

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Αυγούστου 1984

Αρ. Φύλλου 1181/940

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1181/940 ΔΡΧ. 100

15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1984



TAKTIKAI GRAMMAI
ANAT. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · KONTINENT

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :- Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

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

BALKANFRACHT

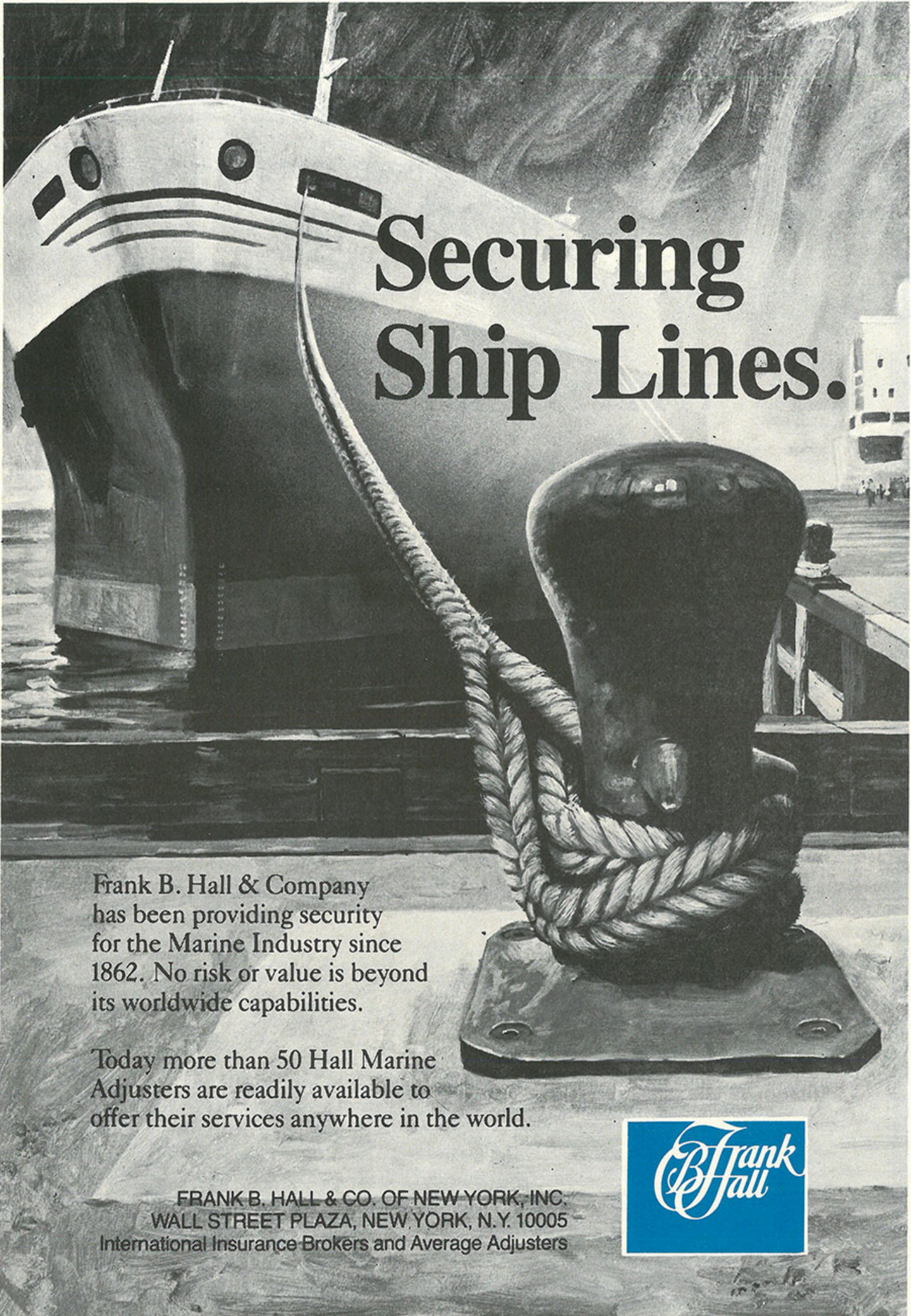
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

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 Borought 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



Securing Ship Lines.

Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1181/940

15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Ἐντὶ γὰρ τὸ καθιερωμένο ἄρθρο τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», στὴ θέση αὐτὴ δημοσιεύουμε σήμερα ἓνα ἄρθρο ποὺ γράφτηκε καὶ δημοσιεύθηκε τὸ 1903 μὲ τὸν τίτλο «Ἐμπορικὰ ἀτμόπλοια» στὴ συριανὴ ἐπιθεώρηση «Τὸ Ἡμερολόγιον τῆς Σύρου», ἀλλὰ παρ' ὅλα αὐτὰ διατηρεῖ τὴν ἐπικαιρότητά του, καὶ ἂν εἶχε γραφεῖ σήμερα δὲν θὰ ἀπείχε καθόλου ἀπὸ τὴν πραγματικότητα. Τὸ ἄρθρο αὐτὸ βρῆκε τυχαῖα ὁ κ. Γιώργος Μ. Φουστάνος (ὁ συντάκτης τοῦ Ἀντώνιος Π. Φουστάνος ἦταν ἀδελφὸς τοῦ παπποῦ του) καὶ εἶχε τὴν καλωσύνη νὰ μᾶς τὸ στείλει μαζὶ μὲ τὰ λόγια ποὺ τὸ ἀκολουθοῦν καὶ μὲ τὰ ὁποῖα συμφωνοῦμε ἀπολύτως:

ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Μιά τῶν πλουτοφόρων πηγῶν εἶναι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, αὕτη δέ, ἥς ἡ πρόοδος ἦτο σημαντικωτάτη ἐντὸς τῆς τελευταίας πενταετίας, ἐξακολουθεῖ εὐτυχῶς προοδεύουσα. Τὸ παρελθὸν ἔτος ἐσημείωσε λαμπρὰν ἀύξησην εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑπὸ τῶν Ἑρμοπολιτῶν ἀγορασθέντων διὰ συνεταιρισμοῦ φορηγῶν ἀτμοπλοίων. Ὁ συνεταιρισμὸς οὗτος ἔκαμε θαύματα, εἰς τρόπον ὥστε ἐντὸς χρόνου ἐλαχίστου καὶ ἄνευ οὐδεμιᾶς προστασίας τῆς Κυβερνήσεως κατωρθώθη ν' ἀγορασθῶσι καὶ ναυπηγηθῶσι πολλὰ ἐμπορικὰ ἀτμόπλοια, ἅπερ νῦν μεθ' ὑπερφανίας διασχίζουν τὴν Μεσόγειον καὶ τοὺς ὠκεανούς, ἐπιχειροῦντα μετὰ θαυμαστῆς τόλμης καὶ γενναιοψυχίας πλόας εἰς τὴν νότιον καὶ βόρειον Ἀμερικὴν καὶ εἰς αὐτάς ἔτι τὰς ἀνατολικὰς Ἰνδίας, ὁποῖαν ἐβρῶσι συμφέρον. Ἡ ἀθρόα αὕτη ἀγορὰ τῶν ἀτμοπλοίων ἐπανεφέρειν κατὰ τι τοὺς χρόνους τῆς ἐργασίας εἰς τὴν ἡμετέραν πόλιν, καθ' ὅσον καθημερινῶς καταπλέουσιν καὶ ἀποπλέουσιν ἐκ τοῦ λιμένος τῆς ἡμετέρας πόλεως τὰ φορηγὰ, ἅτινα, χάριν ἀνθρακεύ-

σεως, ἐπισκέπτονται τὴν πόλιν μας. Ὁ πρὸς ἀγορὰν δὲ φορηγῶν ἀτμοπλοίων πόθος θὰ ἦτο ἀσυγκρίτως μεγαλειότερος καὶ θὰ ἡγοράζοντο πλεῖστα ὅσα ἐτι ἀτμόπλοια, ἂν τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν ἐνίσχυνεν ἡ κυβερνητικὴ μέριμνα. Ἀντὶ δὲ εὐγνωμοσύνης μόνον δέος καὶ φόβον ἐμπνέει ἡ λιμενικὴ καὶ ναυτιλιακὴ νομοθεσία μας! Ἐχουν τόσας ὑποχρεώσεις οἱ ναυτιλλόμενοι καὶ καμμίαν εὐκολίαν τοῦτο δὲ διότι οὐδεμίαν οὐδέποτε προσοχὴν ἔδωσαν εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν αἱ κατὰ καιροὺς κυβερνήσεις, τοῦναντίον μάλιστα ἀνυπερβλήτα προσκόμματα ἀκόμη καὶ νῦν παρεμβάλλουν οἱ ἀρμόδιοι εἰς τὴν ναυτιλίαν, ψηφίζοντες εἰκὴ καὶ ἀλογίστως μετὰ παραδειγματικῆς ἐπιπολαιότητος καὶ ἄνευ τῆς ἐλαχίστης πείρας νόμους ὡς π.χ. τὸν περὶ μηχανικῶν τῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων, τοῦ ὁποῖου ἡ ἐφαρμογὴ καθ' ἡκούσαμεν παρ' ἐφοπιστῶν, μεγάλως ζημιοὶ τὰ φορηγὰ ἀτμόπλοια, ἐν ᾧ ἔδει ἐπὶ τοιοῦτων ζητημάτων νὰ προκαλῶσι τὴν γνώμην τῶν ἐδικῶν καὶ ἐμπείρων. Ἐχομεν δὲ ἐλπὶδα νῦν ὅποτε συγκροτηθῇσεται ἐν τῇ ἡμετέρα πόλει τὸ πρῶτον Πανελλήνιον Ναυτιλιακὸν Συνέδριον κατὰ τὴν πρώτην τοῦ ἔλευ-

σομένου μηνὸς Σεπτεμβρίου διὰ τὰ μεταβληθῇ ἐπὶ τὰ κρεῖττω ἢ θέσις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μας, τῆς προσοχῆς τῆς κυβερνήσεως καὶ τῆς Βουλῆς στρεφόμενης καὶ εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ἥτις μεγάλως συντελεῖ εἰς τὴν πρόοδον τοῦ ἔθνους ἡμῶν.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Π. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

ΣΥΡΟΣ 1903

Σήμερα, μᾶς γράφει ὁ κ. Γιώργος Φουστάνος, 81 ὁλόκληρα χρόνια μετὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ ἀνωτέρω ἁρθροῦ, ὁ ναυτιλιακὸς κόσμος αἰσθάνεται τὸ ἴδιο ἀποξενωμένος στὸν τόπον του. Καὶ δυστυχῶς, ἀντίθετα μὲ ἐκείνας τίς ἐποχάς, τὸ καράβι τῆς ναυτιλίας μας βυθίζεται, χωρὶς νὰ ὑπάρχουν πολλὰς ἐλπίδες ἀνελκύσεώς του.

Σήμερα, δὲν μποροῦμε νὰ ἐλπίζουμε στὰ ἀποτελέσματα ἐνὸς κάποιου «Πανελληνίου Ναυτιλιακοῦ Συνεδρίου», γιὰτί λείπει ἡ ὁμοψυχία γύρω ἀπὸ τὸ θέμα, δὲν ἐγίνε ἀντιληπτὸ ἀπὸ ὅλους τοὺς ἐνδιαφερομένους διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας εἶναι ἑθνικὴ ὑπόθεσις.

Σήμερα, φθάσαμε ὅλοι νὰ ἐλπίζουμε στὸ «θαῦμα» καὶ μόνο.

Γιὰ τοὺς ρεαλιστὲς δὲ, ἡ πραγματικότητα εἶναι σκληρὴ καὶ ἀμελίκτη.

Στὴ σημερινὴ ἐποχὴ θαύματα δὲν συμβαίνουν. Αὐτὰ ἀνήκουν στὸ παρελθόν, ἴσως κάπου στὸ 1903. Γιὰτί τότε, ἂν μὴ τί ἄλλο, ἡ ναυτιλία μας ἦταν ἀνταγωνιστικὴ, μὲ ὅλη τὴ σημασίαν τῆς λέξεως.

Τὸ δεκαπενθήμερο Νὰ ὑλοποιηθοῦν οἱ προθέσεις

Ἰδιαίτερη ἐντύπωση προκάλεσαν οἱ ἀντιλήψεις καὶ οἱ προθέσεις ποὺ διατύπωσε ὁ νέος ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Παντ. Πρωτονοτάριος στὴν ἡμερήσια διαταγή του μὲ τὴν εὐκαιρίαν τῆς ἀναλήψεως τῶν καθηκόντων του, ἀντιλήψεις καὶ προθέσεις ποὺ προοιωνίζον κατὰ καλὸ, ἀρκεῖ νὰ ὑλοποιηθοῦν μὲ γρήγορους ρυθμούς, γιὰτί ἀλ-

λιῶς θὰ χάσουμε τὸ τραῖνο.

