώς ἐπίσης ναυπηγικῶν σχεδίων καί know-how ἀν καί τά βραζιλιανά ναυπηγεία ἀναπτύσσουν τά δικά τους σχέδια, ἔτσι ὥστε νά μποροῦν νά ἀναλάβουν ἐργασίες ἀκόμη καί σέ ἐξειδικευμένα σκάφη ὅπως κοντεῖνερπλοία, σκάφη μεταφοράς χημικῶν προϊόντων καί μεταφοράς τροχοφόρων φορτίων.



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

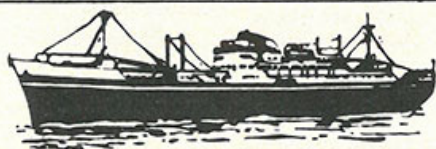
DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Η Ελλάδα παρασημοφορεί βρεταννούς ναυτικούς

Στις 12 Ιουλίου στο Κουήν Ρούμ του Μπώλτικ, η Έλληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, με την συντονισμένη συνεργασία του Ναυτιλιακού Τμήματος του Έλληνικού Προξενείου, υπό τον πλοίαρχο Α.Σ. κ. Γ. Βασσόπουλο, παρέθεσε δεξίωση για την άπονομή ναυτικών μεταλλίων, σε δεκαεπτά Βρεταννούς ναυτικούς, μέλη σωσιβίων λέμβων του R.N.L.I. και βαθμοφόρους της Βρεταννικής Αεροπορίας.

Ο κ. Ίω. Αδ. Χατζηπατέρας, Πρόεδρος της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, μιλώντας στους παρευρισκόμενους ευχαρίστησε τους γενναίους Βρεταννούς άνδρες, που με κίνδυνο της ζωής τους, σώζουν την ζωή άλλων.

Σύντομη ομιλία άφηύθηκε και ο Έλληνας πρέσβης, κ. Ν. Κυριαζίδης, ο οποίος απένει με το ναυτικό μετάλλιο και το δίπλωμα στους τιμηθέντες, για την διάσωση ναυτικών από Έλληνικά πλοία.

Εκτός των τιμηθέντων και των οικογενειών τους, παρέστησαν στη δεξίωση ο γενικός γραμματέας του I.M.O., κ. S. Srivastava, επίσημοι εκπρόσωποι του ROYAL NATIONAL LIFEBOAT INSTITUTION, ο γενικός γραμματέας της Π.Ν.Ο., κ. Μ. Ζενζεφύλλης και άλλοι εκπρόσωποι της Π.Ν.Ο., οι κ.κ. Lewis και Selander της ΔΟΜ., αντιπρόσωποι των εις Λονδίνο ναυτιλιακών γραφείων, Έλληνες αρχιπλοίαρχοι και πολλοί άλλοι.

Συνεχίζονται κανονικά οι κρουαζιέρες του «Ρόγιαλ Όντισ»

Μετά από την πλήρη αποκατάσταση των ζημιών του σε χρόνο ρεκόρ, μόνον έξι ήμερων, το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο «Ρόγιαλ Όντισ» απέπλευσε στις 22 Ιουλίου από το Τίλμπουρι πλήρες επιβατών για τη τακτική του 13ήμερη περιήγηση, με ενδιάμεσες προσεγγίσεις για το Λένινγκραντ.

Υπενθυμίζουμε ότι το μεγάλο ελληνικό κρουαζιερόπλοιο, συγκρούστηκε κατά την διάρκεια ομίχλης με το σοβιετικό φορτηγό «Βάσια Άλεξέεβ» στις 11 Ιουλίου, έπτα μίλια ανοικτά της Κοπεγχάγης, όπου κατέπλευσε και αφού αποβίβασε τους επιβάτες του κατευθύνθηκε στο Άμστερνταμ όπου τα ναυπηγεία «Blohm and Voss», εργαζόμενα επί 24ώρου βάσεως, επέτυχαν την πλήρη αποκατάσταση του ρήγματος και ζημιών στην πλώρη του σκάφους σε διάστημα μόλις έξι ημερών.

Υπό την κυανόλευκο

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στο Έλληνικό Νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι σκαφών:

1. «Κύπανδρος Α.Σ.», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Voluta» υπό γαλλική σημαία, 23.596 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, που ανήκει στην εταιρία «Sigal Compania Naviera S.A.» (κ. Χαράλ. Σιγάλας).

2. «Αλίκη II», φορτηγό, πρώην «Αίγις Άρμόνικ», υπό παναμαϊκή σημαία, 12.376 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1976, που ανήκει στην εταιρία «Flamenco Compania Maritima S.A.» (κ. Συμ. Παληός).

3. «Φίλιπποι» μπάλκ κάρριερ, πρώην «Pen-march», υπό γαλλική σημαία, 16.283 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1974, που ανήκει στην εταιρία «Philipp Bulkships Ltd.» (κ. Φρ. Βουζουναράκης).

4. «Ατλάντικ Σήμαν» μπάλκ κάρριερ, πρώην «Κίγιο», υπό λιβερτιανή σημαία, 16.056 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1976, που ανήκει στην εταιρία «Straits Shipping Co. Ltd.» (κ. Σ. Λιβανός ΕΛΛΑΣ Ναυτιλική).

5. «Νόρθ Ντάτσες» μπάλκ κάρριερ, ναυηγούμενο Νο 914, 36.000 τόν. γκρό, που ανή-

κει στην εταιρία «Polar Sea Transport Corporation» (κ. Γεωργ. Γιαννάτσος).

Καθελκύσεις

— Από τα Ιαπωνικά ναυπηγεία Shin Yamamoto καθελκύστηκε στις 11 Μαΐου το μπάλκ κάρριερ «Όλύμπικ Σάν» 12.900 τόν. γκρό. Σημαία Παναμά.

— Στις 18 Μαΐου καθελκύστηκε από τα ναυπηγεία της Νίππον Κόκαν το υπό ελληνική σημαία «πάναμαξ» μπάλκ κάρριερ «Σάμτζων Κάπταιν» 35.940 τόν. γκρό.

Παράδοση νεότευκτου

Από τα ναυπηγεία της Ίσικαβατζίμα Χαρίμα του Τόκυο παραδόθηκε στις 17 Ιουλίου στον Όμιλο Άγγελοπούση το βελτιωμένου τύπου MARK II πολλαπλής χρήσεως σκάφος «Άναγγελ Άτλας», 16.900 τόν. d.w. Σημαία Ελληνική.

Παραγγελίες

— Η εταιρία «Πήγασος Όσσεαν Σέρβις» παρήγγειλε στα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία Νταέγου την ναυπήγηση δύο «πρόντακ κάρριερς» χωρητικότητας 29.900 τόν. d.w.

Το συνολικό κόστος της παραγγελίας ανέρχεται περί τα 28 εκατομ. δολάρια και η παράδοση των σκαφών προβλέπεται τον Μάρτιο και Μάιο του 1986 αντίστοιχα.

Στο στάδιο των τελικών διαπραγματεύσεων έχουν φτάσει οι συζητήσεις των νοτιοκορεατικών ναυπηγείων Χιουντάι με τον Κάπταν Λέων Λεμό για την ναυπήγηση σειράς πέντε παναμαξ μπάλκερς των 63.800 τόν. d.w. και πέντε μικρότερων των 42.000 τόν. d.w.

Δέν κατέστη δυνατόν να γνωσθεί τιμή ανά σκάφος, αλλά πιστεύεται ότι το σύνολο της παραγγελίας είναι της τάξεως των 140 εκατ. δολλαρίων, ενώ προβλέπεται τμηματική παράδοση των σκαφών ανά δίμηνο από τον Απρίλιο του 1984.

YEMEN

HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



MIDEAST

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

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

TELEX: 5505 MIDESE YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Talaz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

Συνεχίζεται η μείωση τῶν παροπλισμένων

Κατά τὸ διάστημα μεταξύ 28 Μαΐου καὶ 25 Ἰουλίου ὁ ἀριθμὸς τῶν παροπλισμένων στὰ 13 ἀγκυροβόλια τοῦ ἐσωτερικοῦ μειώθηκε κατὰ 14 πλοία. Σύμφωνα μὲ σχετικὰ στοιχεῖα τὰ παροπλισμένα ἀνέρχονταν στὶς 25 Ἰουλίου σὲ 498 συνολικῆς χωρητικότητας 8.073.879 τόν. γκρός.

Ἀπὸ τὰ 498 παροπλισμένα πλοία στὶς 25 Ἰουλίου, 81 συνολικῆς χωρητικότητας 4.012.314 τόν. γκρός ἦταν δεξαμενόπλοια, 398 συνολικῆς χωρητικότητας 3.935.519 τόν. γκρός ἦταν φορτηγὰ διαφόρων τύπων καὶ 18 συνολικῆς χωρητικότητας 126.046 τόν. γκρός ἐπιβατηγὰ.

Ἀπὸ τὰ πλοία αὐτὰ 432 συνολικῆς χωρητικότητας 6.247.866 τόν. γκρός (63 δεξαμενόπλοια 2.798.515 τόν. γκρός, 354 φορτηγὰ 3.345.661 τόν. γκρός καὶ 14 ἐπιβατηγὰ 103.690 τόν. γκρός) ἦταν μὲ Ἑλληνικὴ σημαία καὶ 66 συνολικῆς χωρητικότητας 1.826.013 τόν. γκρός (18 δεξαμενόπλοια 1.213.799 τόν. γκρός, 44 φορτηγὰ 589.858 τόν. γκρός καὶ 4 ἐπιβατηγὰ 22.358 τόν. γκρός) μὲ ξένες σημαίες.

Στὸ διάστημα ἀπὸ τὰ τέλη Μαΐου ἕως τὰ τέλη Ἰουλίου σημειώθηκαν οἱ ἐξῆς μεταβολές στὰ παροπλισμένα στὰ 13 ἀγκυροβόλια τοῦ ἐσωτερικοῦ.

Οἱ ἀπόπλοι

Μεταξύ 28 Μαΐου καὶ 26 Ἰουλίου ἀπέπλευσαν τὰ ἐξῆς πλοία (ἐντὸς παρενθέσεως ἀναγράφεται ἡ ἡμερομηνία ἀπόπλου):

- Ἑλευσίνα, θέση Α: Τὰ δεξαμενόπλοια «Σπύρος Α. Λαϊμός» (5.6.84), «Προσπέρνι» (20.6.84), «Εἰρήνη Λαϊμού» (23.7.84), «Ἄττα Κ.» (11.6.84), «Χρυσάνθη Μ.» (8.6.84) καὶ «Σταῦρος Γ.Λ.» (2.6.84) καὶ τὸ φορτηγὸ «Ἀσιάτικ» (8.6.84).
- Ἑλευσίνα, θέση Β: Τὰ φορτηγὰ «Δρύς» (29.6.84), «Ὁσεαν Τσάλεντζερ» (13.6.84), «Γιάννης Ξυλᾶς» (10.7.84), «Κεῖπ Κονστελέϊσον» (22.6.84), «Σαπφώ» (11.6.84), «Κάπταιν Κοσμᾶς Μ.» (12.7.84) καὶ τὰ δεξαμενόπλοια «Ἀνάστασις II» (9.6.84) καὶ «Χίππο» (16.7.84).
- Ἑλευσίνα, θέση Γ: Τὰ φορτηγὰ «Μπράβο Μαρία» (21.6.84), «Ἐλεῖστρια 8» (21.6.84), «Μάουντ Ἑλερος» (17.7.84), «Μέντ Τζόυ» (22.6.84), «Ἑλλένικ Ντέστιν» 64.6.84, «Ὁ-

λύμπικ Ντίγκνιτ» (17.7.84), «Μαρίκα» (18.7.84), «Θάσος» (6.6.84), «Ρόνχιλ» (1.6.84), «Ρόνσον» (1.6.84), «Ρίνι» (10.7.84), «Σκύρος» (29.6.84), «Ἀναξιμένης» (4.6.84), «Μήλος» (22.6.84) καὶ «Μάνθος» (5.7.84) καὶ τὰ ἐπιβατηγὰ «Δωδεκάνησος» (13.7.84) καὶ «Ἀρίων» (1.6.84).

- Χαλκίδα: Τὰ φορτηγὰ «Ἀννούλα Τσίρη» (10.7.84), «Λούσυ» (12.7.84), «Ἀδαμάντιος» (12.7.84) καὶ «Ἄκης» (28.6.84).

- Γαλαξείδι: Τὰ φορτηγὰ «Ἄννα Π.» (13.6.84) καὶ «Ντάπο Τρέιντερ» (26.6.84).

- Στυλίδα: Τὰ φορτηγὰ «Λεωνίδας» (19.7.84) καὶ «Βομάρ» (25.6.84).

- Λευκάδα: Τὰ φορτηγὰ «Λευκάδιαν Σκάυ» (8.6.84), «Μαρμαράς» (15.6.84) καὶ «Ματίνα» (5.6.84).

- Ἀλιβέρι: Τὰ δεξαμενόπλοια «Μαριέττα» (29.6.84) καὶ «Γκούντ Νιούς» (9.6.84).

Οἱ νέοι παροπλισμοί

Κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸ διάστημα παροπλίσθηκαν στὰ κατωτέρω ἀγκυροβόλια τὰ ἐξῆς πλοία (ἐντὸς παρενθέσεως ἀναγράφεται ἡ ἡμερομηνία παροπλισμοῦ):

- Ἑλευσίνα, θέση Α: Τὸ δεξαμενόπλοιο «Ὁλύμπικ Στάρ» (24.7.84).

- Ἑλευσίνα, θέση Β: Τὰ φορτηγὰ «Ὁλύμπιαν Ρήφερ» (29.5.84), «Μάραθων Ρήφερ» (3.6.84), «Ἰόνιαν Ρήφερ» (5.6.84), «Ἀθήνιαν Ρήφερ» (26.6.84) καὶ «Ἰκάριαν Ρήφερ» (17.7.84) καὶ τὰ δεξαμενόπλοια «Ρίνο» (26.6.84), «Χίππο» (29.6.84), «Μυρτιά» (5.7.84) καὶ «Χαττάν» (5.7.84).

- Ἑλευσίνα, θέση Γ: Τὰ φορτηγὰ «Αὐστράλια Φρήζερ» (28.5.84), «Εὐρώπη Φρήζερ» (8.6.84), «Κύθνος» (8.6.84), «Λακωνικός» (12.6.84), «Ἑλλένικ Ναβιγκέιτορ» (15.6.84), «Τήνος» (15.6.84), «Μάττερχορν» (15.6.84), «Κορινθιακὸς Γκάλφ» (18.6.84), «Μαρίνα Τοῦ» (22.6.84), «Παπαναστάσης» (26.6.84), «Ἀγία Σκεπή» (3.7.84), «Γκούντ Λέιντ» (4.7.84), «Αὐραφροστ» (9.7.84), «Ρόνσον» (17.7.84), «Ρόνχιλ» (17.7.84) καὶ «Σεμίρα» (24.7.84), τὰ δεξαμενόπλοια «Μάρκ VII» (31.5.84), «Μάρκ VIII» (31.5.84), «Μάρκ IX» (31.5.84), «Μάρκ X» (31.5.84), «Μάρκ XI» (31.5.84), «Ἅγιος Γεώργιος» (31.5.84) καὶ «Μάρκ VI» (5.6.84) καὶ τὸ ἐπιβατηγὸ «Ἄτλας I» (4.6.84).

Ἀγοραπωλησίες

— Ἑλληνες ἀγόρασαν τὸ ὑπὸ σημαία Φιλίππων μπάλκ κάρριερ «Chartwell», 15.965 τόν. d.w., 9.484 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1970, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 750.000 δολλαρίων.

— Σὲ ἀγνωστὸς ἀγοραστὴς ἐπωλήθη τὸ ὑπὸ κυπριακὴ σημαία μπάλκ κάρριερ «Νάντια», 38.254 τόν. d.w., τόν. γκρός, κατασκευασθέν στο Λένινγκραντ τὸ 1971, ἐναντι ποσοῦ περὶ τῶν 3.5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες τοῦ Λονδίνου ἀγόρασαν τελικὰ τὸ μπάλκ κάρριερ «Κίγο» 27.400 τόν. d.w., 16.056 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1976 ἐναντι ποσοῦ περὶ τῶν 3.7 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σὲ πληστειριασμὸ πού ἔλαβε χώρα στὴν Ἰταλία ἐπωλήθη στοὺς ἐνυπόθηκους δανειστὲς τὸ κοντεϊνερόπλοιο «Ἑλλένικ Φρέντσιπ» 17.679 τόν. d.w. μεταφορικῆς ἰκανότητος 780 TEU γαλλικῆς κατασκευῆς τοῦ 1972, ἐναντι ποσοῦ 2.520.000 δολλαρίων.

— Ἐπίσης σὲ πληστειριασμὸ πού ἔλαβε χώρα στὸ Ντῶρμπαν, Ἑλληνες ἀγόρασαν τὸ μικτὸ σκάφος «Ore Transporter» 98.673 τόν. d.w. τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς κατασκευῆς τοῦ 1968, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 1.6 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες ἐπίσης φέρονται ὡς οἱ ἀγοραστὲς τοῦ δηζελοκίνητου δεξαμενόπλοιου «Dea Bronig» 20.593 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1962, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 650.000 δολλαρίων, μὲ τὸν ὅρο «ὡς ἔχει».

— Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστὲς τῶν δύο νεότευκτων βραζιλιανῶν μπάλκ κάρριερς «Azax» καὶ «Atlas» 37.800 τόν. d.w., 23.500 τόν. γκρός, μεταφορικῆς ἰκανότητος 913 TEU χωρὶς νὰ γνωσθεῖ ἡ τιμὴ ἀγορᾶς τῶν δύο ἀδελφῶν πλοίων.

— Σὲ Σκανδιναυοὺς ἐπωλήθη τὸ μικτὸ σκάφος «Περικλῆς Χαλκούσης» 84.141 τόν. d.w., 45.330 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, ἐναντι τιμῆς πού ὑπερβαίνει τὰ 11 ἑκ. δολλάρια.

Διαλύσεις

Ἰσπανοὶ διαλυτὲς ἀγόρασαν τὸ ἑλληνικὸ δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Γεώργιος Μ. II» 16.605 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1958, ἀντὶ δολ. 73 ἀνὰ τόν. ἑλ. ἐκτοπίσματος.

— Διαλυτὲς τῆς Φορμόζας ἀγόρασαν τὸ δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Στεφανία Α.» 34.137 τόν. γκρός τοῦ 1964, ἀντὶ δολ. 80 ἀνὰ τόν. ἑλ. ἐκτοπίσματος.

— Σὲ διαλυτὲς τῆς Φορμόζας ἐπωλήθη τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴ σημαία μπάλκ κάρριερ «Pa-

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS AND BUNKERS

CABLES: "TAKISHIP"
TELEX: 24262 - 24099 TAKIS AR
AV. CORRIENTES 538
BUENOS AIRES

TEL: 394.5612
394.3992
394.3691
394.3548
394.2129

PRIV.: T. Contogeorgis 44.3869
E. Andresen 86.7115

Capt. G. LOGOTHETIS
Direct: 541112550
Home: 3116632

σίφικ» 21.883 τον. γκρός, 9.262 τον. έλ. έκτοπίσματος, ναυπηγήσεως 1966 άντί δολ. 125 ανά τόννο.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τό τουήντε-κερ «Μπαρού Σπίριτ» 6.950 τον. γκρός, 4.202 τον. έλ. έκτοπίσματος, ναυπηγήσεως 1961, άντί δολ. 111 ανά τόννο.

— Σέ διαλυτές του Μπαγκλαντές έπωλή-θη τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό «Είρη-νη Γ.Φ.» 8.399 τον. γκρός, 4.400 τον. βάρους του 1962, άντί δολ. 98 ανά τον. έλ. έκτοπί-σματος.

Κύρωση Συμβάσεων

Μέ αποφάσεις του ύπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας κυρώθηκαν οί συλλογικές συμβά-σεις έργασίας των πληρωμάτων των έπιβα-τηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των ρυμουλ-κών και ναυαγοσωστικών.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τον μήνα Μάιο υπεγράφησαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πλη-ρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ι-διοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Όφσορ III», παναμαϊκό 349 τον. γκρός από 15.3.84 εκπρόσωπος κ. Έμμ. Γιαναδά-κης.

— «Τράιντεντ Μάρινερ», λιβεριανό, 16.400 τον. γκρός, από 25.4.84, εκπρόσωπος κ. Μάρ-κος Βοριάς.

— «Τράιντεντ Βέντσιουρ» λιβεριανό 16.400 τον. γκρός, από 24.3.84, εκπρόσωπος κ. Μάρ-κος Βοριάς.

— «Όστρια» σιγκαπουριανό, 36.247 τον. γκρός, από 25.4.84, εκπρόσωπος κ. Άλέξ. Παλιοκρασσάς.

— «Ευριδίκη» παναμαϊκό, 10.600 τον. γκρός, από 15.5.84, εκπρόσωπος κ. Διαμ. Δια-μαντίδης.

— «Άνθούλα I», κυπριακό 1.214 τον. γκρός, από 28.1.84, εκπρόσωπος κ. Ίωάν. Ξηνταράκος.

Οί διαγραφές

Κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα διεγράφη-σαν από τον πίνακα συμβεβλημένων πλοίων του NAT τά έξης πλοία:

— «Όλύμπικ Ντίγκνιτ», λιβεριανό, 15.697 τον. γκρός από 17.5.84 λόγω πωλήσε-ως.

— «Όλύμπικ Παϊονήρ», λιβεριανό 15.269 τον. γκρός από 17.5.84, λόγω πωλήσεως.

— «Ότο Κουριέρ» κυπριακό, 1.339 τον. γκρός, από 8.6.84, λόγω διακοπής συμβάσε-ως.

— «Ένιπεύς» κυπριακό 998 τον. γκρός, από 12.6.84, λόγω ύψώσεως Έλληνικής ση-μαίας.

— «Άλκαζάρ» παναμαϊκό 9.677 τον. γκρός, από 9.4.84, λόγω καταγγελίας συμβά-σεως.

— «Κάπταιν Κοσμάς», κυπριακό, 3.168 τον. γκρός από 15.2.84, λόγω καταγγελίας συμβάσεως.

— «Κύθνος» μπαχάμας, 15.382 τον. γκρός από 27.3.84, λόγω καταγγελίας συμβάσεως.

— «Μαρινίκ I», κυπριακό, 85.367 τον. γκρός, από 29.5.84, λόγω ύψώσεως Έλληνι-κής σημαίας.

Στίς 30.5.84 τά συμβεβλημένα στο NAT πλοία άνέρχονταν σέ 362 συνολικής χωρητι-κότητας 6.675.486 τον. γκρός.

Γραφείο σχέσεων μέ τον πολίτη

Στό Έπουργείο Ναυτιλίας άρχισε νά λει-τουργεί το γραφείο σχέσεων μέ τον πολίτη, στό όποίο μπορούν νά άπευθύνονται όποια-δήποτε έργάσιμη ώρα οί πολίτες πού έχουν έκκρεμή θέματα για νά προωθείται ή επίλυ-σή τους. Όπως διευκρινίσθηκε, ή προώθη-ση των έκκρεμών θεμάτων και αίτημάτων θά γίνονται μέ καθημερινή συνεργασία του διευθυντού του έν λόγω γραφείου μέ τον γεν. γραμματέα του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδό-πουλο.

Οί ναυτικοί πράκτορες Κύπρου

Κατά την έτήσια Γενική Συνέλευση του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου πού έγινε τον περασμένο Μάιο, εξέλεγη νέο διοικητικό συμβούλιο του Συνδέσμου, τό ό-ποίο κατηρτίσθη σέ σώμα ως άκολουθώς:

Άκης Χρυσστόμου Πρόεδρος, Άδωνις Παπαδόπουλος Άντιπρόεδρος, Ντίμης Κίρ-ζης Έπίτιμος Γραμματέας, Χριστάκης Παπα-βασιλείου Έπίτιμος Ταμίας και Τάκης Σανι-διώτης, Γιαννάκης Οικονόμου, Πάρις Νεο-κλέους, Παύλος Παύλου, Κώστας Παπακω-σταντίνου, Δημητράκης Μούσος, Βίκτωρ Μαντοβάνη, Σύμβουλοι.