Ἡ κυριότερη ἀπὸ αὐτὰς τίς ἀντιλήψεις ἀναφέρεται στὸ ρόλο τοῦ Ὑπουργείου καὶ τοῦ προσωπικοῦ του, στρατιωτικοῦ καὶ πολιτικοῦ: Ὑπέρτατο χρέος ὧν μας, ὑπογράμμισε ὁ κ. Πρωτονοτάριος, εἶναι ἡ ἐξυπηρέτησις τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ποὺ τὴν χαρακτήρισε σὰν μίαν πολυδύναμη ἐθνικὴ

δραστηριότητα βγαλμένη μέσα από τις έθνικες καταβολές μας και ποτισμένη με τό μόχθο και τόν ιδρώτα των ναυτικών μας και καταξιωμένη από την επινοητικότητα και την αξιοσύνη των πλοιοκτητών μας. Πραγματικά παρατηρούμε ξμείς, εκείνο που μπορούμε να προσφέρουμε στην τόσα εισφέρουσα Ναυτιλία είναι μόνο η εξυπηρέτηση, γιατί ούτε φορτία διαθέτουμε, αλλά ούτε και τους αναγκαίους χρηματοδοτικούς πόρους που έχει ανάγκη και τους άντληϊ από τη διεθνή χρηματαγορά, και ομολογούμε ότι χαιρόμεθα ιδιαίτερα για την υιοθέτηση αυτής της αντιλήψεως — που έχει διατυπωθεί επανειλημμένα από τις στήλες αυτές — από τον νέο αρχηγό του Λιμενικού Σώματος.

Όφειλομε όμως να αναφερθούμε και στις άλλες αντιλήψεις που εξέφρασε ο κ. Πρωτονοτάριος γιατί είναι ίσως σημερινές και γιατί δείχνουν ότι θα υπάρξει επί τέλους η τόσο αναγκαία προσαρμογή του διοικητικού φορέα στις συνθήκες του καιρού μας. Τό βαρύ έργο της διοικήσεως της Έμπορικης Ναυτιλίας, υπογράμμισε ο κ. Πρωτονοτάριος, στην περίοδο που περνάμε είναι ένα έργο ακόμη δυσκολότερο. Γιατί στον καιρό της ευημερίας και η μικρή προσπάθεια αποδίδει αποτελέσματα. Όταν όμως οι καιροί είναι δύσκολοι και όταν μάλιστα αυτές οι δυσκολίες δεν φαίνεται να είναι ένα εποχιακό σύμπτωμα αλλά προϊόν μιας βαθύτερης διεργασίας, τότε οι προβληματισμοί μεγαλώνουν. Και όλοι πρέπει να διερωτώμεθα αν είναι ικανές οι μέθοδοι και τα σχήματα που χρησιμοποιούσαμε μέχρι τώρα ή πρέπει να αναζητήσουμε νέες λύσεις στην οργάνωση, νέες μορφές, νέα σχήματα και νέους τρόπους στην προσπάθεια προσεγγίσεως των θεμάτων. Πρέπει, συνεπώς, να δοούμε πώς θα αξιοποιηθεί καλύτερα το προσωπικό που διαθέτουμε και πώς, μέσα από τους επιβαλλόμενους μετασχηματισμούς, θα επιταχύνουμε τη λειτουργικότητα και την απόδοση. Και με κριτήριο την παρατήρηση και τη γνώση η πολιτική ήγεσία, με τη δική μας βοήθεια, θα προχωρήσει στους αναγκαίους μετασχηματισμούς του διοικητικού φορέα και θα οριοθετήσει νέες δομές οργάνωσης και λειτουργίας.

Εντύπωση προκάλεσε σε δσους παραβρέθηκαν στην τελετή παραδόσεως της αρχηγίας από τον κ. Κων. Προκόπη στον νέο αρχηγό ο αυστηρότατος τόνος της φωνής του κ. Πρωτονοταρίου και κατά τη διατύπωση των ανωτέρω αντιλήψεων του αλλά και των διακηρύξεών του για επίδειξη ιδιαίτερης αυστηρότητας έναντι εκείνων που λησμονούν τό καθήκον τους, γιατί, όπως είπε, η επιείκεια εκτρέφει νοσηρές καταστάσεις και η επιείκεια, η άνοχη και ο φαρορισμός που όχι σπάνια επιδείχθησαν στο παρελθόν οδήγησαν στη δημιουργία καρκινωμάτων τά οποία σπύλωσαν εκείνους που τά δημιούργησαν αλλά προκάλεσαν και γενικότερες

δυσμενείς και άδικες εντυπώσεις σε βάρος των στελεχών του Λιμενικού Σώματος που δεν δέχονται να ταυτίζονται με τους ελάχιστους που προδίδουν την αποστολή τους.

Ο κ. Πρωτονοτάριος εξέφρασε με ιδιαίτερη έμφαση την προσωπικότητα του απελθόντος αρχηγού αντιναύαρχου Κων. Προκόπη υπογραμμίζοντας ότι η αρχηγία του σφραγίσθηκε με εξαίρετα δείγματα ευγένειας, ηθους, ανθρωπιάς, εργατικότητας και βαθιάς γνώσεως των θεμάτων της Έμπορικης μας Ναυτιλίας. Την προσωπικότητα του κ. Προκόπη καθώς και την προσφορά του εξέφρασε και ο Έμποργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας με την επιστολή που απηύθυνε αποδεχόμενος την παραίτησή του, αλλά και με δηλώσεις του προς τους ναυτιλιακούς συντάκτες την 1η Αυγούστου, όποτε υπογράμμισε ότι η συνεργασία τους θα συνεχισθεί. Ταυτόχρονα ο κ. Κατσιφάρας έδωσε στη δημοσιότητα και τό κείμενο της παραιτήσεως του κ. Προκόπη από τό όποιο δεν προκύπτει διαφωνία του προς τό πενταετές πρόγραμμα οικονομικής ανάπτυξεως, ενώ ο κ. Προκόπη, κατά την άναπάντητη της ήμερήσιας διαταγής του, κατά την τελετή της παραδόσεως των καθηκόντων του, είπε εκτός χειρογράφου ότι «άστοχούν όσοι έγραψαν ότι η αποχώρησή μου συνδέεται με την ύπαυγλή του Λ.Σ. σε άλλο Έμποργείο, ή με την πολιτικοποίηση.

Γιά τό πρώτο ύπάρχει κατηγορηματική δήλωση του Έμποργού ότι τό Λ.Σ. δεν πρόκειται να ύπαχθει σε άλλο Έμποργείο, ενώ διά τό δεύτερο θά έλεγα ότι οι μέχρι τώρα εξέλιξεις δεν είναι δυσάρεστες». Ο κ. Προκόπη, ό όποιος έπίσης ευχαρίστησε τον Έμποργό και την Κυβέρνηση για την έπιλογή του στη θέση του αρχηγού του Λιμενικού Σώματος απέφυγε διακριτικά να ανακοινώσει τους λόγους που τον οδήγησαν στην αποχώρηση και τους όποιους επικαλείται, αλλά χωρίς να τους προσδιορίζει, στο κείμενο της παραιτήσεώς του.

Όπως είχαμε σημειώσει και στο προηγούμενο τεύχος, μετά την έπιλογή του κ. Πρωτονοταρίου αποστρατεύονται ό μέχρι τώρα ύπαρχηγός Άλκ. Βαρελάς και οι αρχιπλοίαρχοι Δημ. Γιαννακόπουλος, Τρ. Παπαγεωργίου, Παν. Βαλασόπουλος και Δημ. Βαβούρης οι όποιοι προάγονται σε ύποναύαρχους και αποχωρούν στις άρχές Σεπτεμβρίου. Γιά την κάλυψη των κενών θέσεων προάγονται σε αρχιπλοίαρχους οι πλοίαρχοι Ιωάν. Μανουσάκης, Γεώργ. Σπαρτιώτης, Στ. Λαϊνης, Άγγ. Γεωργακόπουλος, Άρ. Παπανδρέου και Χρ. Ντούνης και σε πλοίαρχους οι αντιπλοίαρχοι Βασ. Παπαγιάννης, Ιωάν. Σιατερλής, Κων. Σταμάτης, Δημ. Μπογδανόπουλος, Πασχ. Γερακάρης και Άγγ. Τούντας, μετά δε τη δημοσίευση των Π.Δ. για την προαγωγή των νέων αρχιπλοίαρχων θά γίνει η έπιλογή του νέου ύπαρχηγού.

ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΟΥΝ ΟΙ ΑΙΦΝΙΔΙΑΣΜΟΙ

Και άλλοτε έχομε ύποστηρίξει ότι πρέπει να σταματήσουν οι αϊφνιδισμοί στους όποιους μάς ύποβάλουν τον τελευταίο καιρό οι διάφορες Διευθύνσεις του ύπουργείου Οικονομικών και ότι για κάθε μέτρο που σχετίζεται με τη Ναυτιλία πρέπει να ενημερώνεται προηγουμένως τό ύπουργείο Ναυτιλίας.

Οι μανδάρinhoι όμως του ύπουργείου Οικονομικών δεν βάζουν μυαλό και άγνοούν συστηματικά την αντίληψη που, όπως είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, έχει διατυπωσει έπίσημα και ο Έμποργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας, να ενημερώνουν τό ΥΕΝ πριν από κάθε ένεργεία τους που σχετίζεται με τη Ναυτιλία. Τό τελευταίο κρούσμα άφορά την άξίωση για την αναδρομική έφαρμογή του Ν. 444/64 που τινάζει κυριολεκτικά στον άέρα όλα τά ναυτικά πρακτορεία γιατί πρέπει να καταβάλουν έξ ιδίων μία δυσβάστακτη φορολογία που άναφέρεται σε τρίτους και άπλως αυτά ένεργούν σαν είσπρακτορες του Δημοσίου.

Ο έν λόγω νόμος έμεινε άνενεργός από τότε που θεσπίσθηκε — κανένας άρμόδιος δεν άξίωσε την έφαρμογή του — και τώρα κάποιος εύφυής τον άνέσυρε από τό χρονοντούλαπο και ζητεί από τά ναυτικά πρακτορεία όσα έπρεπε να έχουν είσπράξει για λογαριασμό του Δημοσίου. Τό λογικό — και ταυτόχρονα έντιμο — είναι, έφ' όσον ύπάρχει ό νόμος αυτός και θέλομε να ένεργοποιηθεί, να έφαρμοσθεί από τώρα και όχι αναδρομικά. Γιατί σε αντίθετη περίπτωση εύθύνες πρέπει να αναζητηθούν και από τά έντεταλμένα όργανα της Πολιτείας — και όχι μόνον από τά ναυτικά πρακτορεία — που δεν μερίμνησαν για την είσπραξη της φορολογίας και την όποια δεν μπορούν να τη θυμούνται κατά τό δοκούν, έπειτα από 15 όλόκληρα χρόνια.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι τό θέμα έφερε στην έπιφάνεια ή συνάδελφος Ζ. Ζήκου της οικονομικής έφημερίδας «Έξπρές».

Η ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ

Η Έπιτροπή του άρθρου 3 του Ν. 1376 με άπόφασή της που έλήφθη στις 7 Αυγούστου άναστέλλει επί δίμηνο τη διάταξη για τη χορήγηση βεβαιώσεως του ΓΕΝΕ περί μή προσηρομένου σε δώδεκα ειδικότερες ναυτικών. Στο πρακτικό της Έπιτροπής άναφέρονται σχετικώς τά έξης:

Η Έπιτροπή άφού έλαβε ύπόψη της την με αριθμό 70055/6773/30.7.84 άπόφαση ΥΕΝ(ΔΝΕΡ 3ο, τά στοιχεία των άνέργων ναυτικών που καλύπτουν τις άπαιτήσεις του Π.Δ. 29/84 τά όποια τηρούνται στο ΓΕΝΕ και



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

στις λιμενικές 'Αρχές και τό γεγονός ότι ναυτικοί όρισμένων ειδικοτήτων δέν προσφέρονται πρός ναυτολόγηση μέ όρους Συλλογικής Σύμβασης,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΩΣ

1. Γιά τίς παρακάτω δώδεκα ειδικότητες ναυτικών δέν απαιτείται γιά τήν εφαρμογή των διατάξεων των όρθρων 7 παρ. 4 και 3 παρ. 1 του Ν. 1376/83 ή χορήγηση βεβαίωσης του ΓΕΝΕ γιά μη προσφορά ναυτικών πρός ναυτολόγηση σέ φορτηγά πλοία έξωτερικού πάνω από 3.000 κο.χ. μέ όρους Συλλογικής Σύμβασης: 1) Πλοίαρχοι Γ', 2) Μηχανικοί Β', 3) Μηχανικοί Γ', 4) Ναύκληροι, 5) Ξυλουργοί, 6) 'Αντλιοροί, 7) Ναύτες, 8) Μηχανοδηγοί Α', 9) Μηχανοδηγοί Β', 10) 'Αρχιθερμαστές, 11) Θερμαστές, 12) Θαλαμηπόλοι.

II. 'Η απόφαση αυτή ίσχύει μέχρι 6 'Οκτωβρίου 1984, δηλαδή δύο μήνες από σήμερα έκτός εάν στο μεταξύ χρονικό διάστημα ανακληθεί μέ σχετική απόφαση της ίδιας 'Επιτροπής.

III. 'Η απόφαση αυτή κοινοποιείται και πρός ΝΑΤ πρός αποφυγή επιβολής κυρώσεων γιά τό χρονικό διάστημα της ίσχύος της.

ΠΑΛΙ ΤΟ ΘΕΜΑ FIO

Είχαμε γράψει σέ προηγούμενο τεύχος γιά τό κακό πού σχεδιάζεται νά γίνει σέ βάρος του Πειραιώς και της Ναυτιλίας μέ τό άστοχο μέτρο πού πρότειναν οι μανδάρinhoι του ΟΛΠ γιά τήν κατάργηση του όρου FIO. 'Υπογραμμίζοντας ότι οι άνεγκέφαλοι του ΟΛΠ «δυναμιτίζουν τό λιμάνι», είχαμε ζητήσει από τον κ. Κατσιφάρα νά δει τό θέμα υπό τό πρίσμα της ναυτιλιακής πολιτικής πού ακολουθεί και νά θέσει τέρμα σέ επιπόλαιες και μέ στενή — στενότατη — αντίληψη εισηγήσεις ύπηρεσιακών παραγόντων του ΟΛΠ πού δέν λογαριάζουν τίς παρενέργειες και τά δεινά πού θά επισωρεύσουν και στο λιμάνι, και στη Ναυτιλία, και στη φήμη της χώρας.

'Η σοβαρότατη και μέ διεθνή άπήχηση ζημία πού θά γίνει στο λιμάνι και τη Ναυτιλία από τήν καθιέρωση του μέτρου έπισημάνθηκαν ήδη υπεύθυνα στον 'Υπουργό από τήν 'Ενωση 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και τη Διεθνή Ναυτική 'Ενωση. Καί τό θέμα τέθηκε και στην 'Επιτροπή Συναλλαγμάτων και τη Διεύθυνση Διεθνών Συναλλαγών της Τράπεζας της 'Ελλάδος, γιατί έκτός άλλων, μέ τήν τυχόν γενίκευση του όρου FIO τά έξοδα κύτους θά ενσωματώνονται στο ναύλο και θά αύξηθεί ή έκροή συναλλαγμάτων κατά 500 εκατομ. Ναυτικές έτησίως, όπως υπολογίζει ο ΟΛΠ, ενώ τώρα τό ποσό αυτό πληρώνεται σέ δ ρ α χ μ έ ς από τον παραλήπτη του φορτίου στην 'Ελλάδα.

'Εάν ο ΟΛΠ έχει προβλήματα από τήν καθυστέρηση παραλαβής όρισμένων φορτίων άς όργανωθεί στο σημείο αυτό πού βρίσκεται στο μηδέν και νά μήν επαναπαύεται στα έξοδα από αποθήκευτρα. 'Ας όργανωθεί έπίσης και στις έπιστροφές των προκαταβολών πού πληρώνουν τά πλοία μαζί μέ άπραγματοποίητες, κατά κανόνα, «έκτακτες δαπάνες» μέ τίς όποιες ο ΟΛΠ «μαδάει» κυριολεκτικά τά πλοία καθυστερώντας μέ τό «έτσι θέλω» τίς έπιστροφές.

ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ

'Ο 'Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας και ο νέος 'Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ.

Πρωτονοτάριος προέβησαν σέ μακρές ανακοινώσεις γιά τίς άνωμαλίες πού είχαν παρουσιασθεί τίς τελευταίες ήμέρες στη διακίνηση κυρίως φορτηγών αυτοκινήτων πρός τά νησιά και ιδιαίτερα πρός τά Δωδεκάνησα και τη Ρόδο. Είχαν προηγηθεί έντονες διαμαρτυρίες των όδηγών φορτηγών αυτοκινήτων πού άνέμεναν μέχρι και έπτά ήμέρες στον Πειραιά σειρά γιά νά διακινηθούν πρός τά Δωδεκάνησα, οι όποιοι κατηγορούσαν τίς πλοιοκτήτριες εταιρίες ότι προωθούσαν σέ βάρος τους τά ιδιωτικά αυτοκίνητα και πράγματι αυτό γινόταν. Καί ο 'Υπουργός, και ο 'Αρχηγός του Λ.Σ. απέδωσαν τίς δυσχέρειες πού είχαν προκληθεί στην αύξηση της κινήσεως πρός τά νησιά πού σημειώθηκε έφέτος και πού ήταν πολύ μεγαλύτερη από τίς άλλες χρονιές και άνέφεραν ότι γιά πρώτη φορά παρατηρήθηκε ή μεταφορά και των αυτοκινήτων των 'Ελλήνων τουριστών στα νησιά. Δέν άνέφεραν όμως ότι έφέτος έχουν λείψει τρία πλοία από τίς άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες («Μίνως» πού πουλήθηκε γιά διάλυση, «'Ηνίοχος 'Εξπρές» πού διακινούσε όχήματα και έχει κατασχεθεί και «'Αννα Λ.» πού έχει αποσυρθεί από τη γραμμή της Ραφήνας χωρίς νά διευκρινίζονται έπακριβώς οι λόγοι). Γιά τήν αντιμετώπιση της καταστάσεως αποφασίστηκε νά άνασταλεί ή έκδοση εισιτηρίων γιά τη μεταφορά IX αυτοκινήτων, ή έντατικοποίηση των διατιθεμένων μέσων και ή διάθεση χώρων των πλοίων σέ κάθε δρομολόγιο γιά τη μεταφορά 25 -40 φορτηγών αυτοκινήτων, ανάλογα μέ τη χωρητικότητα τους και μέ τη ρύθμιση αυτή, καθώς και μέ τη χρησιμοποίηση του υπό Κυπριακή σημαία έπιβατηγού - όχηματαγωγού «'Ηπειρος III» άποκλειστικά γιά τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων πρός τη Ρόδο, ή κατάσταση όμαλοποιήθηκε.

Είναι γεγονός ότι πάντοτε αυτή τήν έποχή έχουμε μία αιχμή στις άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Και βεβαίως δέν μπορούμε νά διατηρούμε τά πλοία πού χρειάζονται γιά τήν αντιμετώπιση αυτής της έποχιακής αιχμής, χρειάζεται όμως νά προχωρήσουμε σέ λύσεις τέτοιες (ό κ. Πρωτονοτάριος μίλησε και γιά μακροχρόνιες λύσεις) πού θά μπορούν νά επιτρέπουν προσωρινή άπόσπαση έπιβατηγών - όχηματαγωγών από τίς γραμμές στις όποιες είναι δρομολογημένα στις γραμμές οι όποιες παρουσιάζουν έντονα προβλήματα τά όποια μπορούν νά προκύψουν και από ένα τυχαίο άτύχημα, όπως συνέβη έφέτος μέ τό «Κάμιρος» πού άνέτρεψε τά καθιερωμένα δρομολόγια του σκάφους και συνέτεινε στη δημιουργία της έντάσεως. Καί μία από τίς λύσεις αυτές είναι και ή χρησιμοποίηση ταχύπλων σκαφών γιά τήν έξυπνέρεψη της έπιβατικής κινήσεως στα νησιά πού μπορούν νά έξυπηρετηθούν από παρόμοια σκάφη.

ΤΟΥΣ ΑΞΙΖΕΙ ΚΑΘΕ ΕΠΑΙΝΟΣ

Και ο 'Υπουργός, και ο κ. Πρωτονοτάριος έξηραν, μέ τήν εύκαιρία, τίς προσπάθειες των λιμενικών γιά τήν έξυπνέρεψη αυτής της αύξημένης κινήσεως. 'Ο 'Υπουργός έπε χαρακτηριστικά ότι πολλοί λιμενικοί αξιωματικοί είχαν μεταφέρει τά κρεβάτια τους στις ύπηρεσίες τους, ενώ ο κ. Πρωτονοτάριος ύπογράμμισε ότι στο λιμεναρχείο Πειραιώς εργάζονταν σέ 24ωρη βάση. Καί αυτό, πράγματι, είναι γεγονός. 'Ολοι τους στο λιμεναρχείο Πειραιώς εργάσθηκαν μέ αταπάργηση και χωρίς ώράριο και γι' αυτό δικαιούνται τον δημόσιο έπαινο. 'Επαινος άξίζει επίσης

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Είς μειονεκτικήν θέσιν εύρίσκεται ή κατηγορία των μικρών πλοίων μας, των μάλλον προσαρμοζομένων εις τας Μεσογειακάς μεταφοράς. Ούτω τό σύνολον των ύπαρχόντων φορτηγών μας κάτω των 3.000 τον. γκρός τήν 1 Αυγούστου 1934 έφθανε μόνον τά 139 σκάφη 182.519 τον. γκρός.

— Είς όλους εκείνους πού κατά καιρούς επέκρινον τον νόμον 5304 ως δεσμευτικόν της άνανεώσεως και αναπτύξεως της έπιβατηγού ναυτιλίας, εύγλωτος άπάντησις έδόθη διά της έντός διετίας μόνον προσκτήσεως τεσσάρων άκτοπλοϊκών σκαφών ήλικίας μικροτέρας των 20 έτών και κατά πάντα άναποκρινόμενων εις τας ανάγκας των έξωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών μας.

— Τό φορτηγόν «Μαρή Χανδρή» προεκάλεσε τήν προσοχήν και τά εύνοικά σχόλια των ναυτιλιακών κύκλων της Βενετίας, διότι, ως γραφε ή έκει 'Ιταλικός τύπος, κατώρθωσε νά φορτώσει 6.708 κ.μ. ξυλείας, πού αποτελούν ρεκόρ δι' έν σκάφος του όποιου ή χωρητικότης DW στρέφεται γύρω των 3.580 τόννων.

—'Ο κ. 'Ιωάννης Βαρζάκος, ναυτικός πράκτωρ έν 'Αμβούργω και ή δις Είρήνη Μαδιά έτέλεσαν τούς γάμους των έν Χίω.

— Οι ύπογραφόμενοι πλοίαρχοι Λ. Μωυσιάδης, Σ. Κουφοπαντελής, Σ. Δαφνόπουλος, Σ. 'Αλεξανδράτος και Ν. Καρατζάς, θεωρούμεν καθήκον μας όπως έκφράσωμεν τας θερμάς εύχαριστίας μας πρός τον διαπρεπή έμποροπλοίαρχον κ. Γ. Δ. Μηλιαρέσην, διπλωματούχον της Γερμανικής Κυβερνητικής Ναυτικής 'Ακαδημίας και του Γερμανικού 'Υδρογραφικού 'Ινστιτούτου, διά της μεθοδικής και έπιστημονικής του όποιου διδασκαλίας όχι μόνον επετύχουμε πάντες οι μαθηταί του κατά τας έξετάσεις αλλά μεταξύ ήμών κατελέγετο και ο πρώτος κατά σειράν έπιτυχίας.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 88/15.8.1934)

και στα λιμεναρχεία των νησιών πού έξυπνέρεψαν μέ τίς έλάχιστες δυνάμεις και τά μέσα που διαθέτουν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τήν δντως αύξημένη κίνηση πού σημειώθηκε έφέτος. 'Ο καλός λόγος πρέπει νά λέγεται πάντοτε όταν δημόσιες ύπηρεσίες λειτουργούν όπως λειτουργήσαν τίς ήμέρες αυτές ή Διεύθυνση 'Ακτοπλοίας, τό λιμεναρχείο Πειραιώς και οι λιμενικές άρχές των νησιών.

ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΘΕΙ ΠΟΛΥ;

Μετά τη μετατόπιση των κρουαζιεροπλοίων πρός τήν 'Ακτή Ξαβερίου, έπειδή πλέον τό κεντρικό λιμάνι διατίθεται περισσότερο γιά τήν έξυπνέρεψη των άναγκών της άκτοπλοίας, έχει δημιουργηθεί ένα πρόβλημα πού талаπωρεί τούς έπιβάτες των σκαφών αυτών. Πρόκειται γιά τήν άπαγόρευση είσόδου των πούλμαν, πού μεταφέρουν τούς έπιβάτες των κρουαζιεροπλοίων στις διάφορες ξεναγήσεις πού γίνονται, στις προβλήτες όπου προσορμίζονται τώρα τά πλοία αυτά. Μέ τον τρόπο αυτόν οι έπιβάτες των κρουαζιεροπλοίων αναγκάζονται νά διανύουν μέ τά πόδια μεγάλες άποστάσεις γιά νά φθάσουν ως τά πούλμαν πού σταθμεύουν στο χώρο όπου ήταν άλλοτε οι παλιές απο-

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Οι αλλαγές στο Λιμενικό

Από την αντιπαράθεση της Νέας Δημοκρατίας με τον Υπουργό Γιώργο Κατσιφάρα για το θέμα της αλλαγής που έγινε στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος αλλά και από αυτή την ίδια την αλλαγή προκύπτουν όρισμένα ουσιαστικής σημασίας θέματα.