Νέοι Δορυφορική άντέννα

Έ νέα άντέννα πού παρουσίασε ή «Νάβιν-ταϊν» μπορεί νά άποτελέσει τό έναυσμα μίας νέας έποχής στίς θαλάσσιες δορυφορικές έ-πικοινωνίες, καθώς τό πραγματικά πολύ μι-κρό μέγεθος της επιτρέπει την τοποθέτηση σέ πλοία κάθε μεγέθους, άκόμη και σέ γιότ.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29
Phone: 541361/268532 — Telex: 2700046/271480/213836 — 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

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Δολλάρια ἀνά μετρικό τόνο ἐκτός ἀν ἄλλως σημειώνεται, ὅπως, διαμορφώθηκαν στίς 25 'Ιουλίου).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180 CST	MDO
Μόντρεαλ	168/169	177.50/178	256/258
Βοστώνης	187/188	195/196	255/264
Νέας 'Υόρκης	172.50/174	178/180	255/258
Φιλαδέλφειας	173/174	177.75/180	255/258
Νόρφολκ	176/178	182/184	250/251
Τσάρλεστον	175/176	180/181	255/260
Σαβάννας	177/179	183/184	250/255
Τζάκσονβιλ	184/186	186/192	262/264
Π. 'Εβεργκλεϊτς	190	199.50	258
Τάμπας	174/178	180/183.50	247/249
Μόμπιλ	169/171	173/175	250/255
Νέας 'Ορλεάνης	167/168	170/171	250/253
Μπῶμοντ/Πόρτ 'Αρθρου	169/173	175/182	255/266
Χιούστον	167/168	170/171	250/253
Κόρπους Κρίστι	170/172	173/175	255/256
Λός 'Αντζελες	163/164.50	167/168	228/119
Σάν Φραντζίσκο	165/166	168/170	230/232
Κολούμπια/Πόρτλαντ	175.50/176	178/178.50	228/229
Σιάτλ	163/165	168/170	228/230
Βάνκουβερ	203/204	208/210	280/300
'Αγιος Ευστάθιος	180/183	190/193	268/270
Φρήπορτ/Μπαχάμας	182/185	192/195	270/275
'Αρούμπα/Κιουρασάο	185/191.60	195.70/205	268/270
Τρίνιταντ	188/193	200/205	290/300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	184/186	190/193	260/252
Σαϊντ Κρούα	28.85	30.60	37.95BBL
Βενεζουέλας	27.96	28.29	35.78BBL
Βραζιλίας	186	190	315
'Αμβέρσας	176/177	178.50/180	220/225
Ρόττερταμ	175/176.50	177.50/178.50	218/220
'Αμβούργου	175/177	178/180	220/225
Γαλλίας	177/179	188/190	259/265MTW
'Ισπανίας	—	187/189	250/254MTW
Θέουτας	—	187/190	250/254MTW
'Ιταλίας	180/182	183/185	248/252
Πειραιώς	—	190/193	248/252
Σουέζ Κανάλ	189/200	191/203	267/179
Τζέντας	—	179/185	282.5
Νταμμάμ	—	184/190	275
Ράς Τανούρα	—	190	275
Κουβέϊτ	183	188	270
Ντόρμπαν	—	182/184	320/325MTW
Σιγκαπούρης	175.50/179	182/184	244/247
'Ιαπωνίας	188/189	191/193	262/267

'Η ἀντέννα μπορεῖ νά τοποθετηθεῖ στό πλοῖο κατά τή διάρκεια σύντομης παραμονῆς του στό λιμάνι χωρίς εἰδικά ἐργαλεῖα, ἐνῶ παρ' ὅλο τό μικρό μέγεθός της (ὁ θόλος πού τήν περικλείει ἔχει διαστάσεις μόλις 131 X 130 ἐκατοστά) οἱ δυνατότητές της συγκρίνονται μέ ἐκείνες τῶν παλαιῶν μεγάλων κεραίων. 'Η ἐλαχιστοποίηση τοῦ ὄγκου τῆς ἀντέννας ESZ - 10000 ὁδήγησε σέ οἰκονομία ἔως καί 8.000 δολλάρια σέ σχέση μέ τὰ ἄλλα συστήματα καί ἤδη τέτοιες ἀντέννες ἔχουν παραγελθεῖ γιά ἐξέδρες πετρελαίου, ὠκεανογραφικοῦ σκάφη καί ἐμπορικά πλοῖα.

Πλοίαρχοι στά παροπλισμένα

'Η 'Ενωσὴ 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν συνέστησε στά μέλη της νά χρησιμοποιοῦν ἀνέργους πλοίαρχους στά παροπλισμένα πλοῖα τους. Στὴ σχετικὴ ἐγκύκλιο ὑπογραμμίζεται ὅτι οἱ εἰδικές γνώσεις τῶν πλοίαρχων εἶναι πολὺ χρήσιμες ἐνῶ ταυτόχρονα μειώνεται ἡ ἀνεργία τοῦ κλάδου.

'Η ἐγκύκλιος αὐτὴ ἐξεδόθη μετὰ ἀπὸ ὑπόμνημα τῆς διοικήσεως τῆς 'Ενώσεως Πλοίαρχων γιά νά ἐξασφαλισθεῖ ἡ ἀπασχόληση πλοίαρχων Α'. 'Η διοίκησις τῆς 'Ενώσεως Πλοίαρχων στό ὑπόμνημά της πρὸς τὴν Ε.Ε.Ε. ὑπογράμμισε ὅτι ἀπὸ στοιχεῖα τοῦ YEN προκύπτει ὅτι στά παροπλισμένα πλοῖα ἀπασχολοῦνται 963 ἄτομα ἀπὸ τὰ ὅποια 814 εἶναι ἀπογεγραμμένοι ναυτικοὶ καί ἀπὸ αὐτοὺς μόνον οἱ 117 εἶναι πλοίαρχοι. Μὲ τὴν ἀπασχόληση πλοίαρχων Α' στά παροπλισμένα πλοῖα, ὑπογράμμισε ἡ 'Ενωσὴ Πλοίαρχων, ἐκτός ἀπὸ τὴν ἀβλυνση τοῦ προβλήματος ἀνεργίας τῶν πλοίαρχων θά ὑπῆρχε καί ἡ ἀποδέσμευση ναυτικῶν ἄλλων εἰδικότητων γιά νά καλύψουν κενές θέσεις τῶν πλοίων ἐν ἐνεργείᾳ.

'Απεβίωσε ὁ πρόεδρος τῆς «ΜακΓκρέγκορ - Ναβίρε»

'Απὸ καρδιακὴ προσβολὴ ἀπέθανε στίς 17 'Ιουλίου στὴ Σουηδία, ὁ Πέρ — 'Ακε Χάνσεν, πρόεδρος τῆς γνωστῆς ἐταιρίας κατασκευῆς φορτοεφορτωτικῶν καί ἀνυψωτικῶν μηχανημάτων καί ἐξοπλισμοῦ καταστρώματος πλοίων.

'Ο Χάνσεν πῆρε τό πτυχίό τοῦ μηχανικοῦ τό 1960 καί ἀπὸ τό 1973 ὑπῆρξε πρόεδρος τῆς «Ναβίρε Κάργκο Γκῆαρ» ἡ ὅποια σημείωσε τεραστίαν ἀνάπτυξη καὶ πρὶν ἓνα χρόνο συγχωνεύθηκε μέ τὴν «ΜακΓκρέγκορ Ἰντερνατιοναλ».

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

NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR

CABLES: STAMATIΟΥ

GEORGE A. STAMATIOU**IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER**

WAREHOUSE AND OFFICES

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

Η χορήγηση οικογενειακού επιδόματος στους ναυτικούς για ναυτολογίες του 1983

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κατσιφάρας ενέκρινε την απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών Επιδόματων Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ) για τη χορήγηση στους δικαιούχους ναυτικούς οικογενειακού επιδόματος για το έτος 1983. Δικαιούχοι του οικογενειακού επιδόματος είναι οι Έλληνες ναυτικοί που είναι εφοδιασμένοι με ναυτικό φυλλάδιο, ασφαλισμένοι στο ΝΑΤ, έχουν παιδιά και μέσα στο 1983 πραγματοποιήσαν 60 μέρες τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία.

Τα παιδιά πρέπει να είναι άγαμα, να μη έχουν υπερβεί το 18ο έτος της ηλικίας τους το οποίο προκειμένου για μαθητές, σπουδαστές ή φοιτητές παρατείνεται μέχρι το 22ο έτος. Για παιδιά που είναι άνικα για κάθε βιοποριστική εργασία το επίδομα καταβάλλεται και μετά τη συμπλήρωση του 18ου έτους της ηλικίας τους.

Το ύψος του επιδόματος καθορίστηκε για κάθε μέρα θαλάσσιας υπηρεσίας σε 50 δρχ. για ένα παιδί, 125 για δύο παιδιά και 100 δρχ. επί πλέον την ημέρα για κάθε παιδί πέρα από τα δύο.

Τα δικαιολογητικά πρέπει να κατατεθούν από τώρα ως τις 30 Σεπτεμβρίου και για το θέμα αυτό εξεδόθη ή κατωτέρω ανακοίνωση με λεπτομερείς οδηγίες από τον διευθυντή της Έστιας Ναυτικών πλοίαρχο κ. Λεον. Βεντούρη:

«Για την χορήγηση του οικογεν. επιδόματος του έτους 1983 οι ενδιαφερόμενοι - δικαιούχοι πρέπει να υποβάλλουν — είτε οι ίδιοι προσωπικά είτε εξουσιοδοτημένα από αυτούς πρόσωπα — τα παρακάτω δικαιολογητικά.

Τα δικαιολογητικά αυτά μπορεί να υποβληθούν είτε στα μέρη που θα ανακοινώσει σύντομα η Έστια, είτε στα κατά τόπους Λιμεναρχεία, είτε τέλος να σταλούν με ΣΥΣΤΗΜΕΝΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ στα γραφεία της Έστιας Ναυτικών, Φίλωνος 97-99, Πειραιά.

Τα δικαιολογητικά είναι:

- 1) ΑΙΤΗΣΗ
- 2) ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1983
- 3) ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

ΑΙΤΗΣΗ

Τα στοιχεία που αναφέρονται σ' αυτή να είναι σωστά, καθαρά γραμμένα και πλήρη.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Η θαλάσσια υπηρεσία του ναυτικού για το 1983 αποδεικνύεται με ένα από τα παρακάτω αποδεικτικά έγγραφα, δηλαδή είτε:

— Από βεβαίωση μιάς Λιμενικής Αρχής ή του ΝΑΤ ή της ΥΝΜ, είτε

— Από βεβαίωση του πλοίαρχου θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής και το αληθές του περιεχομένου από Λιμενική - Προξενική Αρχή.

Σε περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι που δεν υπάρχει Λιμενική - Προξενική Αρχή, τότε η υπηρεσία αποδεικνύεται από βεβαίωση του πλοίαρχου που συνοδεύεται απαραίτητα από υπεύθυνη δήλωση του ναυτικού, ότι η υπηρεσία που βεβαιώνει ο πλοίαρχος είναι πραγματική.

Φωτοτυπίες φυλλαδίων δεν γίνονται δεκτές:

α) γιατί το 70% αυτών που υποβλήθηκαν την περασμένη χρήση ήταν αδύνατο να διαβαστούν

β) γιατί σε πολλές περιπτώσεις υποβλήθηκαν έλλειπεις και οι ενδιαφερόμενοι νόμιζαν ότι χάθηκαν.

γ) αποτέλεσμα των πάνω (1) και (β) ήταν να δημιουργηθεί υπερβολική καθυστέρηση στη χορήγηση του επιδόματος.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Το πιστοποιητικό οικογενειακής κατάστασης υποβάλλεται σε πρωτότυπο και όχι φωτοτυπία.

Στο πιστοποιητικό θα βεβαιώνεται ότι ο γάμος δεν έχει λυθεί, τα παιδιά είναι στη ζωή και άγαμα εφόσον είναι μεγαλύτερα των 14 χρόνων.

Αν τα στοιχεία αυτά δεν γράφονται στο πιστοποιητικό, τότε θα υποβάλλεται υπεύθυνη δήλωση του Ν. 105 που να τα περιέχει.

Αν ο γάμος έχει λυθεί ή οι γονείς είναι σε διάσταση να δηλώνεται υπεύθυνα ποιός συντηρεί τα παιδιά.

Αν ο σύζυγος έχει παιδί από πρώτο γάμο να αναφέρεται (στο πιστοποιητικό ή την ύ-

πεύθυνη δήλωση) ότι αυτά έχουν αναγνωριστεί ή υιοθετηθεί από το ναυτικό - σύζυγο.

Το ίδιο ισχύει και για τα εξώγαμα.

Για παιδιά που σπούδαζαν το 1983 χρειάζεται βεβαίωση της σχολής.

Για παιδιά άνικα για οποιαδήποτε εργασία χρειάζεται βεβαίωση της υγειονομικής επιτροπής του Οίκου Ναυτη.

Δικαιούχος ναυτικός που υπηρετεί στις ένοπλες δυνάμεις πρέπει να υποβάλλει βεβαίωση της Μονάδας του.

Δικαιούχος ναυτικός που είναι χήρος πρέπει να υποβάλει σχετικό αποδεικτικό χηρείας έγγραφο και να βεβαιώνεται ότι δεν παίρνει σύνταξη λόγω θανάτου του συζύγου.

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Παρακαλούνται οι ναυτικοί ή τα εξουσιοδοτημένα από αυτούς πρόσωπα να προσέξουν τα παρακάτω στα δικαιολογητικά τους προτού τα υποβάλουν ώστε να αποφευχθούν ταλαιπωρίες, λάθη και καθυστερήσεις:

— Τα πιστοποιητικά να έχουν ημερομηνία.

— Να είναι υπογραμμένα και σφραγισμένα από την αρμόδια υπηρεσία.

— Να αναγράφεται ολόκληρο το έτος γέννησης του παιδιού (π.χ. 1972) και όχι η ηλικία του (π.χ. είναι 6 ετών) ή «έτος γέννησης».

— Η διεύθυνση στην αίτησή τους να είναι σωστή και ολόκληρη (δηλ. όδός, αριθμός, πόλη, συνοικία και τηλέφωνο, αν υπάρχει).

— Το όνομα της μάνας και του πατέρα να είναι το σωστό και το ίδιο σε όλα τα δικαιολογητικά.

— Το ΜΕΘ να είναι σωστό.

— Οι επικυρώσεις να αφορούν όχι μόνο το γνήσιο της υπογραφής αλλά και το αληθές του περιεχομένου.

— Να μην εμφανίζεται ότι ο ναυτικός εργαζόταν σε δύο πλοία ταυτοχρόνως.

— Η ημερομηνία απόλυσης δεν μπορεί να είναι προγενέστερη της ημερομηνίας ναυτολόγησης.

— Γενικά να διαβάζουν τα διάφορα πιστοποιητικά που παίρνουν από τις υπηρεσίες και να βεβαιώνονται ότι είναι σωστά προτού τα υποβάλουν.

Ετσι θα βοηθήσουν και οι ίδιοι ώστε να πάρουν το επίδομα τους πιο γρήγορα και με μικρότερα έξοδα.

— Τέλος διευκρινίζεται ότι το επίδομα καταβάλλεται σε **δραχμές μόνο** και ποτέ σε συλλαγμα.

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

ΠΕΝΘΗ**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΗΛ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ**

Μία ακόμη προσωπικότης της Νομικής 'Επιστήμης και της ελληνικής ναυτιλιακής ζωής εξέλιπε τις τελευταίες ημέρες.

Ο Διονύσιος Ποταμιάνος γεννήθηκε στο 'Αργοστόλι Κεφαλληνίας τό 1901 και ήταν τό μικρότερο παιδί του 'Ηλία Ποταμιάνου και της Πηνελόπης Μαρκέτου, της γνωστής οικογενείας των αγωνιστών του 1821.

'Αποφοίτησε από τό Γυμνάσιο 'Αργοστολίου μέ άριστα τό 1917 και εισήλθε στη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου 'Αθηνών λαβών τό πτυχίο του τό 1921, ειδικευθείς στο Διοικητικό — 'Αστικό και άργότερα στο Ναυτικό Δίκαιο.

'Ασκησε μέ επιτυχία την δικηγορία επί 42 ετη και όταν συνταξιοδοτήθηκε τό 1963 τιμήθηκε μέ εύφημη μνεία από τόν Δικηγορικό σύλλογο γιά εύδόκιμη δικηγορία στά άνώτατα Δικαστήρια και την επίδοσή του σέ νομικές διατριβές και ιστορικές μελέτες.

'Ε χρημάτισε νομικός σύμβουλος της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών κατά την περίοδο 1950-62 και από της θέσεως αυτής υπήρξε έκ των βασικών εισηγητών επί των νομοθετημάτων που άφορούν την 'Ελληνική Ναυτιλία. Διετέλεσε νομικός σύμβουλος του Οίκου Λυκαρδοπούλου και άλλων εφοπλιστικών εταιριών. Μετά την συνταξιοδότησή του διετέλεσε μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου διαφόρων ευαγών ιδρυμάτων, όπως της 'Εθνικής Πινακοθήκης και του 'Ιδρύματος 'Υπαιτίας Δεστούνη.

'Ασχολήθηκε μέχρι του θανάτου του μέ τη μελέτη της Νομικής 'Επιστήμης και μέ τη λογοτεχνία και δημοσίευσε πολλά άρθρα και μελέτες.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», των οποίων ό έκλιπων υπήρξε στενός συνεργάτης και πολύτιμος φίλος, εκφράζουν από τις στήλες αυτές ειλικρινή συλλυπητήρια πρὸς τούς οικείους του.

ΣΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ ΝΙΚΟ ΠΕΡΙΔΗ

“Άλλη μιά «προσωπικότης» ένας maitre της Γέφυρας, της ναυτικής τέχνης, οργανωτής της εκφρασης του Τουρισμού στην Θάλασσα.... σαλπάρησε.

Τόν συναντούσαμε, οί συνάδελφοι, στίς σπιτάδες, τις ράδες και τ' άραξοβόλια της Μεσογείου και Καραϊβικής, από Σύμρνη μέχρι την Μαρτινίκα, ιπποτικός πάντοτε κι άς είχε νά κουμαντάρει ιδιότροπα καράβια, δύσκολα, άνευέλικτα, τ' άξιοποιούσε μέ την άπαράμιλλη ναυτωσύνη του, μάς παραχωρούσε «προτεραιότητα» στα δύσκολα λιμάνια.

“Ολοι έμεις π' άφήσαμε τά γκαζάδικα και φορτηγά γιά νά επανδρώσουμε τό φούντωμα της τουριστικής ναυτιλίας, είχαμε έναν άλλο δεσμό, μιά διαφορετική επικοινωνία μεταξύ μας.

Τό υπερωκεάνιο πού έκανε γραμμή Βρέμη — Νέα 'Υόρκη μέ τρεις πιλότους και τέσσε-

ρα ρυμουλκά, διαμορφώθηκε σέ κρουαζιερόπλοιο κι έπρεπε νά μπει στην Πάτμο, νά πρυματώσει στην Ρόδο, νά διπλωρώσει στην 'Αντίκουα και Γρανάδα, μόνο του, μέ την άξιοσύνη του πλοιάρχου του και τίποτ' άλλο.

Ο Νίκος Περιδής ήταν από τούς πρωτοπόρους, ψύχραιμος, δυναμικός πρεσβευτής της χώρας μας στον άνεμικό Τουρισμό της θάλασσας πού ξεκίναγε τότε, άξιαγάπητος στα πληρώματα πού τόν σέβονταν και τόν άναγνώριζαν, καλός συνάδελφος, αγαπητός φίλος γιά όλη την δική μας γενιά της Γέφυρας.

“Ας είναι έλαφρύ τό χώμα σου Νίκο Περιδή.

ΝΙΚΟΣ ΣΟΥΛΙΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

ΨΗΦΙΣΜΑ

‘Η Γενική Συνέλευσις των έταίρων της έν Πειραιεί έδρευούσης εταιρίας «ΠΑΡΑΛΟΣ Ναυτικών Πρακτορείον ΕΠΕ» συνελθούσα έκτάκτως κατόπιν της θλιβεράς είδήσεως του θανάτου του έκ των ιδρυτών της και πρώτου διαχειριστού της και άνεκτιμήτους προσφέροντος εις αυτήν ύπηρεσίας

ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΗΛ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

άπεφάσισεν διά νά τιμήση την μνήμην του:

- Νά παρακολουθήσουν την νεκρώσιμον ακολουθίαν οί έταίροι της εταιρίας.
- Νά άργήσουν τά γραφεία της εταιρίας κατά την ήμεραν της κηδείας.
- Νά διατεθή ποσόν δρχ. 25.000 διά διαφόρους φιλανθρωπικούς σκοπούς εις την ιδιαίτεραν του πατρίδα Κεφαλληνίαν.
- Νά δημοσιευθί τό παρόν ψήφισμα διά του Τύπου.

‘Εν Πειραιεί τη 18η ‘Ιουλίου 1984

Η ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

‘Η Γενική Συνέλευσις των έταίρων της έν 'Αθήναις έδρευούσης εταιρίας «ΝΕΔΑ Ναυτικών Πρακτορείον ΕΠΕ» συνελθούσα έκτάκτως κατόπιν της θλιβεράς είδήσεως του θανάτου του έκ των ιδρυτών της και πρώτου διαχειριστού της και άνεκτιμήτους προσφέροντος εις αυτήν ύπηρεσίας.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΗΛ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

άπεφάσισεν διά νά τιμήση την μνήμην του

- Νά παρακολουθήσουν την νεκρώσιμον ακολουθίαν οί έταίροι της εταιρίας.
- Νά άργήσουν τά γραφεία της εταιρίας κατά την ήμεραν της κηδείας.
- Νά διατεθή ποσόν δρ. 25.000 διά διαφόρους φιλανθρωπικούς σκοπούς εις την ιδιαίτεραν του Πατρίδα Κεφαλληνίαν.
- Νά δημοσιευθί τό παρόν ψήφισμα διά του Τύπου.

‘Εν 'Αθήναις τη 18η ‘Ιουλίου 1984

Η ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ

ΜΝΗΜΗ ΓΡΗΓΟΡΗ ΠΑΡΑΡΑ

Στίς 8 Αύγουστου συμπληρώνονται τρία χρόνια από τότε πού έφυγε τόσο αναπάντεχα από κοντά μας ό ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΠΑΡΑΡΑΣ, υπεύθυνος Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» μέχρι τό τέλος της ζωής του. Στη θλιβερή αυτή επέτειο οί σκέψεις όλων μας στα «Ναυτικά Χρονικά» αλλά και στην ευρύτερη ναυτική μας οικογένεια στρέφεται μέ δδύνη στον άξέχαστο φίλο και τόν έκλεκτό δημοσιογράφο πού στη λιγόχρονη ζωή του πρόσφερε πολλά στη μεγάλη υπόθεση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΪΚ	Παναμαϊκή	12.498	1974	Κατά τον απόπλου από Π. Κορτές στις 20/7, προσάραξε στο Ρίβερ Σχέλντ συνεπεία μηχανικής βλάβης και αποκολήθηκε αύθημερόν με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΑΙΟΛΟΣ	Κύπρου	3.858	1968	Επιθεωρήθηκε στο Ταμπίκο, συνεπεία ζημιών στην κυρία μηχανή, από άγνωστη αιτία, κατά τη διάρκεια ταξιδιού Θέουτα — Ταμπίκο.
ΑΛΜΑ	Έλληνική	1.594	1963	Κατά τη διάρκεια ελιγμών στο Φούντσαλ, στις 13/7, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	Έλληνική	6.478	1963	Συγκρούστηκε στο Π. Σαϊδ, στις 11/7 με το φορτηγό «Jenclipper» και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΟΥΝΙΤΥ	Έλληνική	11.147	1969	Συγκρούστηκε στο Ρίβερ Πλέϊτ, στις 26/6 με το μπάλκερ «Πέργαμος» και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	Έλληνική	8.750	1977	Υπέστη έλασματοουργικές ζημιές, λόγω πτώσεως φορτίου, στην Άμβέρσα, στις 24/7. Αναλήφθηκαν επιτόπιες επισκευές.
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	Έλληνική	2.296	1968	Ανέφερε ζημία στην προπέλλα, στον Πειραιά, στις 24/7.
ΣΟΛΩΝ Κ.	Κυπριακή	1.599	1965	Ανέφερε βλάβη σε βοηθητική γεννήτρια, στον Πειραιά, στις 11/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ.	Έλληνική	501	1962	Βυθίστηκε λόγω κακοκαιρίας στον Κάβο Ντόρο στις 29/7. Από το πλήρωμα διασώθηκαν έξι ενώ δύο αγνοούνται.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	Έλληνική	15.857	1983	Ανέφερε ζημιές σε πλευρικές δεξαμενές, στον Πειραιά, στις 16/7.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	Έλληνική	34.130	1977	Ντεστρεχάν για Μπατόν Ρουζ, προσέκρουσε σε σηματοδύρα, στις 14/6 και υπέστη ζημιές στην προπέλλα.
ΒΥΤΙΝΑ	Έλληνική	15.111	1975	Υπέστη ζημιές στην προπέλλα στην Άμβέρσα στις 14/7. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Έλληνική	15.773	1966	Προσάραξε στο Ρίβερ Πλέϊτ εμπορτο στις 16/7. Δεν υπάρχουν νεώτερα περί ανεγκύσεως ή ζημιών.
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	Έλληνική	16.794	1984	Κατά την διάβαση της Διώρυγος Ντελάγουερ στις 7/7, προσέκρουσε σε γέφυρα και υπέστη ζημιές σε γερανό. Εκτελέστηκαν επισκευές στο Τσέστερ και συνέχισε το ταξίδι του.
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	Έλληνική	16.794	1984	Συγκρούστηκε στο Σάντος, στις 10/7, με το φορτηγά «Lloyd Hamburgo» και «Lloyd Liverpool» χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΚΩΣΤΑΣ	Έλληνική	6.808	1960	Μπαγκκόκ για Ραβέννα, εμπορτο, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 21/6 και κατέπλευσε στο Κολόμπο για επιθεώρηση.
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΪΚ	Έλληνική	8.967	1962	Κονακρύ για Γδύνια, εμπορτο αλουμινίου, προσέκρουσε σε εγκαταστάσεις στο Χολτενάου, στις 14/7, χωρίς να υποστεί ζημιές και συνέχισε το ταξίδι του.
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	Έλληνική	15.229	1978	Κατά την φόρτωση σιδήρου στην Άμβέρσα, στις 6/7, υπέστη πυρκαϊά μικρής εκτάσεως, που κατεστάλει χωρίς να προκαλέσει σοβαρές ζημιές.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	Έλληνική	13.015	1966	Άμβερσα για Καλκούτα, εμπορτο λιπασμάτων, υπέστη πυρκαϊά σε θέση 12 00 Β, 43 32 Α, στις 18/7 που προκάλεσε σοβαρές ζημιές στην υπερκατασκευή και το μηχανοστάσιο. Ρυμουλκήθηκε στο Τζιμπουτί.
TANKER:				
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	Λιβερίας	122.348	1974	Κατά τον απόπλου από την Φουτζέιρα στις 26/7 υπέστη βλάβη σε βοηθητική γεννήτρια και επέστρεψε στο λιμάνι για επιθεώρηση.

Η ναυλαγορά

“Ενας κάποιος τόνος συγκρατημένης αισιοδοξίας που διαφαίνεται από το σημερινό μας δελτίο της ναυλαγοράς ίσως ήχει παράδοξα για τους πλοιοκτήτες εκείνους — και είναι, δυστυχώς, οι περισσότεροι — που αντιμετωπίζουν τις πράγματι τρομερές δυσκολίες στην εξασφάλιση μίας οποιας απασχόλησης των πλοίων τους.