Το κυριότερο από αυτά είναι, κατά την αντίληψη του υποσημειωμένου, η αναγνώριση σε κρατικούς λειτουργούς δικαιώματος να διαφωνούν με την πολιτική της εκάστοτε νόμιμης κυβερνήσεως, δηλαδή κυβερνήσεως που έχει εκλεγεί από τον ελληνικό λαό επί τη βάσει ενός συγκεκριμένου προγράμματος το οποίο έχει υποχρέωση να εφαρμόσει έφ' όσον εξασφαλίζει την απαιτούμενη κοινοβουλευτική πλειοψηφία. Τέτοιο δικαίωμα δεν παρέχεται σε καμιά άλλη τουλάχιστον ευρωπαϊκή χώρα, γιατί απλούστατα η παροχή του παραβιάζει βανάουσα την αρχή της λαϊκής κυριαρχίας. Οι κρατικοί λειτουργοί, ανεξάρτητα από τη δική τους πολιτική τοποθέτηση, εφαρμόζουν και υλοποιούν, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, την κυβερνητική πολιτική και μπορούν όχι απλώς να διαφωνήσουν αλλά έχουν υποχρέωση να καταγγείλουν κάθε παράβαση των νόμων και του συντάγματος που ενδεχομένως θα επιχειρήσει μία κυβέρνηση.

Η παροχή του δικαιώματος της διαφωνίας στους δικούς μας κρατικούς λειτουργούς, που δεν είναι τωρινό και πρέπει να απασχολήσει ουσιαστικά τους συνταγματολόγους μας ξεκινάει από τον τρόπο επιλογής στις ανώτατες βαθμίδες — οι θέσεις αυτές θεωρούνται από όλη τις κυβερνήσεις πολιτικές με αποτέλεσμα να μην τίθενται ποτέ απόλυτα αξιολογικά κριτήρια κατά την επιλογή: Επιλέγονται εκείνοι που θεωρείται ότι θα υπηρετήσουν μία κυβέρνηση, ενώ οι δημόσιοι λειτουργοί, ανεξάρτητα από το βαθμό τους, πρέπει να υπηρετούν μόνον την Πολιτεία. Γι' αυτό στο συγκεκριμένο χώρο, δηλαδή στο Λιμενικό Σώμα το οποίο άλλωστε και μάς ενδιαφέρει, είδαμε επανειλημμένα να παραμερίζονται ικανότατοι άνθρωποι και να επιλέγονται εκείνοι που είχαν πετύχει πολιτική υποστήριξη. Έτσι υπήρχε ανέκαθεν η τάση εξασφάλισης μιας πολιτικής πλάτης ώστε στην κρίσιμη ώρα η πλάτη αυτή να στηρίξει την επιλογή στα ανώτατα αξιώματα.

Τά άλλα ζητήματα που ανέκυψαν από την αλλαγή και την επιλογή του κ. Πρωτονοτάριου είναι επίσης σοβαρότατα, κατά τη δική μας αντίληψη:

Πρώτο, είναι η αποστράτευση ανώτατων αξιωματικών που δεν είχαν συμπληρώσει την 35ετία και το Δημόσιο (στην κυριολεξία ο ελληνικός λαός) που είχε κάνει σοβαρές επενδύσεις γι' αυτούς στερείται πρόωρα τις υπηρεσίες τους, ενώ παράλληλα επιβαρύνεται με τις δαπάνες συνταξιοδοτήσεώς τους. 'Επί πλέον αν όχι όλοι, οι περισσότεροι πάντως από αυτούς, για λόγους βιολογικούς και μόνον (λόγοι οικονομικοί δεν τίθενται γιατί η σύνταξη και η αξιοποίηση του έφ' άπαξ των 4-5 εκατομ. δραχμών που παίρνουν επιλύει κάθε οικονομικό πρόβλημα) θα επιζητήσουν να εξασφαλίσουν κάποια απασχόληση και θα καταλάβουν θέσεις τις οποίες αγωνίζονται να εκπορθήσουν οι νέοι μας για να ενταχθούν στον παραγωγικό μηχανισμό — μία ματιά γύρω μας αποδεικνύει το

λόγου το αληθές.

Δεύτερο, η πρόωγη προώθηση στις ανώτατες θέσεις άλλων νεώτατων αξιωματικών. Χρειάζεται να θεσπισθεί κάποιος φραγμός, όπως είναι λόγου χάρη η παραμονή στο βαθμό του πλοιάρχου για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο, ανεξάρτητα εάν υπάρχουν ή όχι κενές θέσεις στο βαθμό του αρχιπλοιάρχου. Αν δεν γίνει αυτό κινδυνεύουμε να γεμίσουμε και από νεώτατους απόστρατους υποναυάρχους του Λιμενικού Σώματος, όπως έχει γίνει στα άλλα σώματα και δπλα — είμαστε ίσως η μόνη ευρωπαϊκή χώρα που έχουμε τόσοσ απόστρατους των ανώτατων βαθμών.

Τρίτο, χρειάζεται να τεθεί και κάποιος φραγμός στους κατώτερους βαθμούς, γιατί όπως έχουν σήμερα τα πράγματα, όλοι, και με τη βοήθεια του Συμβουλίου 'Επικρατείας άκομη, φθάνουν, είτε αξίζουν είτε όχι, στο βαθμό τουλάχιστον του αρχιπλοιάρχου. Χρειάζεται να θεσπισθεί ένα σχολείο στο οποίο θα φοιτούν υποχρεωτικά οι πλωτάρχες, λόγω χάρη, και μόνον όσοι θα το περουν να προωθούνται στους ανώτατους βαθμούς. Οι υπόλοιποι να τερματίζουν τη σταδιοδρομία τους στο βαθμό του πλοιάρχου εξαντλώντας την 35ετία.

Τέταρτο, πρέπει να παραχωρηθούν ουσιαστικές αρμοδιότητες στον υπαρχηγό, γιατί η θέση όπως είναι σήμερα είναι απλώς διακοσμητική και πρέπει να καταργηθεί.

Πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι πολλές από τις σκέψεις που διατυπώθηκαν ανωτέρω απηχούν και τις αντιλήψεις πολλών λιμενικών αξιωματικών εν ενεργεία, οι οποίοι ζουν «από μέσα» την κατάσταση που έχει δημιουργηθεί στο Σώμα. Και θεωρούμε περιττό να πούμε ότι οι σκέψεις αυτές πρέπει να προσελκύσουν το ενδιαφέρον και του Υπουργού, και του νέου αρχηγού, ο οποίος με την ημερήσια διαταγή του, με την ευκαιρία της αναλήψεως των καθηκόντων του, είπε πολλά και ενδιαφέροντα, τα οποία αναφέρονται σε άλλες στήλες.

• Η επώνυμη αυτή στήλη δεν μπορεί να μην επισημάνει τις πρωτοφανείς αντιλήψεις που διατυπώνονται στην απόφαση του Συμβουλίου 'Επικρατείας που αφορά τους πλοηγούς. Διότι ούτε πολύ, ούτε λίγο, με την απόφαση αυτή νομιμοποιείται το μπαξίσι προς τους δημοσίους υπαλλήλους και παράλληλα ενθαρρύνεται η τάση να γίνεται δεκτό το μπαξίσι. 'Εκείνο που δεν λέγει μόνο το Συμβούλιο 'Επικρατείας είναι ότι τα έξοδα των δημοσίων υπαλλήλων από το μπαξίσι είναι αφορολόγητα.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

θήκες που κατεδαφίσθηκαν πρόσφατα. Είναι τόσο δύσκολο να ρυθμισθεί αυτό το ζήτημα από τις αρμόδιες υπηρεσίες, ή πρέπει να ζητήσουμε και πάλι την παρέμβαση του ίδιου του Υπουργού;

Η ΣΙΩΠΗ ΤΟΥ ΝΑΤ

Το ΝΑΤ εξακολουθεί να τηρεί σιγήν ιχθύος σε καίρια θέματα που έχουν θιγεί τελευταία. Και βεβαίως δεν θα είχαμε καμμία αντίρρηση για τη σιωπή αυτή εάν τα θέματα αυτά αφορούσαν μόνον τους ανθρώπους του ΝΑΤ, έπειδη όμως αφορούν τη Ναυτιλία θεωρούμε τη σιωπή επικίνδυνη, γιατί επηρεάζει τις εξελίξεις που σημειώνονται στον υπό 'Ελληνική σημαία στόλο.

Ξαναρωτούμε, λοιπόν, τι έγινε με το θέμα του θερμαστή, για το οποίο το ΝΑΤ γνωμάτευσε βαρύγδουπα ότι οι νηογνώμονες δεν είναι σε θέση να γνωρίζουν αν άλλαξαν τα συστήματα που έχει εκ γενετής ένα πλοίο.

Φυσικά δεν είναι μόνον αυτό: Είναι και το θέμα των πληροφοριών για αύξηση των εισφορών, για το οποίο και πάλι το ΝΑΤ τηρήσε σιγή ιχθύος.

Και είναι καιρός να καταλάβουν όλοι ότι το ΝΑΤ δεν έχει δημιουργηθεί, ούτε λειτουργεί γι' αυτούς, και πρέπει να σταματήσουν την επικίνδυνη για τα γενικότερα ναυτιλιακά συμφέροντα της χώρας τακτική τους.

Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Στις 20 Σεπτεμβρίου θα γίνει νέα απογραφή των ναυτικών 'Ελλήνων και Ξένων, οι οποίοι θα υπηρετούν την ημέρα εκείνη σε πλοία με 'Ελληνική σημαία καθώς και σε πλοία με Ξένες σημαίες συμβεβλημένα με το ΝΑΤ χωρητικότητας άνω των 100 τον. γκρόν.

Όπως γίνεται και αυτή η απογραφή δεν πρόκειται να έχουμε την ακριβή διάσταση του ναυτεργατικού μας δυναμικού, γι' αυτό θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρξει επέκτασή της για να περιλάβει όλους τους 'Ελληνες ναυτικούς, δηλαδή και εκείνους που υπηρετούν σε άνασφάλιστα πλοία με Ξένες σημαίες, και εκείνους που βρίσκονται στην 'Ελλάδα.

Σημειώνουμε επίσης ότι τα στοιχεία που ζητούνται και με τη νέα απογραφή θα μπορούσαμε να τα είχαμε δύο φορές κάθε χρόνο εάν καθιερώναμε το εξαμηνιο ναυτολόγιο, το οποίο όμως δεν καθιερώνεται γιατί, όπως προκύπτει, αυτό δεν συμφέρει πλέον στο ΝΑΤ, το οποίο θα έχανε τόσο «καπέλα» που με το ισχύον σύστημα και με διάφορα προσχήματα βάζει σε όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες ταυτόχρονα επιβαρύνονται και με τις πρόσθετες δαπάνες που επιφέρουν οι έγγραφικές επιστολές που έχουν καθιερωθεί για τις διαγραφές πλοίων και κρατούνται μέχρις ότου το ΝΑΤ κατορθώσει να εκκαθαρίσει τα σχετικά ναυτολόγια, δηλαδή περίπου τρία χρόνια.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ΤΑΧΥΠΛΟΟ FIBERGLASS ΣΚΑΦΟΣ 14 ΜΕΤΡΑ, POSSILIPPO TOBAGO SPECIAL, 1976, 2 ΜΗΧΑΝΕΣ G.M.X430 HP, 3 ΚΑΜΠΙΝΕΣ (ΣΥΝ ΚΥΒΕΡΝΗΤΟΥ). ΑΡΙΣΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΕΝ ΠΛΗΡΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΤΙΜΗ \$ 200.000. ΤΗΛ. 411.8511 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΑΠΟΚΕΦΑΛΙΣΜΟΣ

Αυτός ο τακτικά επαναλαμβανόμενος αποκεφαλισμός των ανωτάτων στελεχών του Λιμενικού Σώματος έχει καταστήσει πλέον θεσμός. Άλλα θεσμός επικατάρατος και επικίνδυνος. Στελέχη που βρίσκονται στην άκμή της επαγγελματικής μορφώσεως, στο ύψιστο σημείο της υπηρεσιακής αποδόσεως, αποστρατεύονται καθ' όμαδας — καλοί και κακοί — για να καταστούν απόμαχοι σε μία ηλικία που θα τους επέτρεπε να προσφέρουν πολύτιμες ακόμη υπηρεσίες στο δημόσιο τομέα. Σε πολλές μάλιστα περιπτώσεις η έξοδος είναι τόσο ταχεία που μερικοί εξ αυτών είναι ζήτημα αν προφθάνουν να συμπληρώσουν τις προϋποθέσεις συνταξιοδοτήσεως. Οι συνέπειες όμως δεν αφορούν μόνο τους απερχόμενους, δεδομένου ότι η συνεχής αυτή διαρροή και περιδίνηση δημιουργεί μοιραίως και αναποτρεπώς κενά, ασυνέχειες και αναστολές, που ξεσπούν δυστυχώς στη λειτουργία και απόδοση της Υπηρεσίας.

Έτσι δεν γνωρίζεις, κανείς τί να πρωτοθαυμάσει. Τήν απορφάνιση της υπηρεσίας, τη διαρκή υπηρεσιακή αναστάτωση ή την επιβάρυνση του συνταξιοδοτικού προϋπολογισμού; Και να σκεφθεί κανείς ότι το Κράτος δαπανά μία ολόκληρη ζωή για να μορφώσει τα στελέχη του τα οποία απολύει την ώρα ακριβώς που οι δαπάνες του θα απέδιδαν τους καρπούς τους. Θά μου πητέ βέβαια πως αυτά συμβαίνουν και άλλοι και όχι μόνο στο ΥΕΝ. Έμεις όμως τη ναυτική ξέρουμε και για τη διοίκηση της ενδιαφερόμαστε.

ΤΑ ΔΙΑΛΥΤΗΡΙΑ

Καθώς ο βραδυκίνητος κρατικός μηχανισμός — που προσκρούει και στις βραδυκίνητες διαδικασίες που έχουν καθιερωθεί και για τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοικήσεως που πρέπει να έχουν λόγο και μάλιστα ισχυρό για οποιοδήποτε ζήτημα — δεν μπορεί να προωθήσει τα σχέδια για τη δημιουργία διαλυτηρίων πλοίων, για τα οποία υπάρχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για επενδύσεις από την ιδιωτική πρωτοβουλία και από την Ναυτιλία, κινδυνεύουμε να «χάσουμε το τραίνο» και στον τομέα αυτόν. Η μόνη συστηματική δουλειά που έχει ξεκινήσει για τον τομέα αυτόν, γίνεται, σύμφωνα με πληροφορίες μας, μόνον στην ΕΤΒΑ, αλλά και εκεί οι προσπάθειες φαίνεται ότι προσκρούουν στις σημαντικές δυσκολίες που προβάλλονται από την τοπική αυτοδιοίκηση — ως τώρα μόνον η τοπική αυτοδιοίκηση του Άσφακτου Αιτωλοακαρνανίας έχει αποδεχθεί τη δημιουργία ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ για την εγκατάσταση διαλυτηρίων στην περιοχή Πλατυγιάλι, ενώ όλοι οι άλλοι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοικήσεως στους οποίους έγιναν κρούσεις για την ανάπτυξη της δραστηριότητας αυτής στις περιοχές τους απάντησαν αρνητικά.

Μέχρι τώρα έχουν δημοσιευθεί πληροφορίες για δημιουργία διαλυτηρίων στη Χρυσούπολη της Καβάλας, στη Σύρα, στο Βόλο, στη Σούδα και στη Χίο, όπου μόλις πρό ημερών αναφέρθηκε ότι σταμάτησε η προώθηση του θέματος από την Αρχαιολογική Υπηρεσία.

Νομίζουμε ότι ήρθε η ώρα να αποφασίσει η Κυβέρνηση οριστικά για τις περιοχές στις οποίες θα δημιουργηθούν Ναυτιλιακές Βιομηχανικές Περιοχές και από εκεί και πέρα να μην πέφτει λόγος σε κανέναν πλέον. 'Επί-

σης νομίζουμε ότι ήρθε η ώρα να πει η Κυβέρνηση σε όλους τους αντιδρούν στη δημιουργία των ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ., είτε αυτοί εκφράζουν την τοπική αυτοδιοίκηση, είτε αυτούς που θεωρούν ότι κάθε χωράφι στην Ελλάδα περικλείει αρχαίους θησαυρούς και δεν πρέπει να τα σκάψουμε για να μην τους καταστρέψουμε, είτε τους άλλους που κόπτονται για την προστασία του περιβάλλοντος, ότι η άνεργία, όπως έγραψε τόσο εύστοχα ο Καλαματιανός δημοσιογράφος Σπύρος Ξιάρχος στην εφημερίδα του «Η Μάχη» της Καλαμάτας, είναι η χειρότερη ρύπανση από όλες όσες μπορούν να υπάρξουν. Να τους πει ακόμη ότι δεν μπορούν μόνον να ζητούν από το κράτος σχολεία, δρόμους, τηλεφώνια, ηλεκτρισμό, νοσοκομεία και γενικά όλες τις υπηρεσίες που είναι υποχρεωμένη η Πολιτεία να παρέχει στους κατοίκους της χώρας χωρίς να συμβάλουν και οι ίδιοι στη δημιουργία του εισοδήματος που εξασφαλίζει όλες αυτές τις παροχές. Με λίγα λόγια να τους πει ότι δεν μπορούν να τα έχουν όλα αυτά χωρίς να προσφέρουν τίποτε, γιατί αν την ίδια λογική έδειχναν, λόγου χάρη, και οι ταλαίπωροι κάτοικοι αυτού του τερατώδους λεκανοπεδίου, που παράγουν το μεγαλύτερο μέρος του εθνικού προϊόντος, δεν θα υπήρχε ούτε δραχμούλα για τους δρόμους τους, τα σχολεία, τα νοσοκομεία, τα πανεπιστήμια, τα τηλεφώνια, το ηλεκτρικό ρεύμα κλπ. που αξιώνουν με τόση φορτικότητα από το κράτος.

Φυσικά δεν εννοούμε ότι επιθυμούμε να γίνει όλη η Ελλάδα όπως έγινε αυτό το λεκανοπέδιο. Υποστηρίζουμε μόνο ότι πρέπει και άλλες περιοχές να δεχθούν δραστηριότητες οι οποίες δεν δημιουργούν, αλλά και ούτε είναι δυνατόν να δημιουργήσουν, τις συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί στο λεκανοπέδιο της Αττικής από την αλόγιστη και χωρίς καμμία πρόβλεψη για τις συνέπειες συγκέντρωσης ολόκληρης σχεδόν της παραγωγικής δραστηριότητας της χώρας, ζητούμε δηλαδή το μοίρασμα της παραγωγικής δραστηριότητας σε ολόκληρη τη χώρα με προβλέψεις και ρυθμίσεις τέτοιες ώστε να μην επαναληφθεί το φαινόμενο του λεκανοπεδίου της Αττικής. Ζητούμε επίσης να μην καθυστερήσει άλλο η δημιουργία των διαλυτηρίων σε όλες τις περιοχές που προσφέρονται για την ανάπτυξη αυτής της δραστηριότητας, στις οποίες εκτός από τις προαναφερθείσες περιλαμβάνεται και η της Ίττας, για την οποία δεν έχει γίνει λόγος μέχρι τώρα.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ «ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ»

Η τακτική ανάκριση για την υπόθεση του πλοίου «Γαρυφαλία», η οποία έχει χαρακτηριστεί κακούργημα, τερματίστηκε και η σχετική δικογραφία χρεώθηκε στον αντεισαγγελέα Πειραιώς κ. Λαμπρόπουλο, ο οποίος, παρακάμπτοντας το Συμβούλιο Πλημμελειοδικών, θα κάνει τις προτάσεις του προς το Συμβούλιο Έφετών. Έτσι επισπεύδεται η σχετική διαδικασία και οι κατηγορούμενοι (έναντα Έλληνες και τρεις Πακιστανοί ναυτικοί) θα κληθούν με απ' ευθείας κλήση να δικασθούν για την αποτρόπαιη πράξη τους στο Πενταμελές Έφετείο Πειραιώς. Η δίκη τους αναμένεται ότι θα γίνει τον Σεπτέμβριο ή το άργότερο τον Οκτώβριο. Οι κατηγορούμενοι ναυτικοί είναι προφυλακισμένοι.

Στό μεταξύ θέλουμε να ερωτήσουμε τί έγινε με την απόφαση της Ένώσεως Πλοιάρχων για τη διενέργεια έράνου υπέρ των θυμάτων του «Γαρυφαλίου»;

ΠΡΟΣ ΝΕΑ ΔΙΩΡΥΓΑ

Η τριμερής σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στην Ουάσινγκτον μεταξύ των αντιπροσώπων των Η.Π.Α., της Ιαπωνίας και του Παναμά για να συζητήσει το σχέδιο μιάς νέας διώρυγας στην περιοχή του Παναμά, έλπιζεται ότι προσθέτει ένα ουσιαστικό βήμα στην πολυσυζητημένη αυτή υπόθεση.

Όπως είναι γνωστό η διώρυγα του Παναμά που άνοιξε το 1914 δεν είναι αρκετά μεγάλη για να ικανοποιήσει τις ανάγκες διελεύσεως των συγχρόνων μεγάλων σκαφών. Γι' αυτό και έχουν κατά καιρούς προταθεί διάφορα σχέδια αναφερόμενα είτε στη διαπλάτυνση της σημερινής διώρυγας, είτε στο άνοιγμα μιάς νέας διώρυγας, είτε ακόμα στη θέση της διώρυγας σε επίπεδο θαλάσσης. Θεωρείται βέβαιο πάντως ότι μία έμπεριστατωμένη μελέτη έχει ήδη καταρτισθεί και πιστεύεται ότι θα δει το φως της δημοσιότητας μέσα στο προσεχές έτος.

Κυρίως ενδιαφερόμενη για την υπόθεση είναι η Ιαπωνία, της οποίας μέγα μέρος του ενεργειακού εφοδιασμού γίνεται μέσω της διώρυγας του Παναμά και της οποίας επομένως η μεγένθυση θα ήταν ιδιαίτερως σημαντική εφόσον θα επέτρεπε τη διέλευση πλοίων μεγαλύτερων των 150.000 τόν. d.w. Γι' αυτό άλλωστε και ο Πρόεδρος του Παναμά κατά την τελευταία επίσκεψή του στο Τόλιο εξαπέλυσε προς τους οικονομικούς κύκλους της Ιαπωνίας ανοικτή πρόσκληση, η οποία και έγινε ικανοποιητικώς δεκτή, δεδομένου ότι πολλοί ενδιαφερόμενοι εκαμαν ήδη προτάσεις χρηματοδοτήσεως του έργου. Έν τούτοις το κυριώτερο πρόβλημα προς το παρόν είναι η κατάληξη σε ένα οριστικό σχέδιο που θα επιτρέπει τη διέλευση μεγάλων σκαφών, πράγμα που προϋποθέτει την τελική επιλογή του πιο κατάλληλου και πιο πραγματοποιήσιμου έργου από τα πολλά που προτείνονται.

Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΙΡΑΝ

Αναμφισβήτητο το Ιράν είναι μία σημαντική χώρα και για τα γενικότερα ελληνικά συμφέροντα, και για τα ειδικότερα που αφορούν τον ναυτιλιακό τομέα. Και όπωσδήποτε θα είναι χρήσιμη η συμφωνία που υπεγράφη πρό ημερών για την προμήθεια πετρελαίου με ανταλλαγή ελληνικών προϊόντων και τη ναυπήγηση ιρανικών πλοίων από τις ελληνικές ναυπηγικές μονάδες. 'Επειδή όμως στο παρελθόν είχαν γίνει παρόμοιες συμφωνίες και με άλλες χώρες που τελικά δεν υλοποιήθηκαν, τουλάχιστον στα σημεία τους που αναφέρονταν στον ναυτιλιακό τομέα, εξακολουθούμε να διατηρούμε μία δυσπιστία ως προς την υλοποίηση και αυτή τη φορά της πλευράς της συμφωνίας που αφορά τις ναυπηγείες πλοίων στην Ελλάδα. Γι' αυτό θεωρούμε προτιμότερο να ανακοινώνεται το περιεχόμενο τέτοιων συμφωνιών μόνον όταν η υλοποίησή τους σε όλους τους τομείς θα είναι άμεση, δηλαδή ορατή, πλέον διά γυμνού οφθαλμού.

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟ

Οι έτήσεις άδειες του τεχνικού προσωπικού καθώς και η έορτή της Μεγαλόχαρης που περιορίζει τα χρονικά όρια της εκδόσεως είναι οι λόγοι που το σημερινό τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» είναι «φτωχό». Οι αναγνώστες έλπιζουμε ότι θα κατανοήσουν το πρόβλημα και θα μάς συγχωρήσουν.

ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΣΕ ΑΥΞΗΣΕΙΣ

Συνεχίζοντας την από είκοσαετίας τακτική του τό Διεθ ές Ναυτικό Έπιμελητήριο, πραγματοποίησε και φέτος την ετήσια συνάντησή του στην Αίγυπτο με τη Διοίκηση της Διωρυγος του Σουέζ. Η αντιπροσωπεία του με έπικεφαλής τόν Πρόεδρό του, συζήτησε κατά κύριο λόγο τό θέμα των διοδίων της διωρυγος, τά όποία από τετραετίας δέν έχουν σταματήσει ν' αύξάνουν.