Ο παρατηρητής, όμως, της αγοράς δεν μπορεί παρά να διαπιστώσει και να επισημάνει την σθεναρή όντως αντίσταση του πλοίου στην τάση της καθιέρωσης των πρωτοφανών χαμηλών ναύλων του προηγούμενου δεκαπενθημέρου. Και αν η βελτίωση των επιπέδων των ναύλων σε όρισμένους βασικούς, όσο και χαρακτηριστικούς, τομείς της αγοράς είναι ακόμα τόσο μικρή και τόσο μακριά από το να συνιστά μία «βιώσιμη» κατάσταση, δεν παύει εν τούτοις να είναι ένα ευόωτο σημάδι. Πράγματι, τα δολ. 13.50 για την μεταφορά σιτηρών από Κόλπο για Ίαπωνία σε μέγεθος Πάναμαξ, μακριά από το να δικαιολογεί πανηγυρισμούς, αποτελεί μία ουσιαστική ανάκαμψη, όχι τόσο όταν κρίνεται σε απόλυτους αριθμούς, αλλά, κυρίως, εάν «τάση» επιστροφής σε περισσότερο αποδεκτά επίπεδα. Η διαπίστωση αυτή βρίσκεται στηρίγμα και στα δολ. 8 για παρόμοια μεταφορά προς Κόντινεντ που αποτελεί όχι άμελητα βελτίωση σε σχέση με τα δολ. 7.25 του προηγούμενου δεκαπενθημέρου.

Μία σοβαρή σταθεροποίηση διαπιστώνεται και στις μεταφορές από τις Μεγάλες Λίμνες, όπου οι ναύλοι τείνουν σε μία σαφώς πιο υγιεινή κατάσταση.

Πρέπει βεβαίως να παραδεχθούμε ότι σε μερικούς άλλους, όχι άμελητους τομείς της ναυλαγοράς σιτηρών ή κίνηση παρέμεινε σε κατάσταση «ληθάργου», ενώ σημειώσαμε και μερικές απώλειες, όπως εκείνου της μεταφοράς σε μέγεθος handy (25.000 τόννους) από Κόλπο για Μεσόγειο όπου παρατηρήθηκε πτώση λίγο μικρότερη του ενός δολλαρίου.

Σαν μία γενικότερη πρόγνωση στην κατηγορία των σιτηρών, από την οποία δεν λείπει ομολογουμένως και μία δόση υποκειμενικότητας, λαμβανομένων υπ’ όψη και των δυσμενών εποχιακών συνθηκών, μπορούμε να προβλέψουμε μία αργή τάση επιστροφής προς πλέον αποδεκτά επίπεδα ναύλων για τους δύο ή τρεις προσεχείς μήνες.

Στην κατηγορία των σιδηρομεταλλευμάτων παρατηρήθηκε μία μάλλον αξιολογική ζήτηση, που βρήκε την έκφρασή της στην ναύωση μεγάλων πλοίων, από 70.000 έως

140.000 τόννων σε επίπεδα ναύλων σαφώς χαμηλότερα εκείνων του περασμένου Μαΐου αλλά, εν πάση περιπτώσει, όχι καταστροφικά. Η σωστή αξιολόγηση προσκρούει στον μεγάλο αριθμό των εμπιστευτικών κλεισιμάτων όσο και εκείνων που καλύπτονται από μακροπρόθεσμα συμβόλαια μεταφοράς (COA) και άφορουν περισσότερο στα οργανωμένα Καρτέλ παρά τον ανεξάρτητο πλοιοκτήτη. Όπως ήδη πότε, χαρακτηριστική είναι η ναύωση για 100.000 τόννους από Β. Βραζιλία για Ίαπωνία στα δολ. 9.50 έως 9.60 καθώς και εκείνη για 70.000 τόννους από Δ. Αφρική για Β. Ευρώπη στα δολ. 4.70 ανά τόννο.

Αντίθετα, οι μεταφορές γαιανθράκων κινήθηκαν σε χαμηλό μάλλον τόνο και λειτούργησαν αρνητικά στη διαμόρφωση της ναυλαγοράς. Είναι ωστόσο σαφές ότι αριθμός φορτίων παραμένει προς φόρτωση και απομένει να δούμε την υλοποίηση αυτής της ζήτησης στις προσεχείς ημέρες.

Στόν τομέα των λιπασμάτων, μοναδικός σχεδόν μοχλός της αγοράς υπήρξε και πάλι η Ύνδία με περισσότερες από 15 ναυλώσεις από όλους τους συνήθεις τόπους φορτώσεως προς Ύνδία. “Ενας μεγάλος αριθμός αυτών των ναυλώσεων άφορα σε φορτώσεις από Περσικό Κόλπο και Έρυθρά θάλασσα, γεγονός που μειώνει κάπως τη σημασία τους στην απορρόφηση χωρητικότητας άφοι αναφέρεται σε απασχόληση σχετικά μικρής διαρκείας.

Ο μεγάλος ασθενής της ναυλαγοράς παρέμεινε ωστόσο το πλοίο γενικού φορτίου που αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα απασχόλησης, σημάδι άκρας ένδεικτικό της διεθνούς οικονομικής καταστάσεως ιδίως στην αγορά και διακίνηση τελικών προϊόντων.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μέσα στο όλο βαρύ κλίμα της διεθνούς ναυλαγοράς και με δεδομένο ότι οι χρονοναυλώσεις άφορουν σε μεγάλο ποσοστό στο γενικό φορτίο, μοιραία ήταν η καχεξία που παρατηρήθηκε.

Μοναδικό ευόωτο σημάδι, ή φημολογούμενη ναύωση από τους Σοβιετικούς ενός άπροσδιόριστου αλλά και αξιολογού αριθμού μπάλκ κάρριερς, κυρίως Έλληνικών, για ένα ή περισσότερα υπερατλαντικά ταξίδια ή και όρισμένο χρόνο που λέγεται ότι φθάνει μέχρι το καλοκαίρι του 1985. Είναι προφανές ότι, κάτω από τις σημερινές συνθήκες, δεν μπορούμε παρά να πιθανολογήσουμε ναύ-

λους ελάχιστα ανώτερους των εξόδων έκμεταλλεύσεως του πλοίου και — στην καλύτερη περίπτωση — μέχρι και ημερησίου μισθώματος της τάξεως των δολ. 4.500.

Μικρός αριθμός πλοίων ναυλώθηκε από τους Κινέζους σε χαμηλά επίπεδα από Μεσόγειο ή Κόλπο για Κίνα.

Μία χαρακτηριστική ναύωση που αξίζει να αναφέρουμε, εκείνη για Πάναμαξ 63.500 τόν. d.w. του 1982, με παράδοση Ίαπωνία και 10 μήνες απασχόληση στα δολ. 6.200 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η διακοπή των αεροπορικών επιθέσεων εναντίον πλοίων που προσεγγίζουν την πολεμική ζώνη του Περσικού Κόλπου και η διασκέδαση των φόβων για άμεσες δραματικές εξελίξεις συνετέλεσαν στην μείωση της ζήτησεως για άμεσες φορτώσεις από την περιοχή.

Αποτέλεσμα των παραπάνω, ή βαθμιαία συσσώρευση χωρητικότητας στην περιοχή. Μόνο για τα μεγέθη VLCC/ULCC υπολογίζεται σε 30 ή αριθμός των ανοικτών πλοίων στην περιοχή κατά την 31 Ιουλίου.

Αλλά και στα μικρότερα μεγέθη η κατάσταση δεν φαίνεται καλύτερη και ήδη διαπιστώνεται μία τάση για ταχεία επάνοδο των ναύλων στα πρό της αναταραχής επίπεδα. Και ακόμα, μία έμμεση αλλά σαφής δυσμενής επίδραση και στην ζήτηση στον Μεσογειακό χώρο που για αρκετό χρονικό διάστημα επωφεληθήκε από την ανώμαλη κατάσταση στον Περσικό.

Πάντα με την επιφύλαξη που υπαγορεύει ο σεβαστός αριθμός των εμπιστευτικών κλεισιμάτων, ο ναύλος για VLCC προς δύο ή διαμορφώνεται στα WS 28/29 ενώ οι προς άνατολάς φορτώσεις πληρώνουν δύο έως τρεις μονάδες της κλίμακος περισσότερο. Πάντα από την ίδια περιοχή, διαπιστώνουμε μεγάλη ποικιλία ναύλων για τα μικρότερα πλοία, όπως τούς 120.000 τόννους για Μεσόγειο στα WS 49, τούς 80.000 τόννους για Άπω Ανατολή στα WS 50 και τούς 60.000 τόννους για Ίαπωνία στα WS 85.

Στόν χώρο της Μεσογείου, οι 52.000 τόννοι από Άν. Μεσόγειο για Κόντινεντ WS 69,5 με όψιόν Μεσόγειο στα WS 74,5 ενώ οι 80.000 τόννοι από Άλγερία για Κόντινεντ πλήρως WS 60. Παράλληλα, 40.000 τόννοι από Μαύρη Θάλασσα για Κόντινεντ πλήρως WS 67.

Από Δ. Αφρική, χαρακτηριστική η ναύωση για 67.000 τόννους προς Κόλπο ή Καραϊβική στα WS 58 με λοιπές όψιόν στα WS 62. Οι 100.000 τόννοι για Γαλλία στα WS 40.

Τέλος, από Δ. Μεξικό για Κόλπο, οι 65.000 τόννοι κλείνονταν στα WS 60 ενώ οι 45.000 τόννοι από Καραϊβική για Άκτή Ατλαντικού ΗΠΑ στα WS 70.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΣΚΟΡΠΙΟΣ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 25.45 φίο, 5 ημέρες/2.000 τον. 'Ιουλίου 24-30.

ΤΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΕΝΒ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα 39.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 21, 2.000/5.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Αύγουστου 6-13.

ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ: Άμερ. Κόλπο 19.500 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 32 φίο, 8.000/1.000 τον., φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 17-22.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: Άκαζούτλα με συμπλήρωση Πουέρτο Κιουετζάλ, 11.400 τόν. ζάχαρη Τρίνταντ, δολ. 17.87 φίο, 750/750 τον. 'Ιουλίου 9-20.

ΑΝΘΕΜΙΟΣ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπουένος Άιρες 12.600 τον. γεννήματα Μπατέργουορθ, δολ. 34, 2.000/1.500 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 27 - Αύγ. 4.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Άμερ. Κόλπο 68.000 τον. σιτηρά Άμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ, δολ. 7.75 φίο, 12 ημέρες, 'Ιουλίου 24-28.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.: Άμερ. Κόλπο 65.000 τον. γεννήματα Όλλανδία/Βέλγιο, δολ. 7.50 φίο, 12 ημέρες, τέλη 'Ιουλίου.

ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ: Άμερ. Κόλπο 27.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 22.75 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. Αύγουστου 10-20.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ: Άμερ. Κόλπο 58.000 τον. γεννήματα Γιούροπορτ, δολ. 8 φίο, 11 ημέρες Αύγ. 4-11.

ΑΘΩΣ (Παν.): Άμερ. Κόλπο 15.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 31 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 1-5.

ΑΤΑΛΑΝΤΗ: Μισοσισιπιή 14.000 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο/Μαρακάιμπο, δολ. 11.25 φίο, πλέον 50 σέντς για δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, 3 ημέρες /600 τον., 'Ιουλίου 24-30.

ΝΕΣΤΩΡ: Σεπετίμπα Μπαίη 38.500 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπίν Κουσίμ, δολ. 15,55 φίο, 10.000/10.000 τον. Αύγουστου 24 — Σεπτεμβρίου 5.

ΠΑΘΟΣ: Άμερ. Κόλπο 15.000 τον. γεννήματα Άλγερία δολ. 22,50 φίο, 4 ημέρες/400 τον., 'Ιουλίου 30 — Αύγουστου 5.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΗΓΚΑΛ: Πόρτο Μανγκέρα 5.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 22 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση μέχρι 20 'Ιουλίου.

ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ: Άμβέρσα/Ρότερνταμ/ Άμστερνταμ φορτίο λιπασμάτων δολ. 27.75 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση 'Ιουλίου 25-31.

ΣΑΡΟΣ: Περσικό Κόλπο 15.500 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 13.50 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 25-31.

Α'Ι'ΝΤΗΑΛ: Άκαμπα 12.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 13.74 φίο, 3.500/1.000 τον. Αύγουστου 2-10.

ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΣΟΝΑΣ: Άκαμπα 14.500 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 13.50 φίο, 3.500/1.00 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ: Ούμ Σάιντ 9.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 13.75 φίο, 3.000/1.00 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 24-Αύγ. 5.

ΜΑΡΕΛΙΑ: Άμβέρσα 21.000 τον. κριθής σέ σάκους Νταμμάμ, δολ. 535.000 φίο κατ' άποκοπή, 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 26-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: 26.557 τον. d.w. του 1978, παράδοση Μπρίτις Κολούμπια 'Ιουλ. 25-Αύγ. 3, έπαναπαράδοση Περού, δολ. 3.550 την ημέρα, πλέον δολ. 112.500 για πλού υπό έρμα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ: 43.112 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βανκούβερ 'Ιουλ. 9-17, έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 2.950 την ημέρα πλέον δολ. 79.00 για πλού υπό έρμα.

ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ: 14.940 τον. d.w. του 1968, παράδοση Ρίβερ Πλέιτ 'Ιουλ. 7-14, έπαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 3.100 την ημέρα, πλέον δολ. 50.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ: 26.550 τον. d.w. του 1976, παράδοση Λόγκ Μπήτς Αύγουστου 1-15, ταξίδι με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.000 την ημέρα, πλέον δολ. 70.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ: 27.660 τον. d.w. 1984, παράδοση ΗΒ/Άμβέρσα 'Ιουλ. 23-30, έπαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες δολ. 3.275 την ημέρα συμπερ. υπερωρών.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ: 25.524 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κωνσταντία 'Ιούλιο, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ: 37.388 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σάουθγουεστ Πάς 'Ιουλίου 23-27, ταξίδι 50-100 ημερών μέσω Χιλής με έπαναπαράδοση Βοστώνη/Γκάλβεστον δολ. 4.000 την ημέρα, όψιόν παραδόσεως Σκώ/Πάσσερο δολ. 4.750 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ: 22.765 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, δολ. 3.800 την ημέρα.

ΑΚΡΟΝ: 116.092 τον. d.w. του 1972, παράδοση Χάμπτον Ρόντς 'Ιούλιο, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Κόντινεντ/Μεσόγειο, δολ. 5.500 την ημέρα, πλέον δολ. 125.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ: 15.680 τον. d.w. του 1969, πα-

ράδοση Πόρτο Μανγκέρα 'Ιουλίου 25-Αύγ. 5, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 2.850 την ημέρα.

ΤΖΩΡΤΖ: 23.505 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νέα 'Υόρκη 'Ιουλίου 25-31, έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ / Μαλαισία, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΣΤΑΡΛΕΤ: 15.518 τον. d.w. του 1977, παράδοση Τάμπα 'Ιουλίου 27-30, έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 61.519 τον. d.w. του 1970, παράδοση Νοτ. Κορέα Αύγουστου 8, συνέχεια προηγούμενου ταξιδιού, ένα κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα ή 'Ιαπωνία, δολ. 3.750 την ημέρα.

ΣΙΔΕΡΗΣ: 27.152 τον. d.w. του 1971, παράδοση Βραζιλία Αύγουστου 1-6, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 4.075 την ημέρα.

ΑΣΤΕΡΙΩΝ: 22.235 τον. d.w. του 1972, παράδοση νότιο Σουηδία 'Ιουλίου 28 — Αύγουστου 2, ταξίδι 60 ημερών με έπαναπαράδοση στόν πιλότο Άλγερίας, δολ. 3.650 την ημέρα.

ΕΥΤΕΡΠΗ: 12.795 τον. d.w. του 1976, παράδοση Λίβερπουλ άμεση, έπαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΚΟΡΟΝΕΤ: 15.518 τον. d.w. του 1978, παράδοση Χιλή Αύγουστου 1-10, έπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ: 24.605 τον. d.w. του 1971, χρονοναύλωση 6 μηνών, όψιόν 3 μήνες, προς δολ. 8.95 ανά τον. d.w.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΕΣΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ: Σκίκντα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 120, όψιόν Μεσόγειο WS 130, ακτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 110, 'Ιουλίου 27.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Κχόρ Φακκάν 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ινδία WS 157,5 'Ιουλίου 29.

ΤΑΥΓΕΤΟΣ: Ράς Τανούρα 250.000 τον. δυτικές όψιόν, WS 29, άμεση.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Καραϊβική 38.000 τον. ακτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 95, όψιόν θερμάνσεως φορτίου WS 97,5, 'Ιουλίου 24.

ΣΚΙΑΘΟΣ: Άλγερία 65.000 τον. μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο WS 54,5, όψιόν ακτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 57, 'Ιουλίου 19.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Βενεζουέλα 55.000 τον. μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο WS 60, 'Ιουλίου 27.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Ράς Τανούρα 80.000 τον. μέρος φορτίου, Άπω Ανατολή WS 50, 'Ιούλιο.

ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ: Χάουντ Πόιντ 130.000 τον. ακτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 35, όψιόν Άμερ. Κόλπο/ Καραϊβική WS 34,5, 'Ιουλίου 29.

ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ: Περσικό Κόλπο 27.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 170, άμεση.

ΕΥΑ: Άνατολ. ακτή Μεξικού 65.000 τόν μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο, WS 70, 'Ιουλ. 18.

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



ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά άκτι 'Ατλαντικού/Αμερ. Κόλπο/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 106, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 133, όψιόν 'Α-νατολ. 'Αφρική WS 140, 'Ιουλίου 20.

ΤΑΥΡΟΣ: Κιουρασάο 28.000 τόν. καθαρά, Πουέρτο Ρίκο, δολ. 97.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουλίου 12.

ΑΔΑΜΑΣ: Βενεζουέλα 60.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία δολ. 730.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουλίου 15.

ΚΗΦΕΥΣ: Βραζιλία 25.000 τόν. καθαρά, άκτι 'Α-τλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 106, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 132, όψιόν Νέα Ζηλανδία/Αυστραλία WS 140, 'Ιουλίου 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Σκίιντα 25.000 τόν. νάφθα ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, όψιόν Μεσόγειο WS 135, όψιόν άκτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 115, 'Ιουλίου 20.

ΜΕΣΣ. ΔΟΞΑ: Σκίιντα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, όψιόν Μεσόγειο WS 130, 'Ιουλίου 17.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Καραϊβική 46.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλία WS 60 'Ιουλίου 20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Μέντα 'Αλ 'Αχμαντί και Ράς Τανούρα 240.000 τόν. μέρος φορτίου, Ταϊβάν WS 43, άμεση.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Ράς Τανούρα 79.000 τόν. μέρος φορτίου Σριράχα WS 60 άμεση.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Λιβύη 65.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 57,5, όψιόν Μεσόγειο WS 60, 'Ιουλίου 15.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: 'Αρζού 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ρότερνταμ WS 120, 'Ιουλίου 23.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ: 'Ανατολ. άκτι Μεξικού 54.000 τόν. μέρος φορτίου, Πόρτλαντ WS 60, 'Ιουλίου 20.

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ: Ράς Τανούρα 117.000 τόν. μέρος φορτίου, Τριέστη, WS 49,5, άμεση.

ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ: 'Ες Σιντέρ 80.000 τόν. μέρος φορτίου Γένοβα, WS 47,5, 'Ιουλίου 21.

ΑΝΤΑΡΕΣ: 'Αλγερία 65.000 τόν. μέρος φορτίου, Μεσόγειο, WS 55, 'Ιουλίου 19.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ II: Σαλλόμ Βόε 130.000 τόν. Χάβρη, WS 47,5, 'Ιουλίου 20.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: 'Ινδονησία 120.000 τόν. Καραϊβική WS 30, όψιόν δυτική άκτι ΗΠΑ WS 35, όψιόν Χαβάν WS 37,5 'Ιουλίου 25.

ΛΟΥΝΑ: Τζεμπέλ Ντάνα 100.000 τόν. μέρος φορτίου, Τσιταγκόγκ, WS 49, Αύγουστο.

ΡΟΔΟΣΗ: Πούντα Καρντόν 21.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Νιγηρία WS 105, άμεση.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Καραϊβική 68.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 42,25, Αύγουστου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Μαύρη Θάλασσα 27.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 120, όψιόν Μεσόγειο WS 130, 'Ιουλίου 30.

ΤΡΑ'ΟΜΦ: 'Ανατολ. άκτι Μεξικού 97.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 45, Αύγουστου 1.

ΕΙΡΗΝΗ: Λιβύη 100.000 τόν. μέρος φορτίου, Γιούρμεντ, WS 42,5, 'Ιουλίου 29.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Ντουμπάι 80.000 τόν. Μπαχρέιν, δολ. 200.000 κατ' άποκοπή, Αύγουστο.

ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ: Πουέρτο Μιράντα 40.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 65, 'Ιουλίου 28.

ΖΑΝΤΕ: Καραϊβική 70.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Α-μερ. Κόλπο, WS 48, 'Ιουλίου 29.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μέσα σε συνθήκες σταθερότητας τιμών κινήθηκε ή αγορά των διαλύσεων κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο. Είναι φανερό ότι κάτω από μία επιφανειακή αδιαφορία πού οι διαλυτές προσπαθούν να δείξουν στην αγορά, τό ενδιαφέρον γιά απόκτηση περισσότερης χωρητικότητας εξακολουθεί ζωηρό. Πράγμα πού — παρά την πτώση της ναυλαγοράς — διατηρεί τις τιμές.

Τόσο στις χώρες της 'Απω 'Ανατολής όσο και στον 'Ινδικό, μηδέ και του Πακιστάν εξαίρουμένου, κάθε πλοίο πού προορίζεται γιά διάλυση προσελκύει τό ενδιαφέρον.

'Ανω των τριάντα (30) μονάδων, μεταξύ των οποίων τουλάχιστον πέντε μεγάλα δεξαμενόπλοια και τρία μικτά πουλήθηκαν γιά διάλυση. Κύριος αποδέκτης ή Ταϊβάν ενώ ζωηρό παραμένει και τό ενδιαφέρον του Μπαγκλαντές όπου — μεταξύ άλλων — σημειώσαμε και την πώληση του Μ/Τ STOW PRINCESS (15.330 τόνων βάρους) στά δολ. 130. Μεγάλος αριθμός πλοίων συμφωνήθηκε με παράδοση «όπου εύρίσκεται» με προορισμό Ταϊβάν.

Γενικώς, οι τιμές διαμορφώνονται ως ο ακόλουθος πίνακας (τιμές σε δολ./τόννο βάρους):

Ταϊβάν:

VLCC και μεγάλα δ/ξ 130/134
Ξηρού Φορτίου (ανάλογως μεγέθους) 100/115

Κίνα:

Δ/ξ μέχρι (10.000 τόν.) 125
Ξηρού φορτίου 100/119

Ν. Κορέα:

VLCC και μεγάλα δ/ξ 125/130
Ξηρού φορτίου 100/115

'Ινδία/Πακιστάν:

Δεξαμενόπλοια 90/105
Ξηρού Φορτίου 80/100

Μπαγκλαντές (κυρίως με ενδιάμεσο):

Ξηρού φορτίου 90/115
Δεξαμενόπλοια 100/130

ΙΣΠΑΝΙΑ:

Δεξαμενόπλοια μέχρι και 80
Ξηρού φορτίου 55/75

'Αμεσες προοπτικές: Σταθερότητα ζήτησης και τιμών.

Μακροπρόθεσμες προοπτικές: Βαθμιαία άνοδος τιμών.

Με μειωμένο αριθμό πράξεων, συνέπεια της διστακτικότητας των αγοραστών αλλά και της άπροθυμίας των πωλητών να συγκατανεύσουν στις τρέχουσες τιμές, κινήθηκε ή αγορά του τελευταίου δεκαπενθήμερου. Σε αυτό ασφαλώς συντείνει και ή περίοδος των διακοπών πού απομακρύνει από τά γραφεία τους εκείνων πού λαμβάνουν τις αποφάσεις.

Στήν κατηγορία των υπερδεξαμενόπλοίων σημειώσαμε δύο άξιες λόγου πωλήσεις, έκείνη του Τ/Τ "BONN" (392.000/1976) στή περίπου τιμή των δολ. 9.000.000 πού σημαίνει ένα σημαντικό κέρδος έναντι της πρόσφατης αγοράς του πλοίου στά δολ. 6.500.000 καθώς και του Τ/Τ "POGEEZ" (236.000/1974) στά δολ. 6.750.000 με παράδοση Περσικό. 'Αλλα δεξαμενόπλοια πού άλλαξαν χέρια, τό Μ/Τ "E.R. WALLONIA" (81.000/1974) στά δολ. 7.000.000 και Μ/Τ "ROVERTA I" (81.000/1974) στά δολ. 7.000.000. 'Ενα πλοίο παραγώνων, τό Μ/Τ "PRODUCT PRINCE" (29.000/1974) φέρεται πωληθέν έναντι δολ. 5.000.000 με πενταετή χρονονάυλωση.

Στά μικτά πλοία, αναφέρομε τό "STEEL TRANSPORTER" (142.000/1971) στά δολ. 6.750.000 και "PERICLES HALCOUSSIS" (84.00/1976) στά 11.000.000.

Μεταξύ ενός αριθμού δεκαπέντε περίπου μπάλκ κάρριερ πού άλλαξαν χέρια μέσα στό δεκαπενθήμερο, σάν πιο χαρακτηριστικά αναφέρομε τά Μ/Υ "TORAI MARU No.1" (68.000/1976) στά δολ. 7.100.000, Μ/Υ "PANAMA UNIVERSE" (68.500/1972) στά δολ. 5.900.000 και "MATILDE R" (50.000/1966) στά δολ. 1.600.000.

Σέ μικρότερα μεγέθη, τό Μ/Υ "CARICA" (34.000/1977) στά δολ. 5.000.000, Μ/Υ "SEEDGE" (33.000/1982) στά δολ. 7.850.000 και "SHARK BAY" (26.000/1969 με 1.056 TEU) στά δολ. 2.500.000.

Στήν κατηγορία των πλοίων γενικού φορτίου διακρίναμε τό παλαιό Μ/Υ "LEDA" (15.900/1963) έναντι δολ. 450.000 σε 'Ελληνες αγοραστές. 'Οπωσδήποτε, SD-14 του 1971-73 προσφέρονταν σε έπίπεδα της τάξεως των δολ. 1.200.000/1.300.000 πού σαφώς δηλώνουν πτώση των αξιών.

Τέλος, άξιζει νά σημειώσουμε την πώληση δύο νεοτεύκτων μπάλκ κάρριερς, των Μ/Υ "ATLAS" και "AJAX" (37.000 TDW) στή συνολική τιμή των δολ. 18.000.000.