Είναι προφανές ότι ή Διωρυγα έχει κι αυτή ν' αντιμετώπισει τά συνεχώς αυξανόμενα έξοδά της, αλλά μία σχετική ανάπαυλα στίς αυξήσεις παρίσταται σήμερα αναγκαία περισσότερο από κάθε άλλη φορά γιά τήν παγκόσμια ναυτιλία, της όποιας ή γνώμη θά έπρεπε νά ακούγεται πριν αποφασισθεί όποιαδήποτε νέα ρύθμιση. "Όταν ένα πετρελαιοφόρο ή πλοίο κοντέινερ έχει φθάσει νά πληρώνει 125.000 δολάρια γιά μία απλή διάβαση, καταλαβαίνει κανείς ότι με τή σημερινή διεθνή κρίση, κάθε πρόσθετη επιβάρυνση αποβαίνει άφοόρητη. Γι' αυτό και τό Δ.Ν.Ε. έλπίζει ότι οι αρμόδιες Αιγυπτιακές 'Αρχές θ' άφήσουν νά περάσει ένα αρκετά μεγάλο διάστημα πριν προέλθουν σέ νέα άναπροσαρμογή των δικαιωμάτων διελεύσεως και ότι θά ένημερώσουν έγκαίρως τόν διεθνή έφοπλισμό γιά τίς προθέσεις τους.

Στήν πραγματοποιηθείσα σύσκεψη συζητήθηκαν επίσης και άλλα ένδιαφέροντα σχετικά θέματα όπως είναι ή προσόρμιση και ή πλοήγηση στή Διωρυγα καθώς και τά μέσα βοήθειάς και ή ασφάλεια ναυσιπλοΐας γιά τά διαπλέντα τη διωρυγα πλοία.

ΠΛΩΤΑ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ

Μέχρι τώρα ξέραμε τά πλωτά ξενοδοχεία και σέ κάπως άκραίες περιπτώσεις τίς πλωτές σχολές και τά πλωτά μουσεία. Νά όμως πού οι άνάγκες και ή έφευρικότης όδήγησαν ήδη και στά πλωτά νοσοκομεία. Πρόκειται γιά ναυπηγήματα των όποιων τά τελικά σχέδια παρουσιάσαν δυό Σουηδικές εταιρίες. Προοριζόμενα νά καλύψουν έπιτακτικές ύγειονομικές άνάγκες θά κατασκευάζονται και θά έξοπλίζονται έτσι ώστε νά είναι εύκολα προσαρμόσιμα στίς ιδιαίτερες παραδόσεις και στό πολιτιστικό επίπεδο των χωρών στίς όποιες θά εγκατασταθούν.

Τά πλωτά αυτά νοσοκομεία, μήκους 117 μέτρων και πλάτους 35 μέτρων διαθέτουν έπτά δρόμους στους όποιους μπορούν νά δεχθούν άνετα 300 κλίνες άσθενών. Θά μεταφέρονται επί τόπου με ειδικό πλοίο και θά παραδίδονται "με τό κλειδί στό χέρι" σέ προθεσμία μικρότερη του έτους από τήν ήμερα της παραγγελίας τους. Κατασκευασμένα γιά τήν αντιμετώπιση εύρύτατου φάσματος ύγειονομικών ύπηρεσιών, θά είναι αυτόματα σέ παροχές ύδατος και ηλεκτρικού και θά διαθέτουν πλήρες άποχετευτικό σύστημα με τό όποιο θά άποφεύγεται κάθε ρύπανση του περιβάλλοντος.

Τέλος, θά πωλούνται σέ σταθερές τιμές, οι όποιες — έστω και άν δέν διαφέρουν πολύ από τό κόστος των άλλων κοινών νοσοκομείων — θά πλεονεκτούν από τό γεγονός ότι ή ναυπήγησή τους θά άπαιτεί τόν μισό χρόνο από εκείνον πού θά χρειαζόταν ή κατασκευή ενός κοινού νοσοκομείου ξηράς.

Τό Σχόλιο
του 150ημέρου

Μιά άσυνήθιστη άγγελία — διαφήμιση γιά τήν πώληση έτοιμού πλοίου διαβάσαμε στό Fairplay. Αναφέρεται στό τριπίστο σκάφος του θρυλικού Βρεταννού άρχιπειρατού σέρ Φράνσις Ντρέικ, με τό όνομα Golden Hinde (Χρυσή Δορκάς), του όποιου μάλιστα παραθέτει και κομψό σχέδιασμα, πού σου δίνει τήν έντύπωση πλαστικού προτύπου από αυτά πού συναρμολογούν τά παιδιά.

Φυσικά δέν πρόκειται ούτε γιά παιχνίδι ούτε γιά τό άληθινό Golden Hinde πού έχει χαθεί έδώ και τετρακόσια περίπου χρόνια. Πρόκειται γιά ένα πιστό και άκριβές όμοίωμα (exact replica) του πραγματικού σκάφους, πού άρχισε νά ναυπηγείται με διαλεγμένη ξυλεία τό Σεπτέμβριο του 1971 και καθελκύστηκε τόν Άπρίλη του 1973 από τά ναυπηγεία Hinks and Son του Appledore στό Ντέβον. Έχει όλικό μήκος 102 πόδια, πλάτος 20 πόδια, βάθος 9 πόδια, κύριο ιστό ύψους 59 ποδών και συνολική επιφάνεια ιστίων 4.150 τετρ. πόδια.

Στήν άγγελία προστίθεται ότι ό πλοιοκτήτης του δέχεται προσφορές άνάλογες της μοναδικότητας του σκάφους.

Νά λοιπόν άκόμα ένα όνομαστό σκάφος πού προστίθεται στή θαυμαστή αλυσίδα των θρυλικών πλοίων πού διασώζονται. Είτε στό πρωτότυπο τους στά μουσεία του κόσμου, σάν τό άρχαίο πλοίο της Κυρήνειας, τά Βίκινγκς, τό Βάζα ή τό Κόν - Τίκυ. Είτε ανακατασκευασμένα με πιστότητα και εύσυνειδησία σάν τήν 'Αργώ, τό Μεύφλάουερ ή τή Χρυσή Δορκάδα. Γιά νά άκούουν τήν άκατανίκητη γοητεία τους πάνω στον άνθρωπο, όχι μονάχα σάν θαυμαστά ναυπηγήματα ή σάν παλιά μνημεία αλλά σάν άληθινές κιβωτοί της ανθρώπινης μοίρας.

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

Σέ μία πολύ ένδιαφέρουσα μελέτη πού συνέταξαν οι Βρεταννοί Phillips & Drew παρουσιάζονται τά τεράστια όφέλη πού προκύπτουν γιά τό έμπόριο στίς χώρες του ΟΟΣΑ, εάν ή διεθνή τιμή του πετρελαίου μειωθεί από 29 σέ 22 δολάρια τό βαρέλι.

Σύμφωνα με τούς ύπολογισμούς τους, ή μείωση αυτή στήν τιμή του πετρελαίου σημαίνει αύξηση του έμπορίου κατά 15 δισεκ. δολάρια στίς χώρες του ΟΟΣΑ και ειδικότερα κατά 6,5 δισεκ. δολάρια στον όγκο του έμπορίου των 'Ηνωμένων Πολιτειών.

Ακόμη και σέ περίπτωση πού ή τιμή του πετρελαίου μειωθεί κατά 2 δολάρια μόνο — πράγμα όχι και τόσο άπίθανο μετά τήν έπίσημη μείωση της τιμής του σοβιετικού άργού και των έκπτώσεων πού έπιτυγχάνονται σήμερα στήν αγορά του Ρότερνταμ — ή ώφέλεια στό σύνολο του έμπορίου των χωρών του ΟΟΣΑ ύπολογίζεται σέ 4 δισεκ. δολλαρίων, από τά όποία 2 δισεκ. δολάρια θά είναι ή αύξηση των συναλλαγών των ΗΠΑ.

Γιά τό μέλλον της τιμής του πετρελαίου, χαρακτηριστική είναι ή πρόσφατη δήλωση του σαουδάραβα Σείχη Γιαμανί, ότι τό κλειδί στή νέα κατάσταση της διεθνούς αγοράς πετρελαίου κρατεί τώρα ή βρεταννική κυβέρνηση, γιατί εάν μειώσει έστω και έλαφρά τήν τιμή της, θά άναγκασθεί ή Νιγηρία νά ακολουθήσει, γεγονός πού θά οδηγήσει σέ ένα φαύλο κύκλο μειώσεων τιμών.

Η πρόσφατη έπίθεση κατά του έλληνόκτητου σουπερτάνκερ «Φρέντσιπ Λ.» έθεςε

τέρμα στήν έκεχειρία διαρκείας τεσσάρων έβδομάδων πού είχε διατηρηθεί στον Περσικό. Πάντως στους ναυτιλιακούς κύκλους θεωρήθηκε σάν ένα μεμονωμένο έπεισόδιο πού δέν άναμένεται νά έπηρεάσει τούς ναύλους από τήν περιοχή, όπου τό προσφερόμενο τοννάξ ύπολογίζεται ότι ξεπερνά τούς 8 έκατομ. τον. d.w.

Συνεχίζεται σταθερά ή αύξηση του παγκόσμιου στόλου των μπάλκ κάρριερς και οι παραδόσεις των νεοτεκτων σκαφών κυμαίνονται περίπου στό τετραπλάσιο των διαλυθέντων ή άπωλεσθέντων.

Πρόσφατα στοιχεία του οίκου Eggar Forester αναφέρουν ότι ό στόλος των μπάλκ κάρριερς αύξάνει με έτήσιο ρυθμό άνω του 6,5%, ενώ αντίθετα ό στόλος των δεξαμενοπλοίων μειώθηκε κατά 7% μέχρι τά μέσα του έτους.

Τά παραπάνω στοιχεία ύποδηλούν ότι εάν ύπολογισθεί τό άργούν τοννάξ και τό εύρισκόμενο υπό παραγγελία πολύ σύντομα τό προσφερόμενο τοννάξ μπάλκ κάρριερς θά ξεπεράσει τούς 200 έκατομ. τον. d.w. έναντι 178 έκατομ. τόννων στίς άρχές του 1984.

Η καθίζηση των ναύλων πλοίων ξηρού φορτίου πού παρατηρήθηκε τόν περασμένο Ιούλιο όδήγησε σέ αύξηση του αριθμού των άργούντων διεθνώς μπάλκ κάρριερς.

Σύμφωνα με στοιχεία των ναυλομεσιτών Howard Holder, τά παροπλισμένα μπάλκερς

αύξήθηκαν τόν περασμένο μήνα κατά 36 σκάφη, χωρητικότητας 400.000 τόννων, με άποτέλεσμα νά άριθμούν στίς άρχές Αυγούστου 236 πλοία 7,3 έκατομ. τον. d.w.

Στήν κατηγορία των δεξαμενοπλοίων τό άργούν σέ παγκόσμια κλίμακα τοννάξ παραμένει σταθερό περί τούς 49,2 έκατ. τον. d.w., ενώ παρατηρείται ότι παροπλίζονται, προφανώς λόγω της θερμής άπραξίας, τά μικρότερα δεξαμενόπλοια και έπανήλθαν στήν ύπηρεσία αρκετά σουπερτάνκερς με σκοπό νά εκμεταλλευθούν τήν κρίση στον Περσικό.

Αυξημένος έναντι του περασμένου έτους ό ρυθμός διαλύσεως φορτηγών και μπάλκ κάρριερς κατά τό πρώτο έπτάμηνο του 1984, ενώ μείωση παρατηρείται στον άριθμό των δεξαμενοπλοίων πού όδηγούνται στή διάλυση.

Συγκεκριμένα, κατά τούς πρώτους έπτά μήνες του έτους διαλύθηκαν 115 φορτηγά ξηρού φορτίου 3,15 έκατομ. τον. d.w., έναντι 102 πλοίων 3,23 έκατ. τόννων πού διαλύθηκαν καθόλη τή διάρκεια του 1983.

Στά δεξαμενόπλοια όμως ό ρυθμός έμφανίζεται μειωμένος καθώς κατά τό έπτάμηνο τά σκάφη πού κατάληξαν στά διαλυτήρια άνέρχονται σέ 146, χωρητικότητας 11,7 έκατ. τόννων, έναντι 257 σκαφών 25,9 έκατ. τον. d.w. πού διαλύθηκαν κατά τό 1983.

‘Η αλληλογραφία μας

ΟΡΘΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ δημοσίευμα πού έγινε στο τεύχος της 15.7.84 του περιοδικού σας με τίτλο «Κάναμε τίποτα;» σάς πληροφορούμε τά επόμενα:

Τό Υ.Ε.Ν. έχει στείλει έγγραφο στο ‘Υπουργείο ‘Εξωτερικών, μέ τό οποίο ζητάει νά ληφθούν επί διεθνούς επιπέδου μέτρα γιά νά αποφεύγεται ή δημιουργία προβλημάτων καί επιβαρύνσεων του πλοίου όταν σ’ αυτό επιβιβάζονται λαθρεπιβάτες.

Τά μέτρα αυτά — ανάλογα μέ τό τί θά αποφασισθεί — μπορεί νά είναι παρόμοια μέ αυτά πού παίρνονται γιά τούς πρόσφυγες, όπως αποβίβαση τους στο πρώτο λιμάνι κατάπλου καί προώθησή τους στη χώρα ή χώρες πού έχουν συμφωνηθεί διεθνώς γιά υποδοχή των προσφύγων κλπ.