'Ενα έπιβατηγό - όχηματαγωγό, τό "PRINCESS MARGRETHE" (8.669 gross του 1968) πέρασε από την DFDS σε 'Αμερικανούς αγοραστές έναντι δολ. 3.600.000.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issu No. 1180/939 August 1st, 1984

A TIME FOR BRAVE DECISIONS

With a recent decision of the Minister of Mercantile marine the compulsory crew rotation is suspended for certain categories of seamen where no unemployment exists. This is a limited measure and we are afraid that it is not enough to solve the serious problem of our shrinking fleet.

We have often repeated in this pages that Greece will no longer be an important maritime nation if we do not take new and bold decisions which will enable the Greek flag to become competitive.

We regret to underline that there is a constant trend of ships leaving the national registry and by the end of last June the Greek ocean going fleet over 3,000 gross tons has been reduced to 1,862 vessels.

It is also with regret to note that during the last 10 months our fleet lost 326 ocean going vessels, not including the great number of modern vessels bought by Greek shipowners during this period, which had to seek other solutions to be able to compete in this critical market.

In view of this alarming figures and bearing in mind the fact that shipping happens to be Greece's most important industry, we ask the government, but also the shipowners and the seamen to

put forward and apply the soonest possible all necessary measures that will restore the competitiveness of the Greek flag and enable the return under the flag of the vessels purchased during the last 16 months and registered in other countries.

With respect to of the brave decisions that we feel are necessary to strengthen our flag, "Naftika Chronika" have already proposed the following:

All greek ships are allowed to be manned by ten or eleven Greeks (mainly officers) and each ship's manager is allowed to freely choose the remaining crew members. We underline that we have discussed our proposal with various seamen, who happen to be also as anxious as we are about the fate of Greek shipping and who are ready to accept constructive ideas that will boost the employment of our fleet, knowing that this is to their best interests.

Lastly, we wish to point out that unless the diminishing trend of Greek shipping is reversed, we do not see how our nations reserves in foreign currency can be maintained at levels that can safeguard our present standard of living.

Therefore, there is a need for brave decisions, which must be implemented without further delay.

PROFESSIONAL TRAINING STANDARDS

In the Greek section of this issue we have begun publishing the international convention signed in London in 1978 "on levels of training, the issue of certificates and watchkeeping at sea". This convention was adopted at the IMO meeting of 1978 in London and came into application on 28 April 1984. It is considered the first time an effort has been made to set a minimum accepted standard of professional competence for seamen on a world - wide basis.

So far, the professional training of seamen and the issuing of certificates of competence was done by each country separately with its own standards and without any bearing on what was being done elsewhere. Now, this international convention sets common standards for the level of training seamen must attain in every country. Although these standards in most maritime countries are higher than those set by the convention, there are countries in the world which will benefit from its requirements.

For Greece, of course, there is no problem. Standards here are much higher than the minimum set by the convention.

GREEK ORDER NEWBUILDINGS FROM KOREAN YARDS

Two of our long - established shipping companies have recently turned to South Korean yards to acquire modern tonnage.

"Pegasus Ocean Services" has ordered the construction of two product carriers, each of 29,900 deadweight tons, which will be built at "Daewoo" and de-

livered in March and May 1986, against a total price in the region of 28 million dollars.

On the other hand, "Efplia Shipping", owned by Mr. Leon Lemos, is in the final stage of negotiations with "Huyn-dai" for the construction of five panamax bulk carriers and five smaller bulkers of 42,000 deadweight tons. This contract is estimated to be worth around 140 million dollars and delivery of the vessels is expected to be every two months starting from April 1986.

ADMIRAL PROCOPIS RESIGNS

The Chief of the Hellenic Coast Guard, Admiral Procopis has resigned and according to our information Commodore Protonotarios is taking its place. If this is the case four of the older officers in the rank of Commodore, Messrs Giannacopoulos, Papageorgiou, Valasopoulos and Vavouris will terminate early their career.

EEC REACTIONS

The EEC Ten have prepared a note of protest to be handed to the government of Indonesia for the flag discrimination it is practising which is contrary to the Code of Conduct.

This policy, which is also being applied by other developing countries, many of which ratified the Code, consists of reserving for the national flag certain cargoes which are said to be of the state. The EEC protest, which was made with Britain's initiative, could lead to discussions for a fairer share in the transport of Indonesian cargoes.

Moreover, after the failure of the negotiations for the participation of the Soviet Balt - Orient company in the Far Eastern Freight Conference, the EEC transport ministers are considering measures against Soviet shipping. British owners say such measures are necessary following the stand taken by five European countries (Britain, Belgium, France, Germany and the Netherlands) by which they had undertaken the obligation to take reprisals against Soviet regular lines.

At the same time, the British plan to double shipbuilding subsidies is opposed by the EEC Commission because it is contrary to EEC regulations. The plan Britain has submitted to the Commission provides for a increase in subsidies from 17 to 35% with the aim of maintain-

ing the competitiveness of British yards against South Korean yards. The Commission fears such tactics might spark a price war with South Korea and Japan which could prove catastrophic for the already ailing shipbuilding industry in Europe.

FLOATING ISLANDS

Two huge Dutch tugboats of 22,000 tons each have left the Japanese shipyard of Nippon Kokan towing a large island. In fact, it is an oil drilling platform which is 95 metres square and thirty metres high with a draft of 11 metres. It is being towed to the northern shores of Alaska on a 3,500 - mile voyage expected to take 40 days. Off the Aleutians, one of the tugs will go off to refuel and then come back and refuel the other tug as well. A photograph of this impressive sight gives the impression that the tugs are towing a city behind them.

These floating islands that are becoming more and more common bring to mind the imagination of our forefathers who told the story of Delos. According to Greek mythology, Delos was a floating island which wandered across the oceans until Poseidon took it in hand and fixed it where it stands today so that Zeus could offer the Titaness Leto a firm base for the birth of her glorious son, Apollo.

50 YEARS AGO

— The last meeting between the Prime Minister and the governing board of the Piraeus Port Authority gave the opportunity for the presentation again of grand plans and great promises for the development and the future of Greece's main port.

— The PATRIS II of the National Coast Line, has completed its repairs and has resumed passenger service between Marseilles, Piraeus and Alexandria.

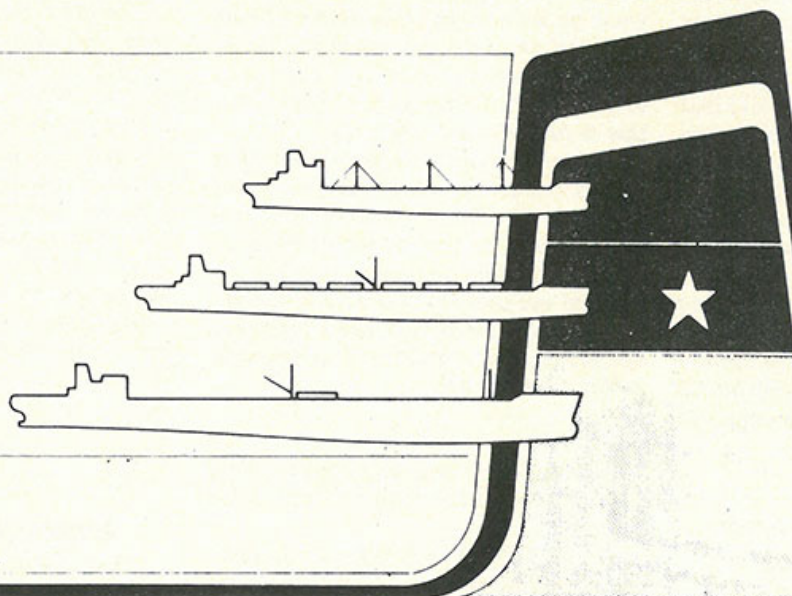
— The age of our merchant fleet on July 1, was as follows: Up to 5 years old, 1.45%, from 6 - 10 years old, 1.43%, from 11-15 year olds, 16.67% from 16-25 year old, 49.14%, from 26-30 years old, 19.12% and over 30 years old, 11.33%.

— World tonnage of steamships and motorships on July 1, amounted to 64,358,000 grt. compared to 45,404,000 grt. in 1914, marking an increase of 41.7%.

— The ss ELLAS (ex Pantelis) with a cargo of 3,300 tons of lead from Salonica for Tunis, ran aground near Lavrion and has signed a Lloyd - type salvage contract with the Danish salvage vessel Viking.

(Naftika Chronika No. 87/1.8.1934)

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΞ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Σουέζ 25/6
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. Λός Πάλας 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. Σάϊδ 22/6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	στο Σ. Βίνσεντ 4/5
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Κάρντιφ 21/4 γιά Ἀλγέρι
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	ε. Γάνδη 26/6
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.	68	9031	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Παναμά 1/7
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ.	73	15412	δ. Σουέζ 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. Κρίστιανσταντ 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 ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Λός Πάλας 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 Χομενί 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 ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	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 Βομβάη
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 Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ.	77	14274	δ. Γιβραλτάρ 25/6
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	72	4109	α. Σπλιτ 28/4 γιά Ἀλγέρι
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387	
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	ε. Ἀμβούργο 22/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ.	71	4838	α. Λός Πάλας 19/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.	68	5527	ε. Ἀμβούργο 3/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.	69	4838	δ. Κων/πολη 10/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.	64	4463	στο Ἀμβούργο 29/6
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Σίμπα 18/6
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Ἀλεξάνδρεια 21/6
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Ντάρ - ες - Σαλάμα 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 ΜΠΑΛΕ'ΙΖ	72	11185	α. Λός Πάλας 16/6
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Λέγκχορν 9/6 γιά Ταμπόκο
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 Μπούκ 23/6
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ε. Πειραιά 17/6
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025	ε. Σάντος 25/6
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	στη Νικόσια 2/7
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	ε. Ἀντν 21/5
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	ε. Ντουάλα 23/6
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ Ἀργονόλι
ΑΙΗΤΖΑΕ	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 Ἀλι 29/6
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ.	84	16800	ὕπο παραλαβή
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	στο Ντάρμπατ 27/6
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ.	85	16800	ὕπο παραλαβή
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	ε. Πειραιά 24/6
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	α. Γκνάνσκ 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 ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.	77	9083	α. Μόντρεαλ 8/6
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΑΛ.	68	13633	α. Ν. Ὀρλεάνη 7/6
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ.	69	13942	ε. Λός Πάλας 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 ΣΑΦΑ'Ι'Ρ.	77	10153	α. Μπ. Ἀίρες 19/6

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΖΥ	68	13388	α. Κάλουκτιμποργκ 12/6
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	72	4838	α. Σπλιτ 28/4 γιά Ἀλγέρι
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	20960	α. Μπορντώ 17/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ.	77	38484	ε. Πειραιά 27/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ.	61	13184	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ.	83	35000	α. Χέυ Πόιντ 19/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.	63	6303	α. Ἀμβέρσα 3/7 γιά Τζέντα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	64	7995	ε. Σετομπάλ 8/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'.	62	7517	στο Σάντος 29/6
ΑΙΤΩΛΙΑ.	71	16018	δ. Κων/πολη 7/6
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Σύνδεύ 29/6
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Μπούενος Ἀίρες 30/6
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΚΜΗ	77	16080	ε. Σύνδεύ 3/7
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	δ. Κων/πολη 7/6
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	ε. Σάντος 30/6
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	ἀργεῖ Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Λονδίνο 23/6
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ.	68	25084	δ. Κων/πολη 18/6
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Βοστώνη 13/6
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ.	68	25168	α. Ρότερνταμ 16/6
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ.	68	24341	στο Μπεντί 5/5
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Πόρτ Χάρκωρτ 6/6
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Ρεγιουνιόν 22/6
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Μπιλμπάο 25/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	δ. Σουέζ 28/6
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Κων/πολη 21/6
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2.	59	1012	ε. Γένοβα 27/6
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	α. Σπλιτ 23/6
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	δ. Σουέζ 14/6
ΑΛΕΑ	73	8824	στο Σάντος 26/6
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	δ. Κων/πολη 18/6
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Λ (δ.)	70	48462	α. Φός 2/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Σφάξ 23/4 γιά Ἑλλάδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	ε. Πόρτ Ἀρθούρ 26/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Κόμπε 12/6 γιά Μπρισμαίην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	α. Ρίο Ἰανέιρο 18/6
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ.)	78	60653	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ.	57	4365	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΓΚΡΕ'Ι'Τ (δ.)	73	152372	στο Ντουμπαί 3/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ.	67	7560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΡ.	68	9084	ἀργεῖ Σάρζα
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Χιούστον 18/6
ΑΛΙΑΚΜΩΝ.	68	16229	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	ε. Ροζάριο 7/6
ΑΛΙΚΗ.	72	10069	α. Ρεσίφ 18/5 γιά Ἀλγερία
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ.	83	15857	α. Π. Τζούντιθ 31/5
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	α. Ἀμβέρσα 30/6 γιά Τζέντα
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Ροζάριο 2/7
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Κόμπε 19/6
ΑΛΚΗΝΩΡ.	73	70088	ε. Γουόροπουρτ 3/7
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ἀργεῖ Λονδίνο
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	δ. Π. Σάϊδ 27/6
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Π. Ἐσκούβελ 14/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Μπ. Ἀίρες 29/6 γιά Ρωσία
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Ντουμπαί 3/6
ΑΛΚΥΩΝ.	68	17374	ε. Σουέζ 20/6
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Χάβρη 2/7
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Μαδέιρα 28/6
ΑΛΜΑΡ	69	10373	α. Τολέδο 28/6
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ'.	74	22246	α. Ρίτσαρντ Μπαί 23/6
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	α. Χιούστον 11/6
ΑΛΤΑΙΡ.	70	16973	α. Ἀμβέρσα 3/7
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ.	78	12598	α. Βαλένθια 15/5
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Παρί Γκουτάνγκ 29/6
ΑΛΤΙΣ	70	2605	α. Λισαβόνα 21/6
ΑΛΦΑ	62	4722	α. Λάγος 1/6
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ.	84	22000	α. Αϊοί 5/6 γιά Νιούκαστλ
ΑΛΥΣΙΑ.	66	20959	α. Ν. Ὀρλεάνη 27/6

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Βουλώνη 15/6
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	δ. Θέροντκ Ἄιλ 24/6
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	δ. Παναμά 20/6
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	δ. Σουέζ 26/8/83
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Λάγος 15/6
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Μπρισμαίην 7/6
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	ε. Ἀμβέρσα 3/7
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ.	72	6680	δ. Μπρανσμπουέλ 17/6
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Ντόυλουθ 16/6
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	δ. Ντόβερ 27/6
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ.	61	16687	δ. Παναμά 29/6
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	α. Λός Πάλας 29/6
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Π. Ἀρθούρ 26/6
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. Λάγος 18/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.	81	36061	δ. Σουέζ 23/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ.	80	10996	α. Π. Ἀρθούρ 17/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ.	84	1-	ὕπο παραλαβή
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	ε. Τζακάρα 9/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	ε. Χόνγκ Κόνγκ 30/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Σαβόνα 28/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ.	68	9118	ε. Λέγκχορν 30/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Κορώ Μπαί 22/6

ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889	ε. Καρισάμν 8/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΤΖΕΝΣ	71	9049	ε. Ν. 'Όρλεάνη 28/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	δ. Γιβραλτάρ 26/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Λατώκα 25/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	α. Πόρτ Γουόλκστ 22/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Τανερφί 2/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	δ. Σουέζ 23/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Τσάλνα 28/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633	ε. Βομβάη 17/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. 'Αμβούργο 27/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Κέιμ 27/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Πειραιά 10/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	δ. Μπρανσμπούτελ 17/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΣ	73	13631	δ. Δαρδανέλια 18/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Χουάνγλου 20/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Κομώ Μπαίη 7/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. 'Αμβέρσα 29/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	α. Λειζόες 18/5
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 25/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Λειζόες 18/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Ν. 'Όρλεάνη 14/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448	α. Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70668	α. Πειραιά
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ	83	10470	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Πειραιά
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Πειραιά
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	α. Πειραιά
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Πειραιά
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Πειραιά
ΑΝΘΙΑ	64	11034	α. Πειραιά
ΑΝΘΙΠΗ Α.	76	16646	α. Πειραιά
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Πειραιά
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	α. Πειραιά
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Πειραιά
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Πειραιά
ΑΝΝΑ	64	2020	α. Πειραιά
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	α. Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Πειραιά
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	α. Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758	α. Πειραιά
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Πειραιά
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Πειραιά
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	α. Πειραιά
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Πειραιά
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	α. Πειραιά
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	α. Πειραιά
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΜΠΙΑΝ	74	7557	α. Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	α. Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	α. Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Πειραιά
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Πειραιά
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Πειραιά
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Πειραιά
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Πειραιά
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Πειραιά
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Πειραιά
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Πειραιά
ΑΝΤΩΝΗΣ ΠΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Πειραιά
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	α. Πειραιά
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Πειραιά
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	α. Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ III.	77	38515	α. Πειραιά
ΑΖΙΟΣ	65	3860	α. Πειραιά
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	α. Πειραιά
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Πειραιά
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Πειραιά
ΑΠΙΚΟ	64	9868	α. Πειραιά
ΑΠΙΟΛΑ	75	34409	α. Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	56	9172	α. Πειραιά
ΑΠΟΥΣ	70	3275	α. Πειραιά
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	α. Πειραιά
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Πειραιά
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Πειραιά
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Πειραιά
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	α. Πειραιά
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Πειραιά
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	α. Πειραιά
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	α. Πειραιά
ΑΡΓΩ	72	16207	α. Πειραιά
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Πειραιά
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	α. Πειραιά
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	α. Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Πειραιά
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	α. Πειραιά
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Πειραιά
ΑΡΕΘΗ	73	13631	α. Πειραιά
ΑΡΕΘΗ Α.	69	9343	α. Πειραιά
ΑΡΕΘΗ Σ.	62	9124	α. Πειραιά
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	α. Πειραιά
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	α. Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	α. Πειραιά
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Πειραιά
ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Πειραιά

ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Ν. 'Όρλεάνη 21/6
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	α. Λισσαβώνα 30/5
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	δ. Π. Σαϊδ 28/6
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	α. Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Ραβέννα 18/6
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Σάν Χονάκ 15/6
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	ε. Ροζάριο 1/7
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	ε. Ρεσίφ 20/6
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	ε. Σάντος 26/6
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 27/6
ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ	76	5999	α. Μπότγουιν 25/6
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/6
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/6
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/6
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/6
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/6
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	δ. Γιβραλτάρ 22/6
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Σιγκαπούρη 18/6
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Μπάγια Μπλάνκα 31/5
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	α. Νταμάμ 24/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Γενόβα 29/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Ντουμπάι 14/6
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Γουέιπα 17/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Γουέιπα 17/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Γουέιπα 17/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	70	10142	α. Γουέιπα 17/6
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Σίμα 27/9
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	α. Σίμα 27/9
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	α. Σίμα 27/9
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Σίμα 27/9
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Σίμα 27/9
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Σίμα 27/9
ΑΣΙΑ	67	9525	α. Σίμα 27/9
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	α. Σίμα 27/9
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Σίμα 27/9
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Σίμα 27/9
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Σίμα 27/9
ΑΣΕΛ'Υ	70	13363	α. Σίμα 27/9
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	α. Σίμα 27/9
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Σίμα 27/9
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Σίμα 27/9
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Σίμα 27/9
ΑΣΤΕΡΙΟ'Ι'ΝΤ	60	6134	α. Σίμα 27/9
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Σίμα 27/9
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Σίμα 27/9
ΑΣΤΥΝΑΕ	75	38611	α. Σίμα 27/9
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Σίμα 27/9
ΑΣΦΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Σίμα 27/9
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Σίμα 27/9
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Σίμα 27/9
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Σίμα 27/9
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Σίμα 27/9
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Σίμα 27/9
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Σίμα 27/9
ΑΤΡΕΙΔΑ	68	12936	α. Σίμα 27/9
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Σίμα 27/9
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Σίμα 27/9
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Σίμα 27/9
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	α. Σίμα 27/9
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Σίμα 27/9
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Σίμα 27/9
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Σίμα 27/9
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	α. Σίμα 27/9
ΑΥΡΑ	68	9624	α. Σίμα 27/9
ΑΥΡΑΦΟΡΟΣ	64	4566	α. Σίμα 27/9
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	α. Σίμα 27/9
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	α. Σίμα 27/9
ΑΦΘΟΣ	68	35477	α. Σίμα 27/9
ΑΦΙΚΑ	65	5021	α. Σίμα 27/9
ΑΦΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	α. Σίμα 27/9
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Σίμα 27/9
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Κ.	76	10482	α. Σίμα 27/9
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	16944	α. Σίμα 27/9
ΑΦΡΟΣ	68	3340	α. Σίμα 27/9
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	α. Σίμα 27/9
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	α. Σίμα 27/9
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	α. Σίμα 27/9
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	α. Σίμα 27/9
ΒΑΝΤΑ	66	13762	α. Σίμα 27/9
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	α. Σίμα 27/9
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Σίμα 27/9
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Σίμα 27/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Σίμα 27/9
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	α. Σίμα 27/9
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Σίμα 27/9
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Σίμα 27/9
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	α. Σίμα 27/9
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Σίμα 27/9
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	α. Σίμα 27/9
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Σίμα 27/9
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Σίμα 27/9
ΒΕΝΙ II	77	16993	α. Σίμα 27/9
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Σίμα 27/9
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Σίμα 27/9
ΒΕΡΑ	65	20806	α. Σίμα 27/9
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Σίμα 27/9
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	α. Σίμα 27/9
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Σίμα 27/9
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	α. Σίμα 27/9
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	α. Σίμα 27/9

ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΝΚΑΡΕΝ	60	6572
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΜΑΡ	71	16313
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ	70	9778
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΕΡΟΝΣ	67	15421
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΑΚ	61	7585
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΩΤΑ	62	10163
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑ'ΥΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ (δ.)	66	45251
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	67	51644
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ	65	7952
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200

δ. Γιβραλτάρ 28/6		
α. Κολόμπο 16/6		
αργεί Πειραιά		
ε. 'Αλεξάνδρεια 23/6		
αργεί 'Αλιβέρι		
α. Ντουλούβ 11/6		
αργεί Πειραιά		
αργεί Στυλίδας		
αργεί Στυλίδας		
αργεί Στυλίδας		
αργεί Χαλκίδα		
αργεί Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 16/6		
ε. Μόντρεαλ 26/6		

υπό παραλαβή		
α. Σύνδευ 30/5		
α. 'Αλγκεκίρας 21/6		
α. Σηατλ 9/5		
α. Ρότερνταμ 17/6		
α. Σάντος 27/6		
δ. Σουέζ 15/6		
μετον. «ΑΡΚΤΟΣ» ('ΕΛΛ.)		
ε. Τζέντα 16/6		
α. Νητρούι 16/6		
δ. Παναμά 2/6		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/7		
αργεί 'Ηγουμνίτσα		
α. Λ. 'Αντζελες 7/6 για Μπ. 'Αίρες		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Πειραιά 16/6		
α. Γιβραλτάρ 19/6 για Μάλτα		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ντονάλα 30/5		
στο Ντάρ-ε-Σαλαμ		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Π. 'Ελιζαμπεθ 13/6 για 'Αργεντινή		
ε. Πειραιά 27/6		
α. Λας Πάμας 30/5		
ε. Μπ. 'Αμπάς 2/7		
α. Θεοντά 4/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/6		
αργεί Πειραιά		
ε. Καράτσι 25/6		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/6		
α. 'Αλεξάνδρεια 11/6		
α. Χάμπτον 18/6 για Ρουμανία		
ε. Ροζάριο 3/7		
α. Σαλέρνο 31/5		
αργεί Πόρτσμουρ		
α. Σαβάνα 12/6		
αργεί Πειραιά		
α. Κολόμπο 11/6		
ε. Λάγος 17/6		
προς διάλυση		
αργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 1/7		
αργεί Πειραιά		
στον Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Λευκάδα		
α. Μπ. 'Αίρες 15/6		
δ. Π. Σαϊδ 1/7		
α. Αύγουστα 5/6		
αργεί Πειραιά		
α. Κότκα 17/6		
ε. 'Αλεξάνδρεια 24/6		
α. Φοντζέιρα 22/6		
ε. Λας Πάμας 2/7		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
α. Φουτζέιρα 2/7		
α. Πειραιά 19/6		
ε. Κολόμπο 26/6		

α. Π. Σαϊδ 26/4		
α. 'Αμβέρσα 17/6		
αργεί 'Αστακό		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Τάουνοβιλ 11/6		
α. Σεπετιμπα 24/6		
αργεί Πειραιά		
αργεί 'Ελευσίνα		
στον Πειραιά 27/6		
α. Χάμπτον 29/6		
στο Ροζάριο 4/7		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/6		
α. Χάμπτον 28/6		
α. Μπουένος 'Αίρες 19/6		
α. Μπουένος 'Αίρες 23/6		
ε. Μπωμόν 23/6		
α. Σιγκαπούρη 12/6		
ε. Ρίτσαρντς Μπαϊν 17/6		
ε. Μπ. 'Αίρες 28/6		
αργεί Ρίβερ Φώλ		
δ. Μπ. 'Αίρες 5/6		
α. Λας 'Αντζελες 26/6		
ε. Τζέντα 17/6		
αργεί Τρινκομάλι		
α. Σάντα Φέ 27/6		
αργεί Πειραιά		
α. Μπ. 'Αίρες 3/5		
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/6		
α. Σάν Νικόλας 1/7		
α. Ρουέκ 30/6		
δ. Παναμά 28/6		
α. Σ. Τζών 28/3 για 'Αλγέρι		
α. Σάντα Φέ 24/6		
α. Χιούστον 27/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/6		
δ. Π. Σαϊδ 3/5		

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΣΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΤ	70	22912
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΛΙΒ	69	26356
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘ	66	20723
ΓΟΡΓΩ	58	7061
ΓΟΥΛΙΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ Α'Ι'Λ	68	2206
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΑΙΤΥ	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	82	19555
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ-		
ΤΗΣ	63	8380
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΙΔΩ	70	10378
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487
ΔΡΥΣ	65	20201
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132
ΕΙΡΗΝΗ Δ	64	9406
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841
ΕΚΤΟΝ	62	11428
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523

ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/5
 δ. Γιβραλτάρ 16/6
 α. Χιούστον 28/6
 α. Ρότερνταμ 27/6
 α. Σιγκαπούρη 20/6
 ε. Σιγκαπούρη 8/5
 α. Βρέμη 4/7
 μετον. «ΠΡΕΣΙΝΤΕΝΤ Ι» (Παν.)
 δ. Σουέζ 30/6
 στο Μπουσιρ
 αργεί Σετσουμπάλ
 α. Μοντεβιδέο 11/6
 ε. Σιγκαγκγκ 2354
 α. Τσάλνα 21/6
 αργεί Σετσουμπάλ
 ε. Πειραιά 21/6
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 δ. Παναμά 4/6
 ε. Τάραντα 26/6
 έπωλήθη Διάλυση
 μετον. «ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ» (Μπαχ.)
 δ. Γιβραλτάρ 30/6
 ε. Κουβέιτ 6/6
 αργεί Άστακό
 αργεί Πειραιά
 υπό παραλαβή
 στον Πειραιά
 α. Κουβέιτ 14/6 για Βροζιλία
 ε. Πόρτ Άλμπέρτ 27/6
 α. Ντάρμπαν 10/6
 α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 29/6

ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/6
 ε. Φόξ 29/6
 α. Σ. Άραβία 22/6
 ε. Πειραιά 16/6
 α. Τζέντα 21/6
 α. Γουέστερνπορτ 6/6
 δ. Σουέζ 25/6
 α. Άμστερνταμ 24/6
 δ. Σκάω 17/6
 α. Όγκλαντ 28/6
 δ. Π. Σαϊδ 1/7
 δ. Κωνίπολη 28/6
 δ. Σουέζ 8/6
 αργεί Γαλαξείδι

ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.....	60	2091	α. Γουάτφορντ 19/6	ΥΦΑΙΣΤΟΣ.....	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ.....	70	5538	α. Γκρενάδα 2/7	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ.....	84	16794	α. Ν. Ύρκη 1/7
ΕΛΑΦΙ.....	68	19495	α. Μπ. Άιρες 28/15	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ.....	76	14052	α. Βίλα Κονστιτούσιον 27/6
ΕΛΑΦΙΝΑ.....	73	14353	δ. Σκάω 30/5	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.).....	77	76088	α. Μπουλέν Μπαίη 17/5
ΕΛΑΓΙΑΝΝΙ.....	70	12142	ε. Άλεξάνδρεια 2κ7/6	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.....	78	15560	α. Άμβέρσα 28/6
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ I.....	64	10652	άρχει Στυλίδα	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.....	77	15560	δ. Π. Σαΐδ 2/7
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ VIII.....	59	9237	άρχει Πειραιά	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ.....	84	16794	α. Ν. Ύρκη 15/6
ΕΛΕΝΑ Β.....	73	20713	ε. Μανίλα 20/5	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.....	68	12680	α. Πειραιά 21/5
ΕΛΕΝΑ Κ.....	62	7672	άρχει Πειραιά	ΘΑΛΑΣΣΗ Α. (δ.).....	65	30490	α. Παναμά 26/6
ΕΛΕΝΗ.....	63	10936	α. Λίβερπουλ 29/6	ΘΑΝΙΚΙ.....	61	9516	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II.....	60	1995	άρχει Πειραιά	ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ.....	64	4626	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II.....	75	35716	α. Ρίο Γκράντε 25/6	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.).....	69	51732	α. Ριγίκα 2/7
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.).....	64	1927	μεσογειακές μεταφορές	ΘΑΣΟΣ (δ.).....	58	12532	α. Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΛΩΡΕΛ.....	61	7293	υπό παραλαβή	ΘΑΣΟΣ Α' Γ' ΛΑΝΤ.....	76	9444	ε. Στουμπάλ 23/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ.....	59	8401	άρχει Γάνδη	ΘΕΑΓΕΝΗΣ.....	72	9986	α. Μουρόβια 23/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ.....	66	12995	α. Παρανάγουα 22/6	ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.....	72	22866	ε. Τζέντα 23/6
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.).....	66	48748	α. Φιλαδέλφεια 23/6	ΘΕΚΟΣ.....	78	16685	δ. Παναμά 30/6
ΕΛΕΥΡΟΠΑ.....	71	11005	δ. Παναμά 25/6	ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ.....	68	35477	ε. Πράια Μόλ 30/5
ΕΛΕΥΣΙΣ.....	62	1859	μεσογειακές μεταφορές	ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ.....	73	69904	ε. Μομπιλ 29/6
ΕΛΙΖΑ.....	69	6006	α. Σαβάννα 15/6	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.....	65	41872	άρχει Πειραιά
ΕΛΙΣΑΒΕΤ.....	72	9111	ε. Άκαμπα 9/6	ΘΕΟΜΑΝΑ.....	65	40473	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΑΣ ΦΗΖΕΡ.....	63	4390	α. Π. Έλιζαμπεθ 27/6	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.).....	68	44863	α. Ραβέννα 8/6
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY.....	70	18734	δ. Κων/πολη 14/6	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.).....	62	24749	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	73	13098	στη Σιγκαπούρη 12/6	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24.000	ε. Άμστερνταμ 30/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΪΣ.....	62	6846	α. Τζέντα 30/3	ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ.....	77	16380	ε. Σάντος 27/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	71	10328	στη Σιγκαπούρη 2/7	ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.).....	75	18951	υπό παραλαβή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	78	17172	στη Σιγκαπούρη 13/6	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.).....	55	8992	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΪΤΟΡ.....	78	17172	στη Ν. Ύρκη 2/7	ΘΕΤΙΣ.....	74	35540	α. Χέυ Πόιντ 17/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ.....	72	8987	στον Πειραιά 4/7	ΘΗΡΑΣΙΑ.....	84	28100	υπό παραλαβή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ.....	62	9667	άρχει Σαρζά	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	79	13889	α. Άμβούργο 29/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ.....	72	11201	στις Μπίτερ Λέικς 8/3	ΙΑΣΩΝ.....	70	11489	άρχει Λονδίνο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ.....	62	6846	άρχει Πειραιά	ΙΚΑΝ.....	58	2882	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ.....	71	10328	στη Ν. Ύρκη 2/7	ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	67	4390	α. Ντάρμπαν 19/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ.....	72	8987	άρχει Πειραιά	ΙΚΤΙΝΟΣ.....	69	11489	άρχει Στυλίδα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ.....	72	10329	άρχει Έλευσίνα	ΙΜΑΛΑΪΑ.....	62	10981	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.....	72	13098	στη Βενετία 8/6	ΙΝΝΑΡΕΝ.....	58	8931	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΗΝ.....	76	11282	α. Σιγκαπούρη 22/6	ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΙΤΥ.....	51	3640	ε. Τσιτακόνγκ 7/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ.....	77	36237	ε. Χάμπτον 24/6	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ.....	83	20960	α. Κπέμε 20/6 για Ρουέν
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	78	36237	ε. Χάμπτον 29/6	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	15498	δ. Π. Σαΐδ 30/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.....	79	36237	α. Βαλτιμόρη 21/6	ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	65	8002	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	78	36237	α. Χάμπτον 22/6	ΙΟΝΙΟΝ.....	70	15387	α. Κολόμπο 28/6
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ.....	72	16207	α. Μπόχα Μπλάνκα 16/6	ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ.....	65	8344	ε. Άλεξάνδρεια 28/5
ΕΛΜΙΝΑ (μ.).....	69	54857	α. Τενερίφη 1/7	ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ.....	72	7006	α. Δακάρ 20/6
ΕΛΟΝΑ.....	69	6162	μετον. «ΠΛΟΝΑ» (Κυπρ.)	ΙΡΙΣ.....	72	4999	μετον. «ΙΟΛΙ» (Έλλ. 7
ΕΛΟΣΕΑΝ.....	65	17847	ε. Τζέντα 4/6	ΙΧΘΕΙΣ.....	77	19166	στον Τσιτακόνγκ 27/5
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.).....	69	41478	α. Σάροχ 26/6	ΙΩ.....	69	8909	δ. Σουέζ 8/6
ΕΛΠΑΝ.....	67	5487	άρχει Πειραιά	ΙΩΑΝΝΑ.....	65	10232	α. Ρίο Γκράντε 27/6
ΕΛΠΙΔΑ.....	66	9918	άρχει Πειραιά	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	61	22075	δ. Π. Σαΐδ 3/7
ΕΛΠΙΔΑ.....	75	% % & /	α. Ρεγιουνιόν 13/6	ΙΩΑΝΝΗΣ.....	68	9631	μετον. «ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ» (Κυπρ.)
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ.....	71	16822	ε. Κόμπε 30/6	ΙΩΑΝΝΗΣ.....	59	3139	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΣ.....	71	9885	α. Γκεράλντον 19/6	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	68	16227	ε. Άμπιτζάν 2/6
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ.....	69	12216	α. Σιγκαπούρη 5/6	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.).....	82	30041	α. Ρας Τανούρα 21/6
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ.....	65	27830	άρχει Στουμπάλ	ΙΩΝ.....	71	11506	άρχει Λονδίνο
ΕΜΟΥΛΙ (δ.).....	58	20590	ε. Πειραιά 28/6	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ.....	76	16023	α. Όζακα 13/6 για Μπουσάν
ΕΜΠΡΟΣ.....	78	8890	α. Άμβέρσα 1/7	ΚΑΒΟ ΓΙΟΝΟΝΑΣ.....	67	10322	α. Ντάρμπαν 28/6
ΕΝΑΤΟΝ.....	67	9548	άρχει Πειραιά	ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ.....	68	10322	ε. Μομπάσα 12/6
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ.....	70	10006	επισκευές Κινούρα 5/7	ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.).....	69	50998	άρχει Πειραιά
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ.....	73	8927	στην Γάνδη	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	12772	α. Ένοβα 29/6
ΕΠΟΣ.....	77	9786	δ. Π. Σαΐδ 25/6	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772	ε. Ντάρμπαν 26/6
ΕΠΟΣ.....	78	6053	άρχει Πειραιά	ΚΑΘΡΙΝ Α.....	70	16285	ε. Κεμπέκ 4/6
ΕΡΗΝΙΩ.....	65	16405	α. Γκάνδη 27/6 για Φλάσινγκ	ΚΑΛΑΒΡΙΑ.....	66	24309	ε. Βοστώνη 26/6
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.).....	72	126140	άρχει Πειραιά	ΚΑΛΕΝΤΖΙ.....	64	7558	α. Σιγκαπούρη 19/6
ΕΡΜΗΣ.....	72	15951	ε. Ρίο Γκράντε 21/6	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.).....	67	34498	α. Ρίο Γκράντε 15/6
ΕΡΜΙΟΝΗ.....	66	4508	ε. Στουμπάλ 26/6	ΚΑΛΙΟΠΗ Α.....	69	11329	α. Γούλμινγκτον 7/5
ΕΡΜΙΟΝΗ.....	68	16122	α. Μπ. Άιρες 30/3	ΚΑΛΙΟΠΗ Α.....	74	15938	α. Λουλέα 20/6
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (δ.).....	67	46248	στη Σιγκαπούρη 30/3	ΚΑΛΙΟΠΗ Α.....	56	5382	προς διάλυση
ΕΡΣΗ (δ.).....	68	45988	άρχει Χαλκίδα	ΚΑΛΑΜΑΡ.....	51	6199	άρχει Λουάντα
ΕΡΥΘΙΑΝΗ.....	68	19077	έπωληση Άλλοδαπούς	ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.....	73	11349	α. Λας Πάλμας 25/6
ΕΣΠΕΡΙΣ.....	77	9437	ε. Π. Σαΐδ 26/6	ΚΑΛΥΨΟ.....	73	6172	α. Θεόντα 21/6
ΕΣΠΕΡΟΣ.....	77	31329	α. Σάντος 12/6	ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14568	α. Χόγκ Κόγκ 26/6
ΕΥΑ (δ.).....	81	41223	υπό παραλαβή	ΚΑΜΠΟΣ.....	71	13116	α. Ν. Όρλεάνη 2/6
ΕΥΑ.....	59	11894	α. Π. α. Πιέρ 16/6	ΚΑΝΑΡΗΣ.....	79	19037	α. Βανκούβερ 17/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ.....	67	12757	έπωληση Κινέζους Διαλυτές	ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.).....	78	151225	ε. Άιν Σούνκα 17/6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.....	74	6942	ε. Ρουέν 20/6	ΚΑΠ ΙΤΕΑ.....	71	4960	α. Άλεξάνδρεια 14/6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.....	76	16844	α. Άμβέρσα 23/6	ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ.....	74	3600	δ. Κων/πολη 20/6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΔΕΜΟΣ.....	60	14609	δ. Σουέζ 18/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850	α. Χόγκ Κόγκ 27/6
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	63	8454	α. Πειραιά 24/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	68	24801	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.....	78	16935	α. Χιούστον 17/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313	στο Όυμ Κουάσο
ΕΥΗ Α.....	67	14569	δ. Έπτάνησα 14/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ.....	68	24668	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΗΜΕΡΙΑ.....	73	13631	ε. Γουέλινγκτον 30/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.....	68	15355	δ. Γιβραλτάρ 30/6
ΕΥΘΑΛΙΑ.....	72	29148	δ. Κων/πολη 24/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	67	8113	α. Χάβρη 27/6
ΕΥΘΥΤΗΣ.....	73	10006	α. Ντάρμπαν 19/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.....	69	10839	α. Σιγκαπούρη 20/6
ΕΥΧΑΛΙΑ.....	59	8630	άρχει Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	14807	α. Τής 16/5 για Άλγέρι
ΕΥΝΟΙΑ.....	70	10006	α. Σάν Φρανσίσκο 29/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ.....	67	16098	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ.....	56	2672	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ.....	68	23372	α. Ν. Όρλεάνη 24/6
ΕΥΡΥΑΛΟΣ.....	73	10713	α. Έσπεργκ 28/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ.....	66	16048	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΡΩΠΗ.....	59	8222	άρχει Στυλίδα	ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ.....	80	32600	ε. Γιούρπορτ 2/7
ΕΥΡΩΠΗ II.....	60	8242	άρχει Πειραιά	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ.....	72	16366	ε. Ικόνιο 27/5
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ.....	72	6680	ε. Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858	α. Άλγκεκίρας 23/6
ΕΥΣΤΑΘΙΑ.....	57	7165	άρχει Χαλκίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	63	15819	άρχει Στυλίδα
ΕΥΤΕΡΠΗ.....	56	1593	άρχει Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΡ (δ.).....	72	58185	α. Γιούρπορτ 17/6
ΕΥΤΥΧΙΑ.....	65	10344	άρχει Χαλκίδα	ΚΑΠΤΑΙ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193	α. Λός Άντζελες 18/6
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.....	79	10996	δ. Ντόβερ 4/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763	άρχει Βομβάη
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ.....	80	10342	α. Κόμπε 15/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	13531	ε. Ν. Όρλεάνη 2/7
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.).....	75	57160	δ. Π. Σαΐδ 3/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ.....	82	32241	ε. Βανκούβερ 26/6
ΕΦΗ.....	61	3791	ε. Νασσάου 28/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372	δ. Γιβραλτάρ 15/6
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ.....	60	9163	άρχει Νουεβίτας
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Γ. Π.....			
				ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.).....	76	123648	α. Τζέντα 18/6
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Δ.....			
				ΠΑΤΕΡΑΣ.....	77	21194	δ. Σουέζ 23/6
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Α.....	61	13338	άρχει Πειραιά
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΡΤΖ Α.....	66	19595	α. Κομώ Μπαίη 22/6
				ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	15961	άρχει Πειραιά
				ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ.....	73	23688	α. Ν. Όρλεάνη 20/6
				ΚΑΡΛΟΒΑ.....	75	29314	α. Λός Άντζελες 26/6
				ΚΑΡΜΕΝ.....	65	23391	ε. Χάιφα 1/7
				ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	68	10562	α. Κάρντιφ 14/5
				ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	66	5681	α. Πειραιά 27/6
				ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324	α. Π. Σαΐδ 3/7
				ΚΑΡΟΣ.....	67	12702	α. Μασσαλία 22/6
				ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701	επισκευές Άμβούργο 9/6
				ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067	α. Νιούκαστλ 22/6
				ΚΑΣΚΑΝΤΑ.....	63	12407	άρχει Άργοςσόλι
				ΚΑΣΟΣ.....	76	14983	α. Ταμπίκο 21/6
ΖΑΝΕΤ.....	66	4503	α. Ρότερνταμ 3/7				
ΖΑΝΝΗΣ.....	81	22857	δ. Σουέζ 1/7				
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	74	30168	ε. Ροζάριο 20/6				
ΖΑΝΤΕ (δ.).....	69	54282	α. Λας Πάλμας 3/6				
ΖΕΤΤΑ.....	71	20516	ε. Ρίτορντ Μπαίη 24/6				
ΖΕΥΣ.....	60	11687	άρχει Πειραιά				
ΖΕΦΥΡΟΣ.....	77	16366	α. Ν. Όρλεάνη 9/6				
ΖΗΝΩ.....	81	23100	α. Γκόουβ 12/6 για Σοφάγκα				
ΖΗΝΗ.....	76	11348	ε. Χάβρη 30/6				
ΖΥΓΟΣ.....	76	19166	ε. Κέιπ Τάουν 20/4				
ΖΥΓΟΣ.....	69	3490	άρχει Άστακό				
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	65	34501	άρχει Πειραιά				
ΗΒΗ.....	70	2865	μεσογειακές μεταφορές				
ΗΖΥ ΡΑΪΝΤΕΡ.....	81	4617	άρχει Πειραιά				
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035	ε. Παρανάγουα 7/6				
ΗΡΩ.....	65	23390	ε. Λισσαβώνα 22/6				
ΗΣΤΡΟΥΪΝΤ.....	81	16700	α. Βουλώνη 15/6				
ΗΣΤΡΟΠΟΡΤ.....	67	27018	άρχει Άργοςσόλι				

ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Βερακρούζ 26/5
ΚΑΣΣΙΑ.	72	16704	α. Ν. Ὁρλεάνη 15/6
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.	59	4632	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ.	68	26537	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Κων/πολὶ 7/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Σπείζα 12/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεουσινιακὲς μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Π. Σαῖδ 30/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. Ἀλεξάνδρεια 10/6
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	ἀργεῖ Σιγκαπούρη
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ἀργεῖ Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Μπλιμπό 29/5

ΚΕΊ'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	ε. Βανκούβερ 19/6
ΚΕΊ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 26/6
ΚΕΊ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Λός Πάλμας 28/6
ΚΕΊ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΚΕΊ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9888	ε. Π. Χάρκωρτ 6/6
ΚΕΊ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΊ'ΣΟΝ.	70	11256	μετον. «ΜΑΝΕΣΙ» ('ΕΛΛ.)
ΚΕΊ'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. 'Αμβέρσα 30/6
ΚΕΊ'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	ε. Σάουθεν 'Ανκορατζ 1/6
ΚΕΊ'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	ε. Μπ. 'Αίρες 29/6
ΚΕΊ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΎ	71	9964	δ. Θέραντεντ 'Αϊλ 18/6
ΚΕΊ'Π ΡΙΟΝ	72	8908	ε. Σχζέιαν 12/6
ΚΕΊ'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	δ. 'Επτάνησα 18/6
ΚΕΊ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Ν. 'Υόρκη 19/6
ΚΕΊ'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΚΕΊ'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	δ. Παναμά 30/6
ΚΕΊ'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Μπ. 'Αίρες 14/6
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. 'Αμβέρσα 16/6
ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/6
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ.	58	7509	αργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερνεσουέν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	71	13907	αργεί Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ).	71	16400	αργεί Πειραιά
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	66	52870	ε. Ρίο 'Ιανέριο 10/6
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ).	78	245140	α. Τερνέστη 26/6
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	α. Φοντζέιρα 24/6
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Αιγούστα 20/6
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	αργεί Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Γένοβα 27/6
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	α. Ντάρμπαν 11/6
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	αργεί Πειραιά
ΚΛΕΙΩ	58	8791	α. Κέιπ Τάουν 21/6
ΚΟΜΕΤ	72	9824	αργεί Πειραιά
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	71	15547	δ. Ντόβερ 19/6
ΚΟΝΔΩΡ	67	5842	α. Νταμπερ 7/4
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	δ. Ντόβερ 2/6
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	δ. Π. Σαϊδ 30/6
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	δ. 'Εσκουμίν 8/6
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Γιουρσοπορ 20/6
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΠΙΤΑΜΠ	72	39219	δ. Π. Σαϊδ 27/6
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	δ. Ντόβερ 27/6
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	18000	α. Ρότερνταμ 29/6
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Ν. 'Υόρκη 6/6
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Π. Γουέλκωτ 1/6
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Σάντος 22/6
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Ντάρμπαν 27/6
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	α. Μπάχια Μπαλάνκα 8/6
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	α. Σάντος 28/6
ΚΟΝΣΤΕΛΕΊ'ΣΟΝ			α. Μπάχια Μπαλάνκα 16/6
ΓΚΑΛΑΖΥ	67	7680	ε. Ν. 'Υόρκη 28/6
ΚΟΝΣΤΕΛΕΊ'ΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΡΑΊ'Ζ	77	5539	α. Τσάρλεστον 15/6
ΚΟΝΣΤΕΛΕΊ'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ.	67	7687	ε. Πειραιά 27/6
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. Σουζέ 3/7
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ.	63	7689	στη Μομπάσα
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ).	64	38000	υπό καθεύκηση
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	ε. Πειραιά 18/6
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	δ. Παναμά 13/5
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Σινγκαπούρη 23/6
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/6
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	αργεί 'Αστακό
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ.	64	4772	προσάρθε Τζιμπουτί
ΚΟΦΗ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ	66	5153	στο Ντουμπάι
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	αργεί Πειραιά
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6475	επωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	α. 'Αλγκίρας 21/6
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	δ. Κων/πολη 20/6
ΚΡΑΤΩΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	α. Σάν Χοσέ 2/8/82
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Κόρποου Κρίστι 30/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Κόμπε 15/6 για Τζέντα
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ).	68	14923	α. Πειραιά 13/6
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	δ. Παναμά 29/6
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΛΗΘ (δ.)	74	42470	α. Σάλλομ Βος 23/6
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832	ε. Πουλμοντάι 30/6
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ).	67	14926	δ. Σουζέ 23/6
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Κόμπε 14/6
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	αργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΊ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Κόμπε 21/6
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	υπό παραλαβή
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	ε. 'Ινχιών 15/6
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Ούμ Σάιντ 22/6
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ).	71	14923	αργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Γιβραλτάρ 29/6
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΎ' (δ.)	73	61054	δ. Π. Σαϊδ 1/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Π. Σαϊδ 26/6
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΊ'ΝΤ	82	11500	α. Κόμπε 14/6
ΚΡΙΟΣ	59	16875	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Γιβραλτάρ 19/6
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	ε. Χιούστον 28/6
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. 'Ασνοντ 8/6
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	δ. Σουζέ 1/7
ΚΡΟΥΣΕΊ'ΝΤΕΡ	58	1596	αργεί Πειραιά
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Ρίο Κράνεν 9/6
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΝΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Πειραιά 8/6
ΚΥΘΝΟΣ (δ).	71	17355	α. Πόρτσμουθ 19/6
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Σουζέ 18/6
ΚΥΜΑ	60	7758	αργεί Πειραιά

ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443	ἀργεῖ Ἀσάκις
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000	α. Λουέα 30/6
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	66	8943	ε. Ἀλεξάνδρεια 19/6
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ.....	66	20516	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ.....	60	3708	στό Κολόμνο 4/7
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ.....	69	6848	ε. Φλώρινα 24/6
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	62	2935	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	δ. Ντόβερ 24/6
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823	α. Ρίο Γρανέτι 31/5
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	μερονιακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪ'Υ	68	4350	α. 'Ισποίτες 19/6
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ἀργεί Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Σουζέ 27/6
ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΙΝΑ	59	2850	διάλυση Γκαντάντι
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ἀργεί Ρίβερσ Φώλ
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925	ἀργεί Πειραιά
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	ἀργεί 'Ημογράβεν
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	α. Φοντζέιρα 3/6
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λουμπεκ Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Σάντος 19/5 για 'Αλγέρι
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειοιακός μεταφορές
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Τουμπάρδο 28/5
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	δ. Σουζέ 3/7
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	δ. Κων/πολη 10/6
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	ε. 'Αλγκεθίρας 19/6
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306	α. Τής 27/6
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	στη Μάλα 29/6
ΛΕΒΑΝΤΕ	67	33980	α. Χάμπτον 16/5 για Βραζιλία
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ἀργεί Γαλαξειδι
ΛΕΜΑΝ	66	2953	στον Πειραιά
ΛΕΝΑ II	68	15761	δ. Σουζέ 25/6
ΛΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	ἀργεί Σετσουμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	ἀργεί Σετσουμπάλ
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισσαβωνα
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	60	4489	διάλυση Σπλιτ
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	στη Δουκνέκρη 2/7
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	ἀργεί Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Π. Μαχόμεντ Κασίμ 4/6
ΛΕΩΝ	72	2311	ἀργεί 'Ηγομενίτσια
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Χόγκ Κόγκ 16/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ἀργεί Φορταλέζα (ἀποθήκη)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	ἀργεί Στυλιδά
ΛΗΔΑ	63	8566	ἀργεί Πειραιά
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Μάλα 27/6
ΛΗΤΩ	76	18104	υπό παραλαβή
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	ἀργεί Σετσουμπάλ
ΛΙΜΠΕΠΟΡΤ	83	19343	ε. Κομπάρ 'Αϊλαντ 25/6
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	πρός Χόγκ Κόγκ
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. Πράια Μόλε 20/6
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	α. Σινκαπούρη 9/6
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Βοστών 28/6
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	ἀργεί 'Ηγομενίτσια
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. 'Αμβούργο 20/6 για Μπ. 'Αμπάς
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	α. Ρανγκούν 25/6
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Βαρκελώνη 8/6
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Χόβρη 8/6
ΛΙΩ	68	9650	α. 'Ιτατζάι 29/6
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ἀργεί Βασάρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Φός 26/6
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Κινούρα 21/6
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Σινκαπούρη 16/6
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Χάμπτον 11/6
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ε. Ν. 'Ορλέαν 1/7
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Ν. 'Ορλέαν 15/6
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Γκιζόν 9/6
ΛΥΡΑ	67	41914	ἀργεί Σετσουμπάλ

M. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	στην Κάντα 29/6
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	στην "Ακαμία
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Ντόρμπαν 17/7 γιά Γάνδη
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ).	81	23000	α. Ν. "Όρελντ 30/6
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Ν. "Υόρκη 16/6 γιά Σάντος
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Ρίο "Ιανέιρο 23/6 γιά "Όδησσό
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	στών Πειραιά 30/6
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Σηάτλ 1/7
ΜΑΙ"Υ"ΣΑΝ ΙΙ.	58	5376	δ. Σουζέ 1/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.	73	31427	α. Ροζάριο 30/5 γιά Ρωσία
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9504	ε. Σετσμπάλ 16/5
ΜΑΚΡΑ	73	8957	άρχει Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	άρχει Πειραιά
ΜΑΝΝΑ (δ).	70	65223	α. Τερονόττι 19/6
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ).	83	32300	στό Κριστομπαλ 27/6
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Κόρπους Κρίστι 26/6
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S).	83	31951	δ. Παναμά 28/6
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Ούσκαπουκί 25/6
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	άρχει Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525	ε. Μπαντόρ Χομεινί 25/5
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Νουλούθ 12/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. "Όλμπου 27/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Βίλα Κονστιτούσιον 24/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Λός "Αντζελες 11/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Νταμάρ 19/6
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ"Υ"ΓΕΤΟΣ	82	32300	ε. Πόρτ "Άρθρου 16/6
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ"Τ"Κ	62	8967	στό Κονακρί 2/7
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Πειραιά 3/6
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Μογκαντίσου 10/6
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 29/6
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	άρχει "Άργυστόλι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙΙ.	49	6607	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ).	78	81106	στών Πειραιά
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Τάμα 16/6
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ).	70	17485	α. Μπιλμπάο 2/7
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Ρίο "Ιανέιρο 16/4
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ (δ).	65	47544	α. Μπουσάν 7/5
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Νικόσια 12/6
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.	78	10994	α. Γιοκοχάμα 26/6
ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.	74	15938	ε. Πειραιά 16/6

ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΗ.	70	9565	ε. Καλαμπάρ 15/6
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Λιβερούλη 12/6
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ).	70	51602	α. Μιλφροντ Χάβεν 18/5
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Τόκυο 5/6
ΜΑΡΙΑ Α.	77	20822	α. Μπ. "Αίρες 30/6
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.	67	11001	δ. Έσκουμίν 11/5
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Άλγκεθίρας 8/6
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ.	67	9365	ε. Γιουροπόρτ 27/6
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ.	77	18604	α. Μπ. "Αίρες 9/6
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΓ'Θ (δ).	66	42799	δ. Γιβραλτάρ 27/6
ΜΑΡΙΑΝΘΗ.	70	9767	δ. Κων/πολη 18/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ).	73	17432	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ.	79	5700	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ).	75	68411	
ΜΑΡΙΓΩ.	72	9824	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ).	75	115207	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΕΤΤΑ.	65	8344	ε. Πειραιά 16/6
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ).	67	40075	δ. Κων/πολη 24/6
ΜΑΡΙΚΑ.	62	9055	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΛΥ.	71	16269	δ. Μπουένος Αίρες 16/6
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14569	δ. Κων/πολη 28/6
ΜΑΡΙΝΑ (δ).	80	40000	α. Μποναίρ 28/6
ΜΑΡΙΝΑ.	60	4116	ε. Μολφέτα 15/6
ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19566	δ. Μπρουναμπούτελ 18/6
ΜΑΡΙΝΙΚΗ.	73	85367	στην Κασίμα 5/7
ΜΑΡΙΟΝ.	67	33586	άρχει Σετομπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.	73	30077	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ.	68	29324	δ. Κων/πολη 12/5
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.	72	17510	στο Σκάγκεν 23/6
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	α. Χιούστον 25/6
ΜΑΡΚΙΖ.	75	28082	ε. Φάλμουθ Μπαίη 21/6
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.	83	21000	α. Κέιπ Τάουν 18/6
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Χόγκ Κόγκ 14/6
ΜΑΡΛΕΝ.	57	5087	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.	78	19974	ε. Ν. Όρλεάνη 29/6
ΜΑΡΟΥΛΑ.	82	32300	ε. "Ακαμπα 16/5
ΜΑΡΣ.	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΥΛΙΖΑ.	70	15808	άρχει Στυλίδα
ΜΑΡΩ.	73	32510	δ. Παναμά 15/7
ΜΑΣΣΑΛΙΑ.	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.	69	22391	δ. Σκώ 5/6
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ).	62	12197	στη Βαλένθια 18/5
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ.	70	8455	ε. Κολόμπο 28/6
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ.	65	10554	α. Σιγκαπούρη 18/5
ΜΑΤΘΙΔΑ.	65	7696	άρχει Πειραιά
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ.	62	9685	άρχει Πειραιά
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.	78	15688	α. Λυτέλτον 28/6
ΜΕΛΙΤΩΝ.	68	10017	α. Τζέντα 14/6
ΜΕΛΟ'Ι.	68	8887	α. Πενάγκ 6/6
ΜΕΛΩ ΛΕΜΟΥ (δ).	71	113780	άρχει "Αλιβέρι
ΜΕΛΩ Χ.	68	10355	ε. Μπαντάρ "Αμπάς 26/5
ΜΕΛΕΜΙ (δ).	76	24743	έπισκευές "Αμβούργο 26/6
ΜΕΛΕΜΙ ΙΙΙ.	68	15761	δ. Γιβραλτάρ 28/5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ.	69	12748	ε. Κακινάνα 23/6
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΙΤΕΣ.	59	12255	δ. Παναμά 20/6
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ).	74	75573	δ. Ντόβερ 27/6
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ.	81	9969	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.	81	9969	υπό καθέλκυση
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.	62	14483	ε. "Αλεξάνδρεια 27/6
ΜΕΝΤΡΟΚ.	65	8999	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ.	62	11940	α. "Αλεξάνδρεια 25/6 για Τουρκία
ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ.	57	3709	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ).	77	80655	ε. Σιγκαπούρη 27/6
ΜΕΡΑΚΛΗΣ.	75	28082	α. Φάλμουθ Μπαίη 29/6
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ.	78	12598	δ. Σουέζ 15/6
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ).	74	61172	α. Φιλαδέλφεια 18/6
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ).	70	17485	α. Ν. "Υόρκη 29/6
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ).	70	17486	α. "Αμμόχωστο 28/6
ΜΕΣ. ΓΗ (δ).	71	17356	ε. Πειραιά 18/6
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ).	70	17485	α. Φαλκονέρα 25/6
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ).	73	17355	α. Λάρνακα 26/6
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ).	72	17718	α. "Αμβέρσα 2/7
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ).	79	43957	α. Μπιλμπάο 24/6
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ).	80	45000	δ. Σουέζ 26/6
ΜΗΛΟΣ.	84	26100	υπό ναυπήγηση
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	79	10991	α. Τσαγκουαράμας 20/6
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ.	60	22634	άρχει Πειραιά
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ.	76	19150	δ. Π. Σαϊό 25/4
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.	57	5289	στο Κουβέιτ
ΜΙΝΑ.	67	12843	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.	70	1591	άρχει Ν. "Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ.	69	1570	δ. Παναμά 25/6
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. Σεβίλλη 22/6 για Τρίπολη
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ.	69	1582	α. Ν. "Ορλεάνη 9/6
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.	70	1892	α. Ν. "Ορλεάνη 1/7
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ.	71	1583	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	ε. Ν. "Ορλεάνη 28/6
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.	72	1582	ε. Σαβόνα 28/6
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ).	70	1598	ε. Τζέντα 23/6
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.	70	1592	α. Σεβίλλη 14/6 για Μισουράτο
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.	71	1592	άρχει Ν. "Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ.	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ.	71	1563	άρχει Ν. "Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ.	70	1691	ε. Τζέντα 20/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.	74	1577	άρχει Ν. "Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ.	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ.	70	1592	άρχει Ν. "Ορλεάνη
ΜΙΝΩΣ.	75	28082	α. Παρανάγκουα 25/6
ΜΙΡΕΝΕ.	68	4998	α. Ν. "Ορλεάνη 30/6
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.	68	22217	α. Μπάχα Μπλάνα 8/6
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΝΑ.	74	22082	ε. Σετομπάλ 13/6
ΜΙΧΑΝΑ Κ. (δ).	75	60930	μεταφορές "Ερυθράς Θαλάσσης
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.	68	23067	δ. Γιβραλτάρ 1/7

ΜΙΧΑΛΗΣ (μ).	72	55204	α. Τής 22/6
ΜΙΧΑΛΗΣ.	69	12748	δ. Κερμπεκ 22/6
ΜΙΧΑΛΗΣ.	74	8825	α. Μερσίνη 12/5
ΜΙΧΑΛΗΣ.	70	2867	α. Χαβόνα 20/6
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	δ. Παναμά 21/56
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σαρζά
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ.	78	16726	ε. Μελβούρνη 28/6
ΜΗΝΟΖΟΥΝΗ.	68	36168	α. Λός "Αντζελες 21/6
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ).	69	47958	επώλ. Ταϊβανούς διαλυτές
ΜΟΜΕΒΑΣΙΑ (δ).	73	61172	α. Μένα Σάουντ 5/6
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	άρχει Πειραιά
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ.	77	5509	α. Λονδίνο 29/6
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.	83	31500	α. Μομπίλ 30/6
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.	83	32129	ε. Ρότερνταμ 3/7
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	87	8799	ε. Πειραιά 10/56
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ.	66	8937	ε. Πειραιά 5/6
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ.	72	13686	α. Λάος 6/6
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ.	73	9859	α. Λεϊβ 18/5 για Λιβύη
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ.	61	6950	δ. Σουέζ 11/6
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΖΤ.	66	8677	ε. "Αμβέρσα 2/7
ΜΠΑΡΡΥ.	66	14359	άρχει "Αργουστόλι
ΜΠΑΤΗΣ.	73	78373	α. Γουακαμάμα 18/6
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ.	67	1599	ε. Νάντη 23/6
ΜΠΕΤΤΥ.	70	10495	ε. Μπουναβεντούρα 15/6
ΜΠΗΛΙΦ.	71	9584	δ. Ντόβερ 13/6
ΜΠΙΑ.	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ'Υ.	63	9657	άρχει Πειραιά
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ.	71	13867	υπό παραλαβή
ΜΠΟΝΑΝΖΑ.	68	18005	δ. Κων/πολη 27/6
ΜΠΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.	72	3621	στο Ντουμπάι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ).	81	29910	δ. Σουέζ 20/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ).	82	34000	α. Ρός Τανούρα 22/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΡΤΕ (δ).	70	113425	ε. Ταϊβάν 10/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.	79	18935	α. Γάνδη 13/6
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	α. "Αμβούργο 28/6
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ.	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ).	68	14948	άρχει Ρίβελ Φώλ
ΜΠΡΗΖ.	64	35082	άρχει "Ελευσίνα
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382	δ. Γιβραλτάρ 7/6
ΜΥΚΟΝΟΣ.	67	12277	α. Μοντεβιδέο 18/5
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ.	77	5511	α. Μπότγουντ 30/6
ΜΥΡΤΙΑ (δ).	68	14949	δ. Γιβραλτάρ 13/6
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ.	57	9345	άρχει Γαλαξείδι
ΜΥΡΤΟΣ.	70	9085	άρχει "Αργουστόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ).	69	51705	ε. Γένοβα 29/6
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ.	66	20199	άρχει Γάνδη
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ.	75	35561	ε. Βαρκελώνη 25/6
ΝΑΞΟΣ.	70	8825	α. Ρεσίφε 10/6
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	80	10982	ε. Μπάρ 22/6
ΝΑΤΑ.	77	9359	α. Τζέντα 18/6
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ).	75	115207	άρχει Τζέμπελ "Αλί
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ.	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ.	66	6845	άρχει Πειραιά
ΝΑΥΤΙΛΟΣ.	70	16224	ε. Πειραιά 26/3
ΝΑΥΤΙΛΟΣ.	71	16246	ε. Π. Σαϊό 31/5
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.	78	16478	ε. "Νατ Λόντον 21/6
ΝΕΑ ΤΥΧΗ.	78	16478	στο Φλώοσινγκ 20/6
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ).	81	29700	δ. Παναμά 2/7
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ.	78	33191	α. Μαντράς 27/6
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ.	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑ.	66	12259	άρχει "Ελευσίνα
ΝΕΜΕΑ (μ).	71	57829	α. Λός Πάλμας 23/5
ΝΕΜΕΑ.	79	10993	ε. Μπαχραϊν 27/6
ΝΕΜΕΣΙΣ.	66	18781	άρχει Πειραιά
ΝΕΝΑ.	74	39866	α. "Αμστερνταμ 16/6
ΝΕΟΤΗΣ.	71	9082	α. Φουτζέιρα 30/6
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ.	65	27960	άρχει Πειραιά
ΝΕΣΤΟΡ.	82	37000	α. Σιγκαπούρη 27/6
ΝΕΣΤΟΡ.	68	25755	α. Λός "Αντζελες 20/6
ΝΕΣΤΡΟ ΣΚΑ'Υ.	72	9606	δ. Γιβραλτάρ 12/6
ΝΕΣΤΡΟ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	άρχει Γαλαξείδι
ΝΕΦΕΛΗ.	68	24894	άρχει Γαλαξείδι
ΝΕΦΕΛΗ.	70	14096	ε. Πειραιά 23/6
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ).	60	25471	άρχει Πειραιά
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ).	76	121542	ε. Κούλ Ντέ Σάκ 12/7
ΝΗΡΕΥΣ.	56	9942	στο "Ελ Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ.	61	5693	άρχει Χαλκίδα
ΝΙΚΑΙΑ.	73	19831	α. Σάντος 24/6 για Τόκυο
ΝΙΚΑΤΩΡ.	64	10275	α. "Αλεξάνδρεια 19/6
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ.	72	5990	α. Βρέμη 27/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ.	72	19182	ε. "Αλεξάνδρεια 18/6
ΝΙΚΟΛΑΣ.	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ.	75	29004	ε. Χάμπτον 2/7
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Βρέμη 29/6
ΝΙΚΟΣ Β. (δ).	49	15980	άρχει Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ).	71	65347	άρχει "Αλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	α. Πειραιά 21/56
ΝΙΜΠΑΛ.	71	2994	άρχει Πειραιά
ΝΙΜΡΟΝΤ.	76	39004	α. Λά Παλις 24/6
ΝΙΟΒΗ (μολ.).	69	21427	α. Σάντος 26/6
ΝΙΟΝΙΟ.	69	15874	δ. Κερμπεκ 25/5
ΝΙΤΣΑ (δ).	71	16400	α. Χιούστον 17/6
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.	83	40300	α. Χέυ Πόιντ 30/6
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ.	54	7701	άρχει "Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ.	66	25820	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ.	84	36300	α. Νιούκαστλ 16/6
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ.	61	15092	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ.	62	15110	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ.	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΣΤΟΣ (δ).	60	21199	άρχει Μπελέμ
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	δ. Γιβραλτάρ 16/6
ΝΟΤΟΣ (δ).	64	49055	άρχει Γαλαξείδι
ΝΟΥΒΕΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ.	66	22260	α. Φουτζέιρα 24/6
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	ε. Χάλφαξ 29/6
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	α. Τόγκνα 13/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΙΦ'Ι'ΝΤ.	74	14523	α. Χιούστον 17/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ.	77	15320	ε. Βουλώνη 27/6

ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Χιούστον 11/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Χιούστον 1/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Σαβόνα 1/7
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ε. Τζιμπουτί 5/7
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	65	7700	άρχει Γαλαξειδί
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Αύγουστα 12/6
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχει Μπλάγκουότερ
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	πρός Καμάρ
ΝΤΟΦΙΝ II (δ.)	59	12463	α. Ν. Υόρκη 30/6
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. 'Αμβέρσα 2/7
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	άρχει Πειραιά
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	α. Γένοβα 25/6
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Γένοβα 26/6
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	α. Λας Πάλμας 26/6

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Ρότερνταμ 22/6
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	άρχει Πειραιά
ΟΛΚΟΥΖ	60	3030	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	δ. Π. Σαϊδ 26/5
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Πειραιά 22/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. 'Αμβέρσα 15/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	α. Χάβρη 28/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	68259	α. Μπαλό Τέρμιναλ 23/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Θάντερ Μπαϊν 16/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΠ	73	15478	ε. Γκάδβεστον 22/6
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Ντάρμπαν 12/6
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	63	14595	άρχει Πειραιά
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	α. Λας Πάλμας 22/6
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. 'Αρταλοτάνγκεν 30/6
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	άρχει Πειραιά
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868	ε. Πειραιά 22/6
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Πειραιά 25/6
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	υπό καθέλκυση
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	άρχει Μπλμπάο
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16822	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Μπανγιάρμασιν 11/6
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	82	18818	άρχει Κασουέρι
ΟΣΕΑΝ ΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	άρχει Πειραιά
ΟΤΖΚΟΟΥ	60	2981	άρχει Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	60	7504	άρχει Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥ'Ι'ΝΣΤΟΝ	70	15579	άρχει Στιλνίδα
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	α. 'Αμβέρσα 16/5
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (άποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	δ. Σκώ 26/5
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	άρχει Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	άρχει Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ	70	8967	α. Κολόμπο 22/6 για Λατάκια
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	63	15377	ε. Μαντράς 30/6
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	53	2605	στο Λάος
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	49	1597	άρχει Γκρέιτ Μπίτερ
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	59	10363	άρχει Σετούμπάλ
ΠΑΙΔΙΑ	63	18430	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	60	9317	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	59	7052	ε. Τσιταγκόνγκ 10/6
ΠΑΛΜΕΑ	63	5149	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 26/6
ΠΑΛΜΙΣ	60	10778	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΑΛΟΜΑ	58	7695	άρχει Στιλνίδα
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	29491	α. Μπάγια Μπλάνκα 11/6
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	77	16237	υπό παραλαβή
ΠΑΝΑΓΙΑ	73	8953	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	68	4400	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Σάντος 20/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΕΛΛΑΣ	82	35127	α. Ρίταρντς Μπαϊν 16/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ	58	8764	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	66	13015	α. 'Αμβέρσα 26/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Κιγκστον 20/6
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	61	9091	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	74	14790	ε. Πειραιά 20/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	80	30639	α. Σάντος 18/6
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	59	10168	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	58	9603	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2912	α. Σόρεχαμ 27/6
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	70	2902	ε. Πειραιά 28/6
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	72	4499	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	73	16640	ε. Βαρκελώνη 1/7
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	82	30851	δ. Παναμά 29/6
ΠΑΡΓΑ	77	16380	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/6
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	59	10065	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	11783	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΟΣ	60	8214	άρχει Γερμανία
ΠΑΡΟΣ (δ.)	65	8883	στο Ντουμπάϊ 8/6
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	73	17355	α. Δουνκέρκη 2/7
ΠΑΣΙΘΕΑ	67	45127	ε. Πειραιά 25/5
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	71	80225	ε. Νταμπέρ 18/6
ΠΑΤΜΟΣ	65	38116	δ. Σουέζ 13/6
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	α. Αύγουστα 17/6
ΠΑΤΡΑΙ	71	8813	δ. Γιβραλτάρ 23/6
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	47	2754	α. Πειραιά 6/3
ΠΑΤΡΙΣ	77	125947	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣΙΑ	62	10420	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	70	14724	ε. 'Ακαγιούτλα 12/6
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	71	16306	δ. Κων/πολη 18/6
ΠΑΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	18297	α. 'Ικόνιο 16/6 για Αύγουστα
ΠΕΛΑΓΟΣ	71	11801	α. Ροζάριο 27/6
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	ολική απόβλεια *
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Βενετία 28/6
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Τσιότζια 21/6
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Τσαγκουράμας 2/7
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Λεμεσό 12/6 για Λαττάκια
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	ε. Λάγος 10/6
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άρχει Πειραιά

ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	στο Μπ. 'Αίρες 4/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	δ. Θέρωντς δ/λ. 6/6
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	δ. Γιβραλτάρ 14/6
ΠΕΡΛ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623	ε. Τζέντα 24/6
ΠΕΡΛΑ	69	4718	ε. Σούσα 1/7
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	ε. Μπρισμαπιν 20/6
ΠΕΤΡΑ	76	23149	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Της 30/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Κεϋχάν Τέρμιναλ 15/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	α. Πειραιά 21/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Της 30/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 28/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	άρχει Βομβάη
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776	α. Κουβέιτ 21/6
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Τάμπα 16/6
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	δ. Σουέζ 27/6
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	ε. Τζακσονβιλ 24/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	α. Σιλκάπ 27/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Π. Σαϊδ 15/6
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Χόγκ Κόγκ 26/5
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	ε. Πενάγκ 27/6
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	άρχει 'Ιτέα
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	άρχει 'Αστακό
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	άρχει 'Ηγομενίτα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	άρχει Στιλνίδα
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	άρχει Πόρτλαντ
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	άρχει Γαλαξειδί
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	δ. Δαρδανέλια 24/5
ΠΙΝΤΟ	63	14203	υπό παραλαβή
ΠΙΝΤΟ	82	32300	α. Τζέντα 17/6
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	άρχει Λομπό
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ε. Μ. Μανγκανού 28/6
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	άρχει Γαλαξειδί
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	ε. Γκνάνσκ 11/6
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	86	10233	α. Ρότερνταμ 2/7
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	ε. Πειραιά 19/5
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	α. Π. Σαϊδ 21/6
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Κόρπους Κρίστι 24/6
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	δ. Γιβραλτάρ 2/7
ΠΟΛΥΕΞΗΝ	62	17953	άρχει Πειραιά
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	α. Τζέντα 14/6
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	α. Νιούκαστλ 27/6
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Π. Σαϊδ 19/4
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Σιμονσέκι 14/6
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Σιγκαπούρη 23/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	άρχει Πειραιά
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 25/6
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Της 3/7
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. 'Οριστόνο 22/6
ΠΟΡΦΟΣ	71	1585	επισκευές Πειραιά
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Μπ. 'Αίρες 15/6
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Πρόβιντενς 22/5
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. Ρίο Γκράντε 26/6
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	68	10691	στο Σουέζ (άποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	58	11048	ε. Ντακάρ 15/6
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	9650	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/6
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	α. Π. ντε Μπουκ 23/6
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	στη Χαλκίδα 22/6
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	άρχει 'Αστακό
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Σουέζ 21/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	α. 'Αμβέρσα 4/7
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	α. Νητρώιτ 23/6
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	δ. Γκάδβεστον 22/6
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	δ. Γιβραλτάρ 10/6
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Βανκούβερ 30/6
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	α. Π. Σαϊδ 19/6
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. Σιγκαπούρη 24/6
ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Λειξόες 27/6
ΠΥΛΟΣ	68	10244	α. 'Αμστερνταμ 21/5
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. 'Αμμούργο 14/6
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	α. Σιγκαπούρη 4/6
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	άρχει Πειραιά
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	59	12413	στο Καραϊ 5/7
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249	δ. Σουέζ 3/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ I (δ.)	77	18325	ε. Τζέντα 23/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 24/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016	δ. Κων/πολη 30/6
ΡΕΑ	71	9025	άρχει Πειραιά
ΡΕΑ	56	4275	ε. 'Αλγκεθίρας 4/6
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	ε. Π. ω Πρίνς 10/6
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	α. Λισαβώνα 17/6
ΡΕΝΑ	72	14651	α. Βανκούβερ 10/5
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294	άρχει Τρινκομάλη
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	άρχει Πειραιά
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961	ε. Σίμπα 23/6
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	άρχει Πειραιά
ΡΗΝΗ	63	15929	άρχει Πειραιά
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	α. Ντόχα 21/56
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	άρχει Γαλαξειδί
ΡΙΒΑ	63	10299	α. Λομέ 26/5
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599	α. Λονδίνο 30/6
ΡΙΟ	75	9112	άρχει Γαλαξειδί
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	α. Μιζουσίμα 7/5
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Πειραιά 19/4
ΡΙΟ ΝΑΝΕΣ	68	24198	άρχει Λευκάδα
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931	άρχει 'Αλιβέρι
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	στη Μομπάσα
ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552	α. Βίγκο 23/6
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	άρχει Πειραιά *
ΡΟΔΟΣ	55	3370	α. Κολόμπο 26/6*
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Σάντος 19/6
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	άρχει Πειραιά
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	άρχει 'Αργιστόλι
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Σ. Νικόλας 30/5
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	άρχει 'Αλιβέρι
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	στον Πειραιά
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100	
PONTIAN KARRIER	69	2997	