Μέ τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Πειραιάς, 3.8.1984

Σημ. Συντ.: Χαίρομεθα γιά τήν ενέργεια του ‘Υπουργείου γιά τό πρόβλημα των λαθρεπιβατών έχει γίνει δεχτό. Καί θέλομε νά ἐλπίζουμε ότι δέν θά περιορισθεί στήν αποστολή του εγγράφου πρὸς τό ‘Υπουργείο ‘Εξωτερικών καί θά παρακολουθεί τίς ἐξελίξεις γιά νά ἐντείνει, ἂν χρειασθεῖ, τίς προσπάθειες πρὸς τήν ὀριστική ρύθμιση του θέματος.

Ο ΓΑΛΛΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

Στήν ἐπιστολή μας πού σχολίαζε τό ἄρθρο σας «ΗΤΑΝ ΕΝΑ ΤΡΑΓΙΚΟ ΛΑΘΟΣ» ὑπῆρξε μιά περικοπή πού δέν κατανοήσατε καί μάς ζητήσατε διευκρίνιση.

Σας διευκρινίζουμε λοιπόν ότι στήν περικοπή αὐτή ἐκφράσαμε τήν διαφωνία μας μέ τήν ἀποψη του συντάκτου του ἄρθρου ότι τό ΥΕΝ θά ἐπρεπε στό θέμα του Γαλλικοῦ Κανονισμοῦ νά μήν ἀκολουθήσει τίς ἀπόψεις του Ν.Ε.Ε., Ε.Ε.Ε. ἀλλά νά εἶχε ἐνεργήσει σύμφωνα μέ τίς — ἐκ των ὑστέρων δημοσιευθεῖσες — ὑποδείξεις του περιοδικού σας.

‘Αναγνωρίζουμε καί σεβόμεθα τό δικαίωμα του τύπου νά ἐκφέρει γνώμες. Θεωροῦμε ὅμως ὑπερβολική ἀλλά καί περίεργη τήν ἀξίωση νά συμμορφώνεται τό Υ.Ε.Ν. μέ τίς ἀπόψεις οἰουδήποτε ἀρθρογράφου — πού ἐνίοτε ἀπηχούν καί ἀπόψεις μεμονωμένων ἰδιωτών — παραβλέποντας τίς ἀντικειμενικές ὑπηρεσιακές ἐκτιμήσεις καί τίς θέσεις των ἐπισήμων φορέων του ἐφοπλισμοῦ, μόνων ἐκφραστών των πραγματικῶν συμφερόντων τῆς ‘Ελληνικῆς ναυτιλίας.

Μέ τήν εὐκαιρία αὐτή σας λέμε πώς τά συμπληρωματικά σχόλια του τελευταίου σας φύλλου πάνω στο ἴδιο θέμα προκαλοῦν νέες ἀπορίες.

Μολονότι ἔχουμε σάν μέλη τούς ἐφοπλιστές τῆς ‘Ακτῆς Μισούλη ἀλλά καί του Λονδίνου καί τῆς Νέας ‘Υόρκης δέν ἀκούσαμε μέχρι τώρα ἀπό κανένα νά ἐπικροτεῖ τό ἄρθρο σας. ‘Αντί ὁριστιῶν λοιπόν θά ἦταν κα-

λύτερο νά ἀναφερθῇτε περισσότερο ἐπὶ πλῆθος στούς ὑποστηρικτές σας ὥστε νά γίνει πῶς ἀπό ζετίας καί πλεόν ή ‘Ελλάδα προ-σπαθεῖ νά περάσει στήν ΕΟΚ ψήφισμα πού ἐπισημοποιεῖ τήν ἐφαρμογή κοινοτικῆς πολιτικῆς ἐλευθεροῦ ἀνταγωνισμοῦ στίς μεταφορές BULK. Παρ’ ὅλες τίς προσπάθειες του Προεδρεύοντος στο τελευταῖο Συμβούλιο Μεταφορῶν ‘Ελλήνων ‘Υπουργοῦ Ε.Ν. τό ψήφισμα αὐτό δέν πέρασε λόγω ἀντιδράσεως Γάλλων καί Γερμανῶν. ‘Υστερα ἀπό αὐτό ἐξακολουθεῖτε νά πιστεύετε σοβαρά ότι θά ἦταν τώρα τό Συμβούλιο διατεθειμένο νά συζητήσει ἀντίμετρα γιά τήν στήριξη πολιτικῆς πού δέν ἔχει ἀκόμα ἀποφασίσει;

Ζητᾶτε ἐπιστράτευση Κυβερνήσεων καί... λαῶν τῆς Κοινότητος γιά νά ἀσπασθοῦν τίς ἰδέες σας περί ἀντιμέτρων. Δέν γνωρίζουμε πόσο θά συγκινηθοῦν οἱ λαοί τῆς Εὐρώπης ἀπό μία τέτοια ἐπιστράτευση χάριν τῆς ‘Ελληνικῆς ναυτιλίας ἀλλά οἱ κυβερνήσεις τους ἀπορρίπτουν ἀντίμετρα κατά των ἀναπτυσσομένων χωρῶν διότι τά θεωροῦν (δικαίως) ἀψυχολόγητα καί συνεπαγόμενα σοβαρές πολιτικές ἐπιπτώσεις.

‘Αναφέρεσθε στήν ‘Αμερικανοσοβιετική συμφωνία σιτηρῶν (πού δέν εἶναι ὅπως λέτε 50/50 διότι διατηρεῖται τό 1/3 των φορτίων σέ CROSS TRADERS) ή ὅποια ὅμως εἶναι ἀνεκτή ἀπό τούς Εὐρωπαίους ἐδῶ καί πολλά χρόνια ἐνῶ ή συμμετοχή των ‘Ελληνικῶν πλοίων τόσο στο ‘Αμερικανικό ὅσο καί στο σοβιετικό μερίδιο εἶναι σημαντικώτατη. Πιστεύετε πῶς πρέπει νά ληφθοῦν ἀντίμετρα κατά των ‘Αμερικανῶν καί των Ρώσων λόγω τῆς συμφωνίας αὐτῆς; Καί ξεχνᾶτε πῶς στά λιμάνια των χωρῶν αὐτῶν διακινεῖται τό 1/3 του Παγκόσμιου ‘Εμπορίου ἄρα καί τό ἐνδιαφέρον πού ἔχει ή ‘Ελληνική Πλοιοκτησία γιά

τίς ἀπρόσκοπτες προσεγγίσεις των ‘Ελληνικῶν πλοίων; ‘Ισως τό θέμα αὐτό νά μήν τό ἔχουν ἀντιληφθεῖ ὅσο πρέπει ἐλάχιστοι ἐφοπλιστές ὅταν μάλιστα δέν ἔχουν πλοῖα πού προσεγγίζουν στίς ἐν λόγω χώρες. Μπορεῖ ὅμως νά ἀποτελεῖ λόγον γιά νά θυσιάσθουν τά συμφέροντα τῆς ‘Ελληνικῆς ναυτιλίας;

Θίγετε συμφωνίες κοινοτικῶν ἐταιρειῶν καί «κλειστές λέσχες» πού ἀφήνουν στήν ‘Ελληνική ναυτιλία φορτία «κατιμάδες». Θά ἐπρεπε ὅμως νά ξέρετε ότι οἱ συμφωνίες του εἶδους τούτου (ἐφόσον φυσικά ὑπάρχουν μέ τή μορφή πού τούς προσδίδετε) δέν συνιστοῦν προστατευτισμό ἀλλά ἀθέμιτο ἀνταγωνισμό καί ἐπομένως ἀνήκουν στόν χώρο των κανόνων ἀνταγωνισμοῦ. Τί ἀκριβῶς μάς ὑποδεικνύετε λοιπόν ἐδῶ; Νά ξαναπεριλάβουμε στούς κανόνες ἀνταγωνισμοῦ τίς μεταφορές BULKS (πού εἶδαμε καί πάθαμε μέχρι νά ἐξαίρεσουμε) καθιστώντας ἔτσι τήν COMMISSION ἱεροῦστατή των ναυτιλιακῶν μας συναλλαγῶν;

Λέτε ότι ἀπομονώμαστε ἀφού ή COMMISSION προχωρεῖ μόνη της τόν Γαλλικό κανονισμό. ‘Αν καί δέν θά συμβεῖ τελικά τοῦτο ἀναρωτιώμαστε γιάτί ἂν συνέβαινε θά ἐπρεπε νά μάς στενοχωρήσει. Στό ἔργο τῆς COMMISSION εἶναι καί ή ὑποβολή προτάσεων γιά κανονισμούς πού γίνονται ή δέν γίνονται δεκτοί ἀπό τό Συμβούλιο ‘Υπουργῶν ἐνῶ γιά τήν ἀποδοχή αὐτή χρειάζεται ὁμοφωνία. ‘Αν διαφωνήσει ἕνα μέλος δέν ἀπομονώνεται ἀλλά ἐνῶ καί δικαίωμα πού του παρέχει ή Συνθήκη τῆς ΕΟΚ γιά τήν προστασία των ἐιδικῶτερων συμφερόντων του. Μέ τήν διαφωνία τους ἄλλωστε ἀνέκοψαν καί οἱ Γάλλοι καί Γερμανοί τό ὑποστηριζόμενο ἀπό τήν ‘Ελλάδα ψήφισμα γιά τόν ἐλεύθερο ἀνταγωνισμό στα BULKS χωρίς νά θεωρηθοῦν ότι ἀπομονώθηκαν.

Πρέπει ὅμως νά σταματήσουμε ἐδῶ γιάτί τό θέμα εἶναι μεγάλο κι ὅσο προχωροῦμε τόσο περισσότερα χρειάζονται νά πούμε γιά νά καταλάβετε ὅλες τίς πτυχές. Εἴμαστε ὅπως πάντα στήν διάθεσή σας γιά ὅποιεςδήποτε θά θέλατε πληροφορίες πιστεύοντας ότι θά σας βοηθήσουν στήν καλύτερη παρουσίαση τῆς κριτικῆς σας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΚΩΝ/ΝΟΣ Α. ΦΑΦΑΛΙΟΣ

Πειραιεύς, 27 ‘Ιουλίου 1984

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

Σημ. Συντ.: Για τα θέματα της ούσιας νομίζουμε πως απαντήσαμε στο προηγούμενο τεύχος στις ερωτήσεις των κ.κ. Φαφαλιού και Κούτση.

Το καινούργιο στοιχείο που προκύπτει είναι αυτό που προέρχεται από την επεξεργασία του Προέδρου του ΝΕΕ για τις διευκρινίσεις που παρακαλέσαμε. Το στοιχείο αυτό είναι η θέση του ναυτιλιακού τύπου (για να μην αναφερθούμε εδώ στο ρόλο του τύπου γενικότερα) για την οποία να μας επιτρέψει ο κ. Φαφαλιός να έχουμε εντελώς διαφορετική γνώμη. Γιατί εμείς πιστεύουμε πως η αποστολή του ναυτιλιακού τύπου — πέρα από την εισηγογραφία — είναι ο έλεγχος και η κριτική και ακόμα η διατύπωση προτάσεων και γνωμών για την προώθηση γενικών ή ειδικών θεμάτων της ναυτιλίας και του κόσμου της. "Ας μη ξεχνούμε ότι απειρα είναι τα θέματα που βρήκαν πρόποσα λύση από την αρθρογραφία του τύπου, ενώ και ειδικότερα στα ναυτιλιακά μας πράγματα θα μπορούσαμε, αν θέλατε, να αναριθμήσουμε συγκεκριμένες ρυθμίσεις που προήλθαν από υποδείξεις μας ή επιστημονικές. "Η φανερό λοιπόν πρόθεση υποβαθμίσεως του ρόλου μας σε τάξη ανεύθυνων «ιδιωτών» αντιπαράβαλλόμενη με το αλάνθαστο των κρατικών ή άλλων επίσημων φορέων, αποτελεί ασφαλώς απαράδεκτη παρεξήγηση του ρόλου του τύπου, του οποίου έτσι αίρει τα θεμέλια της αποστολής και υπάρξεώς του.

Αυτό, με την πεποίθηση πως ο διάλογος είναι πάντα ο καλύτερος τρόπος προαγωγής των θεμάτων και μάλιστα σε μία υπόθεση όπως η ναυτιλία που αναμφισβήτητα είναι υπόθεση εθνική, υπόθεση όλων των Έλλήνων.

Η ΠΛΗΓΗ ΤΩΝ ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Συνοδεύοντας συγγενικό μου πρόσωπο, βρέθηκα τό περασμένο Σάββατο στον Πειραιά. "Εμεινα εκπληκτος βλέποντας ότι επί τόσα χρόνια τίποτα δεν άλλαξε στη μεταχεί-

ριση του επιβάτη και στη βεβαιότητα ότι θα ταξιιδέσει με τό εισιτήριο που έχει.