ΡΟΝΧΙΑ	63	6063	στον Πειραιά	ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	άρχει Γάνδη
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	α. Πειραιά 20/6	ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Γιβραλτάρ 12/6
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	άρχει Πειραιά	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μεθυσ 20/6
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. 'Αμβέρσα 4/7
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Λομέ 31/3	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Μομπιλ 26/6
				ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. 'Αμβέρσα 30/6
				ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	άρχει Πειραιά
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	στή Μομπάσα 4/5	ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/6
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	δ. Π. Σαϊδ 16/5	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Σάν Λορέντζο 6/7 για Παρανάγκουα
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	δ. Κων/πολη 19/6	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	προς 'Ιαπωνία
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	63	31248	ε. 'Αδελαΐδα 18/6				
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	άρχει 'Αλιβέρι	ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Πειραιά 26/6	ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995	α. Σαβάννα 5/5	ΣΤΑΡ Ι	58	7100	άρχει Λευκάδα
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	α. Γκντάνακ 24/6	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Ρίο Γκράντε 2/6
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. 'Αλγκεθίρας 17/6	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Λας Πάλμας 26/6
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	α. Φρεντερίκα 20/6	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. 'Αντεν 26/6
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Ραβέννα 16/6	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Π. 'Αντζέλες 12/6
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	α. Κάρντιφ 2/7	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Σιδνεύ 30/6
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. 'Αμβέρσα 12/6	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Τσιταγκόνγκ 2/7
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	δ. Γιβραλτάρ 23/5	ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	δ. Π. Σαϊδ 35/6	ΣΤΑΡΑΕΤ	77	9861	δ. Παναμά 22/6
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. 'Αλγκεθίρας 23/6	ΣΤΑΞΙΑ	70	16644	α. Μπουένος 'Αϊρες 12/5
ΣΑΜΟΣ	66	17208	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	α. Ρότερνταμ 26/5
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	ολική απώλεια	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	δ. Σουέζ 8/6
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	άρχει 'Αμπιτζάν
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Ρότερνταμ 26/3	ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Σ. Τζων 25/6
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά	ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	δ. Κων/πολη 14/6	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Λας Πάλμας 8/6
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	α. 'Αμστερνταμ 19/6	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Μπ. 'Αϊρες 23/6
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά	ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Γκουαγιαμάς 2156
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	ε. Βιζακαπαϊνάμ 27/6	ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818	επωλήθη άλλοδαπούς
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	15338	α. 'Αδελαΐδα 28/6	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135	άρχει Γκουαγιαμάς
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	77	11264	α. Βαλτιμόρη 10/6	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Λας 'Αντζέλες 29/6
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990	α. Ντομίνικα 2/7	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	ε. 'Αμβέρσα 30/6	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	άρχει Τρινκομάλη	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	δ. Π. Σαϊδ 3/7
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	άρχει 'Ελευσίνα	ΣΥΡΑ	77	16380	ε. 'Αλεξάνδρεια 13/6
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Ντομίνικα 2/7	ΣΥΡΟΣ	64	5237	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Κίγκστον 15/7	ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	ε. Μίνα Καμπούς 15/6
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	α. Πόρ Λιμάν 14/6	ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	άρχει Γαλαξείδι
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	α. Λουλέα 28/6	ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	άρχει 'Ιθάκη
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	άρχει Πειραιά	ΣΩΤΗΡ	62	21099	α. Πειραιά 11/2
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	δ. Σουέζ 15/6	ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	ε. 'Αμπιτζάν 4/6
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Σικάγο 19/6	ΤΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	ε. Μπ. 'Αϊρες 30/6	ΤΦΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. 'Αδελαΐδα 20/6				
ΣΑΞΕΣΟΡ ΙΙΙ	76	16993	α. Λας Πάλμας 21/6	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	α. Τέμα 29/6
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	16263	επωλήθη άλλοδαπούς	ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	άρχει Πειραιά
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Π. Κέμπλα 27/6	ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	άρχει Πειραιά
ΣΑΠΦΩ	63	17876	α. Πειραιά	ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	άρχει Γάνδη
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο 'Ιανέιρο	ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Ταργκόνα 18/6
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. Σετουμπάλ 5/6	ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	α. Θεούτα 9/6
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο	ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	άρχει Πειραιά	ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	δ. Γιβραλτάρ 30/6
ΣΕΛΑΣ	63	10947	άρχει Γαλαξείδι	ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	ε. Κακινάνα 21/6	ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΑΝ	82	15400	ε. Λισσαβώνα 27/6
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	δ. Σουέζ 17/6	ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Π. Κόρτες 19/6
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Λά Νουβέλ 23/6	ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	ε. 'Οσκαρόν 17/6
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Ντάρμπαν 27/6	ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Μπιμπάο 12/6
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	άρχει Πειραιά	ΤΑΞΙΑ (δ.)	69	63989	άρχει Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Σ. Φραντζέσκο 26/6	ΤΑΞΙΑ	62	14150	ε. Ουλσάν 15/6
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	α. Γενοβα 29/6	ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	ε. Νταμπιερ 19/6
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ε. Π. Κουετζάλ 15/6	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Μουτσούρε 25/6
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	68	34640	ε. Ταργκόνα 25/6	ΤΑΤΙΑΝΑ Β.	76	47344	α. Φιλαδέλφεια 27/5
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/6	ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	77	18707	ε. Κοτονού 24/6
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ε. Τζέντα 23/6	ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	73	17646	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/7
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Λαντοκρόνα 26/6	ΤΑΥΡΟΣ	63	9892	άρχει Πειραιά
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	δ. Π. Σαϊδ 18/6	ΤΖΑΚΥ	84	32247	υπό παραλαβή
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	α. Σάντος 21/6	ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	δ. Κων/πολη 27/6
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	70	13907	ε. Λάγος 28/5	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Υ	72	9081	άρχει 'Αστακό
ΣΗΚΑΛ	71	9767	ε. Ματαράνι 8/6	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 27/6
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ	57	2926	προς διάλυση	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100	α. Ρίο Γκράντε 23/5
ΣΗΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ε. Πειραιά 18/6	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100	α. Θάμσοχιν 2156
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	α. Ντάρμπαν 4/6	ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Μπορντώ 11/6
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥ	62	16563	άρχει Στυλίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Φιλαδέλφεια 18/6	ΤΖΙΜΥ	68	13847	ε. 'Επτάνησα 14/6
				ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Σουέζ 26/6
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Παναμά 8/6	ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. 'Αμβέρσα 28/6
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	ε. Μόχι 22/6	ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	δ. Παναμά 2/7
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Λός 'Αντζέλες 25/6	ΤΖΟΑΝΝΑ	69	19589	άρχει Στυλίδα
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	ε. Κόμπτε 26/6	ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569	ε. Πειραιά 24/6
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	6660	άρχει 'Αντίκυρα	ΤΖΩΝ	71	13857	α. Κομά Μπαϊ 12/6
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	ε. Γκουαγιακούβι 15/6	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	δ. Π. Σαϊδ 28/6
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. 'Αμβούργο 2/7	ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	α. Π. Σαϊδ 21/5
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	δ. Σουέζ 28/6	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Ρότερνταμ 29/6
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. 'Αμβέρσα 3/7	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Μπ. 'Αϊρες 30/6
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Υ	69	9305	δ. Γιβραλτάρ 20/6	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. 'Αμβέρσα 30/6
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	άρχει Πειραιά	ΤΖΩΝ Π.	68	12011	δ. Ντόβερ 11/5
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές	ΤΖΩΝ Π.	53	2731	άρχει Μακφρεντόνια
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Τζέντα 30/5	ΤΖΩΝΗ	65	19750	α. Γιβραλτάρ 27/6
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599	άρχει Μόκπο	ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	δ. Παναμά 22/6
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Τομακομάι 14/6	ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Χόγκ Κόγκ 27/6
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Ρίο 'Ιανέιρο 24/6	ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	άρχει 'Ελευσίνα
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10990	υπό παραλαβή	ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Πειραιά 21/6
ΣΚΑΠΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Ντάρμπαν 3/7	ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	ε. Νάντη 18/6
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα	ΤΗΘΥΣ	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1855	επωλήθη άλλοδαπούς	ΤΗΝΟΣ	68	8825	ε. Πειραιά 15/6
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Φός 26/6	ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	ε. Πειραιά 21/6
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Ρίο Γκράντε 28/6	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. 'Αλεξάνδρεια 11/6	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Βομβάη 3/6
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	ε. Χαλδία 7/6	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	άρχει Πειραιά
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	άρχει Πειραιά	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	υπό παραλαβή
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Πειραιά 14/6	ΤΟΝΥ	62	6246	α. Δουβλίνο 11/6
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	άρχει Γαλαξείδι	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	δ. Κων/πολη 25/6
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	άρχει Τζέντα	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Λάγος 16/6
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	ε. 'Αρατού 19/6	ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	ε. Μπ. 'Αϊρες 25/6
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άρχει 'Εμδεν	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	δ. Παναμά 27/6
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433	α. Χόβρη 2/7 για Ρότερνταμ	ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	άρχει Στυλίδα
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	άρχει 'Ελευσίνα	ΤΟΥΛΙΠ	70	32758	υπό παραλαβή
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	δ. 'Εσκουμίνε 19/6	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	άρχει Πειραιά
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	ε. 'Αμβούργο 14/6	ΤΡΑ'Ι'ΓΛΑ'Ι'Τ	75	60670	α. Φιλαδέλφεια 14/6
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Νάπολη 23/6	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/6

ΤΡΑΓΟΥΜΦ (δ)	68	46827	ε. Τής 30/6	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΊΤΣ	63	16141	στόν Γκντάνοκ 2/7
ΤΡΑΊ'ΣΑΝ (δ)	75	68631	ε. Άμπιτζάν 9/6	ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	ε. Σαβόνα 2/7
ΤΡΑΊ'ΣΤΑΡ (δ)	66	36548	α. Γκάλβεστον 19/6	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΤΣΜΑΝ	72	10219	στό Μπαντάρ Άμπας 15/6
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	67596	α. Αλεξάνδρεια 22/6	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΊ'ΝΤ	70	18125	α. Λείβ 4/6 για Άλγερία
ΤΡΑΝΣΠΑΖΦΙΚ	78	10299	α. Άμβούργο 3/7	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	στο Φλώοινγκ 28/6
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ)	67	58527	δ. Σουέζ 1/7	ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	ε. Βομβάρ 7/6
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΛΑΊ'Τ	66	25327	α. Ροζάριο 27/6	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΊ'Υ	66	2999	άρχει Πειραιά
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	άρχει Πειραιά	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	μετ. «ΣΗΤΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ» ('Ονδ.)
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Χάμπτον 6/6	ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	ε. Φλάσσινγκ 16/5
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ)	67	64646	α. Χιούστον 18/6	ΦΟΡΟΥΝΑ Ι	66	1444	άρχει Χαλκίδα
ΤΡΕΊ'ΝΤΓΟΥΊ'ΝΤ	64	17295	α. Ν. 'Ορλεάν 5/6	ΦΟΡΟΥΝΕ	84	19562	υπό ναυπήγηση
ΤΡΕΊ'ΝΤΓΟΥΊ'ΝΤ	81	16500	δ. Π. Σαΐδ 17/6	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Άδελφαίδα 2/7
ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ	61	13054	άρχει Γαλαξείδι	ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	στή Μομπάσα
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Άμβούργο 16/6	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χώρ 'Αλ Ζουμπάιρ
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	α. Σιγκαπούρη 21/6	ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	α. Μομπάσα 23/6
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ)	62	25717	στή Μάτα 15/6	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Ρεσίφ 3/6
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	άρχει Πειραιά	ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	δ. Μπρανομπούελ 27/6
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Ρουέν 5/6	ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	α. Ρουέν 30/6
ΤΡΟΊ'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	άρχει Μ. 'Ορλεάνη	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	ε. Λάγος 6/6
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	στόν Πειραιά 25/6	ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	ε. Μιάκο 14/6
ΤΡΟΊ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	δ. Παναμά 22/6	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	α. Βομβάρ 23/6
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Π. ντε Μπούκ 28/6	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Πενάγκ 21/6
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Τάραντα 23/6	ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Τζέντα 22/5
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	άρχει Στυλκίδα	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Παραντίπ 25/6
ΤΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Τζέντα 30/5	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Μπ. Άϊρες 2/6
				ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Γιβραλτάρ 23/5
				ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	δ. Κω/πολη 18/6
				ΦΩΦΩ Α.	82	25200	άρχει Μίκουσιμα
				ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Παραμαρίμπο 19/6
				ΧΑΛΚΗ (δ)	66	41108	άρχει Πειραιά
				ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ε. Ν. Ύρκη 28/6
				ΧΑΡΠΑΝ	70	12463	υπό παραλαβή
				ΧΑΡΗΣ	68	2918	α. Καρτένιεβο 28/5
				ΧΑΤΑΝ (δ)	58	12377	έπισκευές Πειραιά
				ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	άρχει Πειραιά
				ΧΕΡΙΤΕΊ'ΤΖ	77	39366	δ. Ντόβερ 4/6
				ΧΙΑΝ ΑΊ'ΛΑΝΤ	69	10016	α. Παρανάγονα 26/6
				ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	δ. Σουέζ 15/5
				ΧΙΑΝ ΖΕΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	δ. Π. Σαΐδ 2/5
				ΧΙΑΝ ΣΕΦΥΡ	69	10016	στήν Καλκούτα 28/6
				ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	έπισκευές Χαλκίδα
				ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Σάουδα 27/6
				ΧΙΑΝ ΣΕΊ'Υ ΛΟΡ	68	10121	ε. Χαλκίδα 2/2
				ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Ρεσίφ 28/6
				ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Κολόμπο 19/6
				ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ε. Ρανγκούν 24/6
				ΧΙΟΣ (δ)	81	23000	α. Μπαρμπάντος 26/6
				ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. Άμβέρσα 10/5
				ΧΙΟΣ ΠΡΑΊ'ΝΤ	72	6671	άρχει Έλευσινα
				ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	στην Άμβέρσα 18/5
				ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	άρχει Έλευσινα
				ΧΙΠΠΟ (δ)	60	12832	ε. Πειραιά 14/6
				ΧΙΟΝ ΜΕΝΤ.	79	1594	ε. Ντόβερ 4/7
				ΧΛΟΗ	75	16421	άρχει Άργιστόλι
				ΧΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΝ.	71	17187	ε. Ντάρμπαν 27/6
				ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	άρχει Πειραιά
				ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ	70	4145	άρχει Πειραιά
				ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ)	82	41223	α. Φιλαδέλφεια 27/6
				ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	άρχει Πειραιά
				ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256	δ. Σουέζ 29/6
				ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Μομπιλ 30/6
				ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Τακόμα 15/6
				ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
				ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ).	71	113780	δ. Ντουμπάι 30/6
				ΧΡΥΣΗ Β. (δ)	61	13360	ε. Πειραιά 14/6
				ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
				ΧΩΡΑ	56	8524	υπό παραλαβή
				ΧΩΡΑ ΡΗΦΕΡ.	65	7952	ε. Σιτακόινγκ 19/6
				ΨΗΛΗ	65	12369	ε. Χάμπτον 2/7
				ΨΗΛΟΡΕΪΤΗΣ	75	11442	δ. Π. Σαΐδ 26/6
				ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.	73	6680	άρχει Έλευσινα
				ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	άρχει Πειραιά
				ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	δ. Επτάνησο 14/6
				ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	άρχει Χαλκίδα
				ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	άρχει Πειραιά
				ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	άρχει Πειραιά
ΤΥΧΗ	70	10886	στό Μπαντάρ Άμπας 15/6				
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Ν. 'Ορλεάν 29/6				
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ)	67	52189	ε. 'Οράνιεσταντ 22/6				
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	άρχει Πειραιά				
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. 'Οκλαντ 2/7				
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ε. Άμβούργο 3/7				
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	άρχει Πειραιά				
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	άρχει Πειραιά				
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές				
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	α. Ματαράν 19/5				
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Σιγκαπούρη 27/6				
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΊ'ΒΟΡΥ	77	9477	α. Ν. 'Ορλεάν 30/6				
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	ε. Μομπάσα 25/6				
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥΥ	66	10046	άρχει Πειραιά				
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	άρχει Πειραιά				
ΦΑΜΙΛΛΥ ΕΙΡΗΝΗ	83	12811	μετ. «ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ» ('Ελλ.)				
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	δ. Κων/πολη 14/6				
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Γισκοχώμα 25/6				
ΦΑΝΗΣ	55	3382	υπό παραλαβή				
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ)	74	23123	α. Κίγκστον 26/6				
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	άρχει Χαλκίδα				
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	άρχει Πειραιά				
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	μετον. «ΒΑΡΒΑΡΑ ΤΟΥ» ('Ελλ.)				
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ)	84	31411	α. Ν. Ύρκη 29/6				
ΦΕΊ'ΥΡΟΥΣ Ι.	83	17217	α. Μανίλα 28/6				
ΦΕΊ'ΥΡΟΥΣ ΙΙ.	84	19049	ε. Φλώοινγκ 17/6				
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.	76	22297	α. Ν. 'Ορλεάν 23/6				
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600	α. Νιούκαστλ 15/5				
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Γιούροπορτ 27/6				
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ)	76	41330	α. Φουτζέιρα 1/6				
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ)	68	48682	α. Λίβερπουλ 19/6				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	άρχει Έλευσινα				
ΦΙΛΩΝ	80	11730	ε. Κόμπε 23/6				
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ)	83	31321	α. Σάν Νικόλας Μπαϊ 1/7				
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Άμβέρσα 27/6				
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΊ'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Αλεξάνδρεια 21/6				
ΦΛΑΓΚ ΕΣΠΡΕΣ	69	9992	υπό παραλαβή				
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.	72	20713	ε. Μανίλα 11/6				
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΛ'ΙΕΡ.	56	13408	δ. Π. Σαΐδ 20/6				
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ	68	13890	δ. Σουέζ 23/6				
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ	72	7201	α. Άλεξάνδρεια 26/6				
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	65	11940	α. Φός 27/6				
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Ντάρμπαν 26/6				
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 8/6				
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	άρχει Πειραιά				
ΦΛΩΡΑ ΙΙ.	60	5044	άρχει Πειραιά				
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	δ. Μπρανομπούελ 19/6				
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	ε. Άλεξάνδρεια 28/6				



Τά υπό ξένες σημαίες



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

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. "Μοτ Λόντον 11/6"
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Σάλομ Βόε 12/6	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Ν. "Ορλέαν 26/6"
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	αργεί Πειραιά	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	α. Βιτόρια 10/6
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Π.)	69	10182	ε. Κωνσταντίνος 15/7	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Σήταλ 15/6
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Μπρόνσβιλ 18/7	ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (Π.)	73	9690	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στη Βενετία 4/6	ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204	α. Γιβραλτάρ 24/6
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (Π.)	68	4624	α. Τούκοπαν 19/7	ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	ε. Σαβάννα 1/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΝΝΑΜΙΝΑ (Π.)	65	14088	ε. Χιούστον 29/6
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (Π.δ.)	77	120204	προς Γιούροπορτ	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μόλ.)	67	20501	δ. Σουέζ 16/6
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	ε. Ν. "Ορλέαν 1/7"	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	στη Λισσαβώνα 30/6
ΑΓΛΑΪΑ 7 (Π.)	74	8944	ε. Φιλαδέλφεια 30/6	ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (Π.)	70	11474	αργεί Πειραιά
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	στη Βομβάη 29/6	ΑΝΤΖΕΪΝΤΙΑ (Π.)	70	10886	α. Σουραμπάγια 9/6
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Π. Τάλμποτ 13/6	ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (Π.)	68	10239	α. Λας Πάλμας 23/6
ΑΔΕΛΦΑ (Π.)	66	11536	στο Κάδιξ 11/4	ΑΝΤΖΕΛ I (Π.)	63	22103	δ. Κων/πολη 5/6
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	αργεί Πειραιά	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	α. Ν. "Ορλέαν 20/6"
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (Π.)	51	2430	αργεί Σάν Πέντρο	ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (Π.)	68	9122	α. Λας "Αντζελες 6/6"
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	α. Άμβερσα 3/7	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ε. Βενετία 20/6
ΑΘΗΝΑ (Π.)	64	30682	αργεί Ν. "Υόρκη"	ΑΞΙΟΣ (Π.)	57	2299	α. Τζέντα 18/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	μετον "ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΩΗ" (Κυπρ.)	ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	αργεί Τραπάνι
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	δ. Π. Σαίξ 1/7	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	69	5872	ε. Ρίο Γκράντε 16/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Τζέντα 22/6	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	66	1286	μετ. "ΠΕΡΑΜΟΣ I" (Κυπρ.)
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ (Π.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΘΕΩΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Κων/πολη 30/6	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	60	3500	α. Κούβιτ 3/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Π. ντε Μπούκ 23/6	ΑΡΑΜΠΙΑΝ	82	21164	α. Ρότερνταμ 28/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Ρουέν 30/6	ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	δ. Παναμά 1/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Σιγκαπούρη 8/6	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (Π.)	77	10003	αργεί Λευκάδα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	αργεί Πειραιά	ΑΡΓΥΡΑ (κ.)	67	1523	α. Σετομαλά 13/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	ε. Βομβάη 12/6	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	δ. Σουέζ 28/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Χερσώνη 1157 δια Τουάμπς	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.Π.)	75	67003	ε. Ροζάριο 1/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	δ. Κων/πολη 23/6	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	αργεί Πειραιά	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΘΩΣ (Π.)	63	10141	α. Άμβερσα 10/5	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	στην Τρινκομάλη 26/6
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	αργεί "Αμστερνταμ"	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (Π.)	71	4998	ε. Άλγκεκίρας 23/6
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (Π.)	76	12498	δ. Π. Σαίξ 29/6	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΪΣΤΟΜ (Π.)	72	11185	ε. Ρεσίφ 18/6	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	δ. Σουέζ 26/6
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (Π.)	74	12498	ε. Κων/πολη 23/6	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	α. Σάλομ Βόε 29/6 για Ν. "Υόρκη"
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (Π.)	76	12498	δ. Παναμά 4/6	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (Π.)	75	12498	ε. Άμβερσα 29/6	ΑΡΡΟΟΥ I (Π.)	73	6415	ε. Μπρέικ 27/6
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (Π.)	74	12498	δ. Παναμά 29/5	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Ν. "Υόρκη 22/6"
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (Π.)	77	12498	α. Μοπούτο 23/6	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	δ. Σουέζ 26/6
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (Π.)	71	15205	στο Χάρ αλ Ζουμπάτ	ΑΣΤΥΡ (Π.)	62	9636	α. Κερμπέκ 20/4 για Κούβα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (Π.)	76	12498	α. Χιούστον 2/6	ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	α. Πειραιά 21/6
ΑΙΓΙΣ ΠΑΪΟΝΗΡ (Π.)	69	9199	δ. Παναμά 2/6	ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	αργεί "Αστακό"
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Π.)	71	15204	ε. Πειραιά 6/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (Π.)	68	1804	αργεί Κρίστομαλ
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (Π.)	72	11185	ε. Σιγκαπούρη 24/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛ (Π.)	71	1453	ε. Μπανόνα 9/6
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (Π.)	73	12498	ε. Λάγος 29/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (Π.)	74	12498	δ. Κων/πολη 20/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘ (Π.)	69	9199	α. Άμβερσα 29/6 για Τζέντα	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (Π.)	83	15200	από καθέλκυση
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (Π.)	69	9241	α. Μπ. "Αίρες 23/6"	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (Π.)	60	19962	αργεί Τρινκομάλη
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	στο Λάγος 23/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	στο Χάρκ 2/6
ΑΪΚΟΝ	71	27958	α. Τακόμα 12/6 για "Ιαπωνία"	ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	α. Λας "Αντζελες 12/6"
ΑΪΛΑΝΤ (Μολ.)	82	5225	ε. Ναγκόγια 27/6	ΑΤΡΩΠΟΣ (Π.)	71	9078	ε. Σιμίζου 25/6
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (Π.)	71	15497	στη Λεμεσό 25/5	ΑΦΡΙΚΑ (Π.)	72	25785	α. Λας Πάλμας 29/6
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μόλ.)	66	9135	ε. "Αγ. Βικέντιο 9/6"				
ΑΪΛΑΝΤΑΛ (Μολ.)	65	9223	ε. Γκντάνσκ 14/6				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	ε. Σουέζ 19/6				
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (Π.)	69	15850	α. Θέοντα 4/6				
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (Π.)	69	15800	ε. Σιρεμπόν 22/6				
ΑΪΡΗΝΣ ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	67	29256	ε. Ν. "Υόρκη 15/7"				
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Λας "Αντζελες 10/6"				
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (Π.)	73	57761	αργεί Μομπάσα				
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433	α. Τουμπάρδο 13/6 για Γκιζόν				
ΑΚΡΟΝ	72	62701	ε. Πειραιά 3/7				
ΑΚΤΗ	77	17395	α. Άμβούργο 9/6				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.Π.)	73	61300	α. Τολέδο 25/6				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (Πμ.)	71	68731	α. Ντάς "Αϊλαντ 17/6"				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Ριγίκα 21/6				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Πειραιά 21/6				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (Π.)	69	10722	α. Σάντος 26/6				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			α. Ρεσίφ 28/6 για "Αλγερία"				
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Κολόμπο 9/5 για Μπουαίρ				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (Π.)	74	6042	ε. Κορίντο 29/5				
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	α. "Εσμεράλντας 19/6"				
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	α. Σιγκαπούρη 15/6				
ΑΛΚΑ (Π.)	66	4478	α. Παρανάγκουα 21/6				
ΑΛΚΑΖΑΡ (Π.)	65	9677	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	μετατρέπεται Σέμεντ Κάρριερ				
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΛΦΑ III (Π.)	72	9350	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (Π.)	56	1873	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΛΦΙΤΟ (Π.)	63	15929	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΜΠΥ (Π.)	65	12495	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (Π.)	77	4713	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Π.)	67	43231	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	67	21457	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (Π.)	73	115135	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Τσάρλοτσαουν 21/4				
			ε. Ν. "Ορλέαν 3/7"				
				ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	στη Βαρκελώνη 5/4
				ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (Π.)	68	2895	στο "Ιράκλειον 29/1"
				ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	δ. Κων/πολη 24/5
				ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Ρίο "Ιανέιρο 30/5"
				ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Σασέμπο 10/5 για "Ιράν"
				ΒΕΓΚΑ (Π.)	74	6128	α. Πόρτ Λιμόν 7/6
				ΒΕΓΚΕΖΑΚ (Π.)	59	3143	αργεί Πειραιά
				ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	α. Χιρόσιμα 11/6
				ΒΕΡΑ	65	24314	α. Κερμπέκ 25/6
				ΒΙΚΤΟΡΥ V (Π.)	62	10403	α. Κερμπέκ 25/6
				ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	α. Φορήνταλ 6/6 για Τουρκία
				ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Π.)	74	120777	α. Φουτζέιρα 27/6
				ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (Λιβ.)	64	15716	ε. Γκντάνσκ 16/6
				ΒΥΡΩΝ I (Π.)	63	8671	ε. Λομέ 10/6
				ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	αργεί Πειραιά
				ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	αργεί Χαλκίδα
				ΓΑΡΜΠΗΣ (Π.)	67	37699	αργεί "Αλιβέρι"
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (Π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	αργεί Πειραιά
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.Π.)	59	12299	στη Μομπάσα (αποθήκη)
				ΓΙΑΝΝΗΣ (Π.)	64	22062	αργεί Πειραιά
				ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Π.)	81	5491	α. Μπότγουντ 12/6 για Μαϊάμι
				ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ (Π.)	67	13091	α. Κολόμπο 25/6
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Μολ.)	68	28879	α. Μπάχια Μπλάνκα 23/5
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (Π.)	65	1911	ε. Λεμεσό 1/7
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (Π.)	70	9069	μετον "ΝΑΥΑ"
				ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	αργεί Λας Πάλμας
				ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	από παραλαβή
				ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	α. Γένοβα 31/5
				ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ			
				(Μολ.)	59	8647	αργεί Πειραιά
				ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)	66	10073	α. Γκντάνσκ 1/7
				ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (Π.)	66	3849	ε. Γρενάδα 30/5
				ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.Π.)	62	4137	α. Μπανιάς 30/5
				ΓΚΑΖ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.Π.)	65	4183	στο Καυμάν Μπράκ 21/6
				ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Π.δ.)	66	2691	α. "Αλεξάνδρεια 31/5"
				ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Π.)	68	81257	αργεί Πειραιά
				ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	α. Σιγκαπούρη 24/6
				ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ	65	1222	ε. Γκρόβ Γουόφ 3/7
				ΓΚΑΡΑΝΤΙΑΝ (Π.)	62	4794	στην Καζαμπλάνκα
				ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	δ. Δαρεδανέλια 27/6

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ...	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ...	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι (n)	65	21261
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ n*	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (n)	63	8628
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'ΓΟΝ	64	10141
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (n)	68	9067
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ)	66	36276
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (n)	62	8891
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΦΙΝ (n)	68	9070
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΛΑΝ	65	21388
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'ΓΟΝΗΡ (n)	60	4470
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (n)	68	9079
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (n)	68	9067
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ)	74	3279
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΚΕΤ (n)	67	38636
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (n)	62	8631
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ)	70	9954
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (n)	75	3520
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ (n)	60	7187
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (Ουδ.)	63	2603
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Γ'ΖΟΝ (n)	67	38636
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (n)	57	2876
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ)	68	8915
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (n)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (n)	72	4931
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ)	72	114710
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (n)	57	9158
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ)	79	126260
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ)	71	102326
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (n)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ)	60	6235
ΔΑΖΑΚΙ	72	14334
ΔΑΦΝΗ (μ)	63	30886
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.μ.)	71	17805
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9584
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μάλτ.)	61	7838
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΤΩ	68	35191

ΕΒΕΛΥΝ (n)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Γ.Φ. (n)	62	8399
ΕΙΡΗΝΗ Μ. II. (δ)	68	43339
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (n)	67	23552
ΕΛΕΝ	67	27989
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ)	65	38279
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694
ΕΛΛΙΝΑ (κ)	67	24766
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σικ.δ.)	75	45001
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ)	76	150518
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ	77	22893
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ)	75	44989
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	75	60491
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ)	65	1113
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.)	69	12102
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ)	65	7498
ΕΛΠΙΔΑ (κ)	64	1141
ΕΝΑΜΕΛΑ (κ)	60	5513
ΕΡΝΗ (n)	81	15178
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ II (n)	64	32756
ΕΣΤΙ (n)	72	10351
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ)	67	1498
ΕΥΑΛΗ (n)	59	7059
ΕΥΔΩΡΗ (δ)	64	35410
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (n)	69	8676
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (n)	69	10900
ΕΦΥΡΑ (δ)	65	35406
ΖΑΚ (n)	62	10028
ΖΕΥΣ I (n)	60	17447
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΝΑ (λ)	68	31093
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (n)	66	10051
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (n)	57	2875
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.β.)	58	5266
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.β.)	53	5691
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	765	37431
ΘΑΡΡΟΣ (n)	63	3293
ΘΑΣΟΣ (δ) Σικ.	74	51501
ΘΑΝΩ (κ)	69	10650
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (n)	61	9266
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ)	58	11765
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ)	60	3847
ΘΕΩΛΛΑ (μ)	66	40933
ΙΜΑ	68	27989

ΙΝΔΙΑΝΑ (λ.β.)	77	11280
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ Γ. ΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μαλ.)	45	3684
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μαλ.)	61	5201
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ.)	45	4621
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (n)	61	8999
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μαλ.)	52	3840
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039
ΙΟΣ I (n)	70	3971
ΙΣΜΗΝΙΑ (n)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ)	52	1575
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (n)	61	10934
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (n)	60	10934
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (λ.β.)	59	5051
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (n.δ.)	60	13103
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ' (n)	60	4240
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (n)	60	5323
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ)	69	9731
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ)	69	4229
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267
ΚΑΛΥΝ (κ)	69	11430
ΚΑΛΥΨΩ (n)	69	5997
ΚΑΝΙΚΑ (n)	60	3840
ΚΑΠΑΛ (κ)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (n)	57	3826
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ)	54	10905
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ)	67	8927
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ)	66	3168
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ)	60	4068
ΚΑΡΕΝ (n)	66	16301
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ)	71	9206
ΚΑΡΡΑΣ (n)	62	10834
ΚΑΣΤΛ (κ)	72	17674
ΚΑΣΤΛ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448
ΚΑΤΙΑ Κ. (n)	57	1324
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (n)	62	5870
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (n)	65	9799
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ)	57	5250
ΚΕΛΙΑ (κ)	75	176009
ΚΛΕΟ I (n.δ.)	59	20880
ΚΟΜΗ (n)	68	4432
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070
ΚΟΡΑΛ (κ)	48	1562
ΚΟΡΦΟΣ I. (κ)	60	5991
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ)	51	7126
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ)	59	20514
ΚΡΑΝΑΟΣ (n)	59	3354
ΚΡΑΝΤΩΡ (n)	64	2304
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (n)	60	3995
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ)	42	3129
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382
ΚΥΜΩ (δ)	56	24234
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ)	65	10596
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (n)	67	26493
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ)	63	24424
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ)	67	11056
ΚΩΣΤΗΣ (Μάλτ.)	60	3325
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6140
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (n)	71	13166
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ)	68	1426
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ)	53	11230
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (n)	58	1590
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	12000
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (n)	78	11162
ΛΑΡΑ (δ.π.)	61	8816
ΛΑΡΑ (κ)	56	6921
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ)	69	2993
ΛΕΑ (Μ.)	59	7801
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ)	60	4068
ΛΕΝΑ	68	22449
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (n)	63	8427
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (n)	61	8627
ΛΕΤΑ (κ)	55	1000
ΛΕΥΘΕΡΟ (n)	62	14027
ΛΕΥΚΑΣ (κ)	65	2435
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648
ΛΗΤΩ II (n)	72	6106
ΛΙΛΑ (n)	50	2734
ΛΙΛΙΑΝ (n)	64	16323
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ)	68	1599
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ)	71	22523
ΛΟΥΝΑ (κ)	69	93547
ΛΟΥΣΥ (n)	54	2557
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μαλ.)	12	11229
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ)	75	136991
ΜΑ'Ι'ΤΡΟΣ	69	16840
ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ)	68	6116
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (n)	70	9101
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647
ΜΑΡΕΛ (κ)	69	9853

δ. Γιβραλτάρ 16/6		
α. Άμμοχωστο 26/6		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Κων/πολη 16/6		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Μπανγκόκ 25/6		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
στον Πειραιά		
α. Δουβλίνο 23/6 για Κρότωνα		
α. Λός Άντζελες 30/6		
μεσογειακές μεταφορές		
άρχει Άστακό		
άρχει Άστακό		
δ. Σουέζ 30/6		
άρχει Πειραιά		
μεταφορές Ν. Αμερικής		
άρχει Γάνδη		
μετον. «ΛΑΚΥ»		
ε. Άμμιτζάν 9/6		
ε. Άμβέρσα 1/6		
ε. Σπέζα 6/4		
α. Μορμουγκάο 21/5		
άρχει Φλώρινα		
ε. Βομβάη 4/5		
α. Μαπούτο 30/4		
άρχει Π. ορ. Σπαίν		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
α. Κολόμπο 6/5		
α. Σάο Σεμπαστιάν 6/5		
α. Ρίο Ιανέιρο 28/4		
α. Άλ Ρουές 3/5 για Ιαπωνία		
άρχει Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ντουλού 8/5		
μετον. «ΣΗ ΓΚΑΛ» (Λίβερ.)		
α. Ντόρμπαχ 17/5		
α. Ντομπέρ 6/5		
δ. Σουέζ 15/5		
ε. Μπέιρα 19/4		
άρχει Σαουδική Άραβία		
άρχει Πειραιά		
ε. Άδεν 30/4		
ε. Άμμοχωστο 25/4		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Ντουμπάι 6/5		
δ. Ντουμπάι 21/5		
ε. Καλάο 19/7		
α. Ν. Όρλεάν 20/4		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Άλεξάνδρεια 16/4		
άρχει Πειραιά		
ε. Βανγκάρ 17/5		
α. Νέλσον 18/5		
α. Τζέμπελ Άλι 6/4		
ε. Σάν Χουάν 2/5		
α. Σαλαβέρν 1/4		
δ. Παναμά 1/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Π. Έλζαμπεθ 5/5		
άρχει Ίτα		
αναμένει Βομβάη		
μεταφορές Περισκοίου		
άρχει Έλευσίνα		
α. Λός Πάλας 4/5		
στο Σάντος 9/5		
α. Σιτακόγκ 6/5		
α. Μανφρετόνια 27/4		
άρχει Πειραιά		
στο Γιβραλτάρ		
μεσογειακές μεταφορές		
άρχει Πειραιά		
στο Σάν Χουάν		
α. Μπαλκίπαρν 27/4		
α. Κορίντο 26/4		
α. Αλγκέσιρας 14/4		
προσάραξε Τίραν		
α. Σιλακάπ 26/4		
α. Ν. Όρλεάν 29/3		
δ. Σουέζ 14/3		
α. Μιζουσίμα 9/4		
δ. Κων/πολη 5/5		
δ. Κων/πολη 9/5		
α. Ρίο Ιανέιρο 7/4		
α. Σετσουμπάλ 8/3		
μεταφορές Ίνδονησίας		
α. Γιόσου 25/3		
δ. Κων/πολη 5/5		
δ. Παναμά 22/4		
α. Λός Πάλας 16/4		
άρχει Σάρζα		
δ. Σουέζ 19/5		
δ. Κων/πολη 16/5		
δ. Σουέζ 13/5		
ε. Μπωμόν 1/5		
ε. Σιτακόγκ 3/5		
ε. Κορούνα 31/3		
α. Άμβέρσα 13/4 για Τρίπολη		
α. Σιγκαπούρη 27/4		
ε. Σισαφουέγκος 27/4		
α. Γκάρστον 17/9		
α. Λός Πάλας 14/3		
στο Ίραν 8/3		
άρχει Γάνδη		
ε. Ροζάριο 17/5		

ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	ε. Βηρυτό 15/5	Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	ε. Βρέμη 22/5
ΜΑΡΘΑ Α. (π.)	59	8596	άρχει Μπιλμπάο	ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ' (π.)	74	10250	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	ε. Τούσκαν 15/7	ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	ε. Λειζόες 6/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	στη Βουβάη 16/5	ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	ε. Ντάρ-ες-Σαλάα 2/5
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	άρχει Πειραιά	ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Ρότερνταμ 20/4	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	στην Καβάλα
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	α. Φόρ 12/5	ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρυθρας Θαλ.
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Κεμπέκ 9/5	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	ε. Μομπιλί 14/5
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	άρχει Πειραιά	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άρχει Ίτεα
ΜΑΡΙΝΕΡ ('Ονδ.)	60	5760	δ. Κων/πολη 9/5	ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	ε. Μπορντώ 12/5
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Σιγκαπούρη 17/5	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	δ. Γιβραλτάρ 22/4	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ε. Λονδίνο 19/5
ΜΑΡΙΝΙΚΗ (κ.)	73	86098	α. Σάν Νικόλας 9/4	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Άμβουρνο 12/5
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ε. Ράς Σουκχέιρ 25/4	ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	α. Δακάρ 12/5
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Π. Σαϊδ 21/5	ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	ε. Κακούτα 15/4
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Σάλλουμ Βόε 10/5	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Τακόμα 10/4
ΜΑΡΙΩ	65	17238	άρχει Στουλίδα	ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	ε. Πωλητή διαλύση	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	ε. Πειραιά 12/4
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	ε. Φοντζέιρα 14/5	ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	ε. Τούσκαν 12/7
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Σάν Άντονιο 8/5	ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	ε. Σάντος 16/5
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	άρχει Κουβέιτ	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Ράς Ταούρα 12/5
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	ε. Κων/πολη 4/5	ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	άρχει Χαλκίδα
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μόνου (άποθήκη)	ΝΙΜΑΣ Ι. (π.)	56	3274	α. Π. Σουδάν 28/9/83 για Άδεν
ΜΕΞΙΣ	69	9650	α. Π. Έλιζαμπεθ 18/5	ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	ε. Χαβάνα 5/4
ΜΕΞ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	α. Μπρισμπαίν 20/5	ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	α. Τσιότζια 12/5
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	άρχει Πειραιά	ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	δ. Ντόβερ 29/4
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	άρχει Πειραιά	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'ΙΑΝΤ	67	22817	ε. Παρανάουα 11/5
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	δ. Σουέζ 21/5	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	67	25837	άρχει Στουλίδα
ΜΙΑ*	80	15552	ε. Μπανγκόκ Μπάρ 2/3	ΝΟΡΘΟΥ'ΙΝΤ	70	12063	α. Δακάρ 28/4
ΜΙΑΝΤΟΣ*	62	35000	δ. Παναμά 4/5	ΝΤΑΝΙΕΛ II (π.)	69	1999	ε. Ρότερνταμ 7/4
ΜΙΜΗ Μ. (Μάλλ.)	69	13525	α. Τενερίφη 17/5	ΝΤΑΟΥΝ (Σιγκ.)	81	5226	άρχει Άμβουρνο
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Παναμά 12/5	ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. Λάγος 22/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Ν. Όρλεάνη 10/5	ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	άρχει Μίνα Σάκρ
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Ν. Όρλεάνη 11/5	ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	υπό παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	ε. Λέγκχορν 20/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ταμπόκο 30/4	ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Ρουέν 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ν. Όρλεάνη 15/5	ΝΤΟΛΛΑ II (π.)	67	9854	δ. Π. Σαϊδ 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	άρχει Πειραιά	ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Ν. Υόρκη 16/5
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Ν. Όρλεάνη 4/5	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σιλακάπ 8/5
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Ρίο Γκράντε 3/5
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	ε. Γένοβα 17/5	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Βοστώνη 3/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. Όρλεάνη 17/4	ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260	α. Σεπετίμα 12/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάνη	Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	α. Μπρίτζπορτ 19/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	άρχει Πειραιά	ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Σάο Σεμπαστιάο 9/5
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Π. ορ. Σπαίν 10/5	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	δ. Π. Σαϊδ 18/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	άρχει Άστακό
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Κόρπους Κρίστι 23/4	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	υπό παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Ν. Όρλεάνη 16/5	ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	10495	α. Πειραιά 11/5
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	ε. Ντεμεράρα 8/5	ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	45678	α. Φρήπορτ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	106123	άρχει Ίτεα
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	άρχει Έλευσίνα
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	άρχει Βοστώνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123	άρχει Έλευσίνα
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (π.)	61	3943	α. Πειραιά 9/5 για Χαλκίδα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935	ε. Ρίο Τανέιρο 5/5
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλλ.)	59	5384	στη Τζέντα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	ε. Κολόμπο 12/5
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Πόρτ Σαϊντ 6/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στο Μπαλικπαπάν
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	ε. Π. Σαϊδ 28/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	άρχει Ίτεα
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	ε. Μπαμόντ 27/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Φιλαδέλφεια 14/5
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	ε. Μπαμόντ 27/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Λούπη Τέρμιναλ 10/5
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	άρχει Πειραιά
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	ε. Μπ. Άϊρες 20/3	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	άρχει Πειραιά
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ I. (π.)	65	31779	άρχει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	άρχει Πειραιά
ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	ανάμενι Φουτζέιρα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	υπό παραλαβή	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άρχει Πειραιά
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡ. (π.)	64	16073	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Κοαρτζακόλοκ 27/4
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ*	73	56273	στη Νιγηρία	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Σάροχ 13/5
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	α. Π. Χώκεσμπερ 2/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	ε. Λεμεσό 20/5
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	άρχει Ν. Υόρκη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Παναμά 27/4
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.)	73	31861	άρχει Ν. Υόρκη	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΙΖΙΤ T. (π.)	72	3172	ε. Σάντος 3/5	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	α. Άμβέρσα 15/5 για Πειραιά
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	άρχει Πειραιά	ΟΣΕΑΝ (κ.)	66	10825	ε. Τζέντα 16/5
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	στο Μπουσίρ	ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808	δ. Σουέζ 19/5
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	υπό παραλαβή	ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	α. Χούντ Πόιντ 7/6
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	ε. Λάγος 6/5	ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	άρχει Πειραιά
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	ε. Κινούρα 14/5	ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	67	24128	ε. Ν. Όρλεάνη 12/5
			ε. Σουέζ 8/4	ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	74	2248	α. Ταργκόνα 8/5 για Βεγκάζη
				ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	δ. Σουέζ 29/4
				ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	Άμερικανικό Κόλπο 9 τέλη Ιουνίου

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

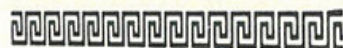
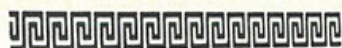
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

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

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η)*	74	9712	δ. Παναμά 1/3
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ)*	63	10318	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577	α. Σιμπενί 17/4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η)*	59	3906	α. Τζιμπουτί 11/54
ΠΑΝΘΗΡ (η)*	82	35380	α. Ρίο 'Ιανέριο 26/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (η)*	66	7463	ε. 'Αμβέρσα 18/5
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	ὕπὸ παραλαβή
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	δ. Σουέζ 11/5
ΠΑΣΦΙΚ (η)	66	21883	στο Μπαντάρ Χομεϊνί
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ὕπὸ καθέλκυση
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Κάρπους Κρίστι 13/5
ΠΑΤΒΙΝ (η)	62	14112	α. Χαλκίδα 26/4
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (η)	62	11756	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	ἀργεί Καμπάνας
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (η)*	69	1999	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	ἐπισκευές Πειραιά*
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	α. Σαουθάμπτον 3153*
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)*	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	ε. Γιένμπο 19/5
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Λός 'Αντζελες 17/5
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	86	1876	α. Πειραιά 17/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577	ε. Ρίο Γκράντε 12/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707	α. 'Αλεξάνδρεια 18/5
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (η)	71	90757	ε. Πόρογκρουν 13/5
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)*	76	44489	α. Π. α. Πιέρ 23/4
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Τενερίφ 1/7
ΠΛΕΙΑΣ (η)	64	5654	α. Μπρά 21/5
ΠΛΩΤΩ	68	35191	α. Ροζάριο 2/5 για Ρωσία
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	δ. Ντόβερ 10/5
ΠΟΛΙΔΙΟΣ (κ.)	49	2879	ἀργεί Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	ε. Κόρπους Κρίστι 13/5
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)*	73	118460	α. Τζέντα 6/4
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η)*	70	3825	α. Σ. Ευστάθιους 28/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στο Κατάκωλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (η)*	66	15565	α. Σιγκαπούρη 28/4
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	ἀργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Π. Σαίδη 15/5
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ.π.)	68	48781	ε. Τάραντα 18/5
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977	ε. Ρεσίφ 12/4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η)*	61	3966	α. Π. ορ. Σπαίην 15/5
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (η)*	69	10524	ε. Σαλέρνο 12/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η)*	73	11383	α. Σιγκαπούρη 30/4
Π. ΣΤΑΡ ΙΙ (λιβ.)	66	15393	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/5
ΡΑΣΣΑΓΙΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	ἀργεί 'Αστακό
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ, Ι (π.)	63	15982	α. Βοστώνη 15/4
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (η)	60	4820	α. Λός Πάλμας 22/2
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Πόρτ Κανάβεραλ 25/4
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ.)	67	35540	α. Κολόμπο 15/5
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ἀργεί Πειραιά
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	62	12040	δ. Κων/πολη 24/4
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η)*	58	8920	α. Κολόμπο 12/5
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)*	71	2932	α. Βαρκελώνη 3/5

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ. Μπαχ.)	76	21619	ε. 'Ιμμινγχαχ 22/5
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)*	69	99134	δ. Ντουμπάι 21/5
ΣΑΛΛΥ Δ. (η)	68	15474	α. Ντάρμπαν 15/5
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	ε. Πειραιά 11/5
ΣΑΜΠΡΑ	70	5746	μετον. «ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ» (λιβερ.)
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (η)	73	10630	στην 'Ακαμα 15/5
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	ε. Πειραιά 28/4
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Σακάι 25/4
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Σή 'Αϊλαντ 2254
ΣΑΝΑΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	δ. Κων/πολη 14/5
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ἀργεί Σιγκαπούρη
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η)*	65	12102	ε. Μπαντάρ Χομεϊνί 27/4
ΣΑΝΣΕ (η)	62	15405	α. Σάφι 11/5 για Κόλπο ΗΠΑ
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η)*	57	1674	α. Σουινκί Ρεγιάνγκ 5/5
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (η.)	74	11452	ε. Κουινγκντάο 3/5
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137	α. Βαρκελώνη 16/5 για Τύκρες
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)*	76	43143	α. Βενετία 11/5
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874	στη Νέα 'Ορλεάνη
ΣΕΙΡΗΝΑ (η)	77	16267	δ. Π. Σαίδη 18/5
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	δ. Π. Σαίδη 19/5
ΣΕΡΕΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	δ. Π. Σαίδη 10/5
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	ε. Νητρώιτ 19/5
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456	α. Τής 29/4
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ.)	71	8894	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289	μεσογειακές
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	ἀγεί Σιγκαπούρη
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Μπάχια Μπλάνκα 16/3
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η)*	62	9979	στην Κωνσταντία
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η)*	71	11379	α. Σιγκαπούρη 19/5
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)*	65	9043	δ. Παναμά 30/4
ΣΗΓΚΑΛ ΙV (η.)	75	3522	α. Ν. 'Υόρκη 5/5
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	α. Μακάι 5/5 για Κίνα
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	ε. Γιβραλτάρ 11/4
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)*	67	28528	α. Λισαβώνα 11/5
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	α. 'Αμόχωστο 12/5
ΣΗΛΟΓΓΕΡ (Μαλτ.)	65	7047	δ. Παναμά 26/4
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	α. Μπ. 'Αϊρες 7/5
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	δ. Ντόβερ 12/5
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411	α. Π. 'Αρθουρ 25/4 για 'Αμπιτζάν

ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Σ. Φρανσίσκο 3/5
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ἀργεί Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η)*	80	9015	ε. Μπουσίρ 6/5
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	ε. Χαβρη 20/5
ΣΚΥΡΟΣ ΜΟΥΝ.	63	24810	ἀργεί Γαλαξείδι
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ.)	62	7704	δ. Κων/πολη 9/3 *
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομεϊνί 9/5 *
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	στο 'Αμπιτζάν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η)*	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	ἀργεί Πειραιά
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Πειραιά 27/4 για 'Αλγερία
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 6/5
ΣΟΥΖΑΝ (η)	66	15765	ε. 'Αμβέρσα 22/5
ΣΟΥΖΑΝΑ (η)*	68	7701	α. Ντάρμπαν 5/4
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η.)*	63	12758	α. Πόρογκρουν 14/5
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Γκόκνιτ 14/5
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Πειραιά 18/5
ΣΤΑΡΓΚΑΝ (κ.)	59	3809	ὕπὸ παραλαβή
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η)*	80	32000	ε. Ντάρμπαν 19/5
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)*	68	103176	δ. Ντουμπάι 13/5
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕ'Υ'Ρ	69	9946	ὕπὸ παραλαβή
ΣΩΤΗΡΗΣ (η)	70	5278	α. Πειραιά 14/4
ΣΩΤΗΡΗΣ (η)	70	5480	α. Πειραιά 17/5
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μαλτ.)	60	6.646	ὕπὸ παραλαβή
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)*	75	117342	α. Λουί Τέρμιναλ 6/5
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	ἀργεί 'Αστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)*	56	6500	ἀργεί 'Αστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)*	73	9842	α. Λός Πάλμας 27/4
ΤΖΩΝ Κ. (η)	72	5393	στη Μπαλμπόα
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ*	68	10618	α. Λισαβώνα 4/5
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	α. Πειραιά 6/5
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	ἀργεί 'Αστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)*	64	15910	ἀργεί Πειραιά
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (η)	72	5881	α. Μομπιλί 11/7
ΤΙΝΑ ΜΠ. (η.)*	65	11245	ἀργεί Πειραιά
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η)*	73	8848	α. Ροζάριο 7/5
ΤΟΥΣΠΑΝ (η.)	69	5135	ε. Καστακόλκος 17/7
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η)*	60	8070	προσάραξε 'Αβάνα
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Βίλα Κονσταντίνου 15/4
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	ε. Μπάκμουν 15/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	ε. Πενσάκολα 10/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'Α	72	18723	α. Ρίο 'Ιανέριο 14/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	α. Σιγκαπούρη 13/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ*	68	2737	δ. Παναμά 7/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	δ. Παναμά 17/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	α. Πόρτλαντ 17/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Π. ντέ Μπούκ 10/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	α. Τερνέστη 16/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230	α. Λονδίνο 21/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	ε. Αύγουστα 13/5
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι	56	3901	ἀργεί Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)*	70	1597	α. Πόρτο 'Εμπεδόκλε 24/4
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (η)	60	8940	στον Πειραιά
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (η)	71	4635	α. Τούκοπαν 19/7
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η)*	78	45330	α. Σηάτλ 23/3
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)*	77	124499	α. Λός 'Αντζελες 18/4
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. 'Αδελαΐδα 4/4
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	α. Πόρτσμουθ 22/5
ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	4	16299	α. Φιλαδέλφεια 1/3
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	α. Σάομπε Βόε 17/5
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	ε. Δακάρ 11/5
ΦΕΛΩΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Ζουέμα Τερμ. 13/4
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Σήραπορτ 17/5
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (η.)	74	8869	α. Σαντάντερ 10/5
ΦΙΛΙΠΠ (η)	66	7264	ε. Μπανγιούλ 27/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	δ. Κων/πολη 17/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	ε. Ντουμπάι 22/5
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/5
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	ε. Σάν Νικόλας 10/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (η)	63	10736	δ. Σουέζ 27/4
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)*	75	118216	α. Χόβικ 30/4
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (η)*	71	10586	α. Μαυρίκιο 19/5
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Πειραιά 28/2
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)*	76	122.945	α. 'Αιν Σούκνα 4/4 για Περισκό
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229	α. Πειραιά 5/4
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)*	63	1097	πρώην «ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ»
ΦΡΙΟ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (η)*	61	1652	ε. Λός Πάλμας 20/5
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (η)*	61	1695	α. Λός Πάλμας 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 (η)*	55	2740	ὕπὸ παραλαβή
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)*	68	48559	α. 'Αμστερνταμ 9/5
ΧΕΡΟ (η)*	57	1368	ἀργεί Πειραιά
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η)*	78	15981	α. 'Αμβέρσα 19/5
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (η)	62	1768	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)	57	6229	α. Κολόμπο 16/4
ΧΩΚ (κ.)*	64	10292	ε. Σουέμα 15/5
ΨΑΘΙ (κ.)*	54	1596	πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η)*	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΣΤΡΑΛ (η)	67	2938	α. Νίκαια 5/4



★ 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**

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

TSAVLIRIS T-TUGS

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

Sheer Strength



WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE & TOWAGE

OCEAN RESCUE • FIREFIGHTING

Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage

Anchor Handling and Offshore Support

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

BRANCH OFFICES At all major Greek ports

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