Δέν μπορεί να έλθει κανείς στη θέση εκείνου που προγραμματίζοντας άδειες, ξενοδοχεία, μέρες μετρημένες, με παιδιά ή να έρχεται από κοντινές ή μακρινές επαρχίες και να μένει απ' έξω από τό πλοίο επειδή κάποιος έχοντας ένα μπλόκ εισιτηρίων έβγαλε διακόσια εισιτήρια παραπάνω. Τά λιμενικά όργανα έχοντας την ευθύνη για την ασφάλεια του πλοίου δέν επιτρέπουν και πολύ σωστά την επιβίβαση των υπεραριθμών. "Ο συλληφθείς όμως υπεύθυνος την ημέρα εκείνη έδωσε μία άπλή εικόνα της άσυδοσίας: "Τί να κάνω άφου έχω 200 υποπράκτορες έδώ γύρω».

"Ετσι δείχνει μόνος του την πληγή του θέματος. "Αφού καθιστούν υπεύθυνο έναν κεντρικό πράκτορα, γιατί χαλαρώνουν τό δεσμό αυτού με τό νόμο και του επιτρέπουν να δίδει και σε άλλους; Βέβαια ο νόμος προβλέπει έναν υπεύθυνο, αλλά τί θα ώφεληήσει τόν κόσμο που κατέβηκε στό λιμάνι και γύρισε έπειτα από σπρωξίματα, άναμνη κλπ. αν ο κεντρικός πράκτορας τιμωρηθεί και εξαγοράσει άμέσως την χρηματική ποινή που θα του επιβάλει τό δικαστήριο με τό κέρδος από τά υπεράριθμα και ούτε γάτα ούτε ζημιά;

Τό θέμα θα λυθεί αν προστεθεί στα μέτρα που υπάρχουν ή πρόληψη. Είχαν γίνει προσπάθειες στό παρελθόν αλλά άπέτυχαν. Μήπως είναι καιρός τό έτος "Οργουελ 1984, ότι δέν τόλμησαν στό παρελθόν στό σεβασμό του επιβάτου να γίνει τώρα; Μήπως είναι καιρός να μην επαναπαυόμαστε ότι βρεθηκε ο υπεύθυνος από τό νόμο — και τί τόν νοιάζει αυτόν που τόν κοροϊδεψαν και δέν ταξι-

δεψε; "Η πρόληψη λοιπόν θα σώσει την απειράγραπτη κατάσταση που θα έμαθε άσφαλώς ο κ. "Υπουργός. Να μία εύκαιρία να συνδέσει τό όνομά του με ένα μέτρο σεβασμού του κοινωνικού συνόλου. Στο διάταγμα που υπάρχει και προβλέπει μόνο για τόν υπεύθυνο πράκτορα να προστεθούν πέντε γραμμές παραπάνω και να όρίζεται ότι με τόν καθορισμό των δρομολογίων κάθε χρόνο οι κεντρικοί πράκτορες έκτυπώνουν μπλόκ εισιτηρίων ανταποκρινόμενα με ξεχωριστά χρώματα στις θέσεις κάθε πλοίου με αριθμό ταξιδίου, καμπίνας και σειράς στό συνολικό αριθμό. Αυτό τό μπλόκ, όπως και στα έκδοτήρια του "Εθνικού Θεάτρου π.χ. είναι ένα μόνο και ό,τι κόπηκε δέν ξανακόβεται. "Ετσι δέν θα υπάρχει πλέον ο άνεξέλεγκτος υποπράκτορας να βγάξει, ό,τι θέλει από μπλόκ «έν λευκώ» γιατί τά μπλόκ θα είναι πλέον μοναδικά, ένιαία και ξεχωριστά για κάθε ταξίδι. "Ετσι εξασφαλίζεται ή πρόληψη όσο και να θίγει τά συμφέροντα όσων επιθυμούν να συνεχίζεται ή άσυδοσία αλλά και ή όργη των πολιτών έναντι του Κράτους. "Ας προχωρήσει ο κ. "Υπουργός στη διάταξη αυτή. Του δίνεται μία εύκαιρία να πιάνει τόν ταύρο της άσυδοσίας στην έκδοση εισιτηρίων από τά κέρατα και να τόν εξοντώσει, για να μη ξαναδοούμε θέματα που υποβιβάζουν τόν άνθρωπο σε «δοϋλο».

Μέ έκτίμηση

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Χ. ΑΛΙΦΡΑΓΚΗΣ
Συνταξιούχος Δικηγόρος

"Αθήνα, 6.8.84

Σημ. Συντ.: "Εχει απόλυτο δίκαιο ο έπιστολογράφος στις έπιστημονικές του για τό θέμα των υπεραριθμών εισιτηρίων. Τό θέμα, όπως δήλωσε την Τετάρτη, 8 Αυγούστου, ο "Υπουργός κ. Γ. Κασιφάρας μετά την ένταση που είχε δημιουργήσει στις άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες λόγω της έποχιακής αίχμης που έφέτος ήταν ιδιαίτερα έντονη εξετάζεται σε βάθος. "Υπάρχει, έπεί, έτοιμο ένα σχετικό νομοσχέδιο για τόν τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας των πρακτορείων και ταυτόχρονα θα μεταβληθεί όλο τό νομικό καθεστώς που άφορά την έκδοση άδειών για ή λειτουργία πρακτορείων. "Ο "Υπουργός έπεί έπίσης ότι οι ποινές που προβλέπονται από ή νομοθεσία για την έκδοση υπεραριθμών εισιτηρίων είναι πολύ μικρές και από αυτό προκύπτει ότι με την άναμόρφωση του νομικού καθεστώτος των πρακτορείων που έπιχειρείται θα ύπάρξουν ποινές που θα κόψουν την όρεξη όποιουδήποτε να δημιουργεί προβλήματα σε βάρος των επιβατών αλλά και σε βάρος των όμαλης κίνησης των πλοίων. Πραγματικά — αν οι τροποποιήσεις που μελετά τό "Υπουργείο είναι αυτές που πραγματικά πρέπει να γίνουν ο κ. Κασιφάρας θα συνδέσει τό όνομά του με ένα μέτρο σεβασμού του ανθρώπου.

Η ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» της 15/6/1984 διάβασα τις δικαιολογημένες άνησυχίες σας για τά άτυχήματα που συμβαίνουν στα "Ελληνικά πλοία. Δέν θ' αναφερθώ στα αίτια, γιατί πιστεύω ότι είναι λίγο - πολύ γνωστά. Θά έλεγα, μόνο ότι είναι άπόλυτα βέβαιο πως κάθε δουλειά γίνεται και κάθε ύπηρεσία έκτελείται με σιγουριά και ασφάλεια, όταν ύπάρχει ή άπαιτούμενη ΓΝΩΣΗ και ΠΕΙΡΑ. Κι άκόμη ότι ή έλλειψη των, οδηγεί σε συνέπειες όδυνηρές με μαθηματική άκρίβεια.



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

Θά ήθελα όμως ν' αναφερθώ, αφ' ενός στην επιτυχημένη μετάφραση του Διεθνούς Κώδικος Άτυχημάτων του κ. Άπ. Καζάκου και αφ' ετέρου στην επιμελημένη έκδοση της Διευθύνσεως Έκπαιδύσεως του YEN σε συνεργασία με το Ίδρυμα Εὐγενίδη, όπου αναφέρονται τα «Ναυτικά Χρονικά» της 1/7/1984. Πιστεύω ότι η συνεισφορά και των δύο ἐγχειριδίων μπορεί να είναι μεγάλη, όταν ο ναυτικός καθίσει και τα διαβάσει με προσοχή. Και εδώ τίθεται το ερώτημα: θά τα διαβάσει ο ναυτικός και δη τό κατώτερο πλήρωμα; Θά τα πάρει στά χέρια του, όχι μόνο όταν βρίσκονται ταιριασμένα στή βιβλιοθήκη του πλοίου, αλλά και όταν ἀκόμη περιφέρονται ἐλεύθερα πάνω στά τραπέζια ή τά ραφάκια τῆς τραπεζαρίας και του καπνιστηρίου του πλοίου; 'Ισως ναι. 'Αλλά σίγουρα όχι σε επιθυμητό ποσοστό. Γι' αυτό θά ήταν ἀποτελεσματικότερο, αν ή διάθεση των ἐγχειριδίων στά πλοία συνδυαζόταν με τήν ἐπεξηγήσή τους στό πλήρωμα, ἀπό ἀρμόδιο κατά κλάδο 'Αξιωματικό. 'Εκεί στήν πράξη, ἐν πλώ ή και ἐν ὄρμῳ ἔστω και σε ἐργασίες ὥρες, περιδιαβαίνοντας τό κατάστρωμα, τό μηχανοστάσιο, τούς χώρους ἐνδαιτήσεως, τά μαγειρεία, τά ψυγεία, τίς δεξαμενές και τούς χώρους φορτίου, ή ἐπεξήγηση συνδυαζόμενη με τήν ἐπίδειξη θά είχε ὅπωςδήποτε ἀποτελέσματα.

Με τήν εὐκαιρία αὐτή ἀναφέρομαι και στή μέθοδο τῆς παραστατικῆς φωτο-εικονογραφίας πού ἐφαρμόζεται με ἐπιτυχία γιά τήν πρόληψη των ἀτυχημάτων στά ξένα πλοία και ἰδιαίτερα στά σκανδιναβικά. Σέ διάφορα πολυσύχναστα και ἐμφανή μέρη του πλοίου, περισσότερο στούς χώρους ἐνδαιτήσεως του πληρώματος, ἀναρτώνται φωτογραφίες ή εικονογραφίες πού δείχνουν ἀπλά ἀλλά «ζωντανά» τίς τραγικές συνέπειες πού μπορεί νά ἔχει, κατά τήν ὥρα τῆς ἐργασίας ἀλλά και τῆς ψυχαγωγίας, ή ἀγνοία, ή ἑλλειψη τῆς ἀπαιτούμενης προσο-

χῆς, ή ἀπερισκεψία και ή ἀπειρία. Κινούμενος συνεχῶς στόν περιορισμένο χώρο του πλοίου ο ναυτικός γίνεται δέκτης, πολλές φορές κάθε μέρα, χωρίς νά καταβάλλει ἰδιαίτερη προσοχή, του «μαθήματος πρόληψη ἀτυχήματος», πού ή μονίμως ἀναρτημένη εἰκόνα του ἐμφυῶ.

Μιά τέτοια συγκέντρωση παραστατικῶν εἰκόνων, βρίσκεται στόν πίνακα πού σᾶς ἐσωκλείω.

Στό μέσον του ὑπάρχει ο παγκόσμιος ναυτικός χάρτης με χρήσιμα στοιχεία γιά τήν ἔλξη του ἐνδιαφέροντος του ναυτικού. 'Αναρτημένος σε περίοπτη θέση του καπνιστηρίου ή τῆς τραπεζαρίας του πλοίου, «μπαίνει» στόν νοῦ του ναυτικού «ἀκοπα», χωρίς πολλές φορές ὁ ἴδιος νά τό ἐπιδιώκει.

Θά αἰσθανόμουν ἰδιαίτερη ἱκανοποίηση αν οἱ λίγες αὐτές σκέψεις και γνώμες μου (πού εἶναι προσωπικές και ὄχι ἐπίσημες ἀπόψεις του YEN) και ἀκόμη ή μικρή ἐργασία πού βλέπετε, θά μπορούσαν νά συμβάλουν ἔστω και κατ' ἐλάχιστο στόν περιορισμό τῆς μάστιγας πού λέγεται «ἀτύχημα ναυτικού».

Μέ ἰδιαίτερη ἐκτίμηση

ΜΙΧΑΗΛ ΜΗΝΑΤΣΗΣ
Πλωτάρχης Λ.Σ.
Α.Δ.Σ.Ε.Ν./ΡΟΔΟΥ

Ρόδος, 9 'Ιουλίου 1984

Σημ. Συντ.: 'Ομολογούμε ότι χαρήκαμε ἰδιαίτερα όταν λάβαμε τήν ἐπιστολή του κ. Μηνάτη, και γιά τόν προβληματισμό του και κυρίως γιά τή συμμετοχή του στήν προσπάθεια γιά τήν πρόληψη — φυσικά στό μέτρο του ἔφικτου — των ἀτυχημάτων των ναυτικῶν ἐπὶ των πλοίων. 'Η πρότασή του εἶναι ἰδιαίτερα χρήσιμη και λυπούμεθα ἰδιαίτερα πού δέν μπορούμε νά κάνουμε χρήση του πίνακος με τίς παραστατικές εἰκόνες πού εἶχε τήν καλὴ σὺνῃ νά μᾶς στείλει — δέν μπορούμε νά κάνουμε

χρήση μόνον γιά τεχνικούς λόγους, ἐπειδή ἀπό τήν φωτοτυπία δέν μπορεί νά ὑπάρξει ἱκανοποιητική ἀναπαραγωγή και ἐκτύπωση. Βεβαίως τό θέμα δέν τελειώνει ἐδῶ και τόν διαβεβαιώνουμε ότι προσπαθοῦμε νά βροῦμε τόν τρόπο ὥστε ὁ πίνακας πού μᾶς ἔστειλε, ἀλλά και ἄλλοι ἀνάλογοι, τουλάχιστον νά δούν τό φῶς τῆς δημοσιότητας.

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

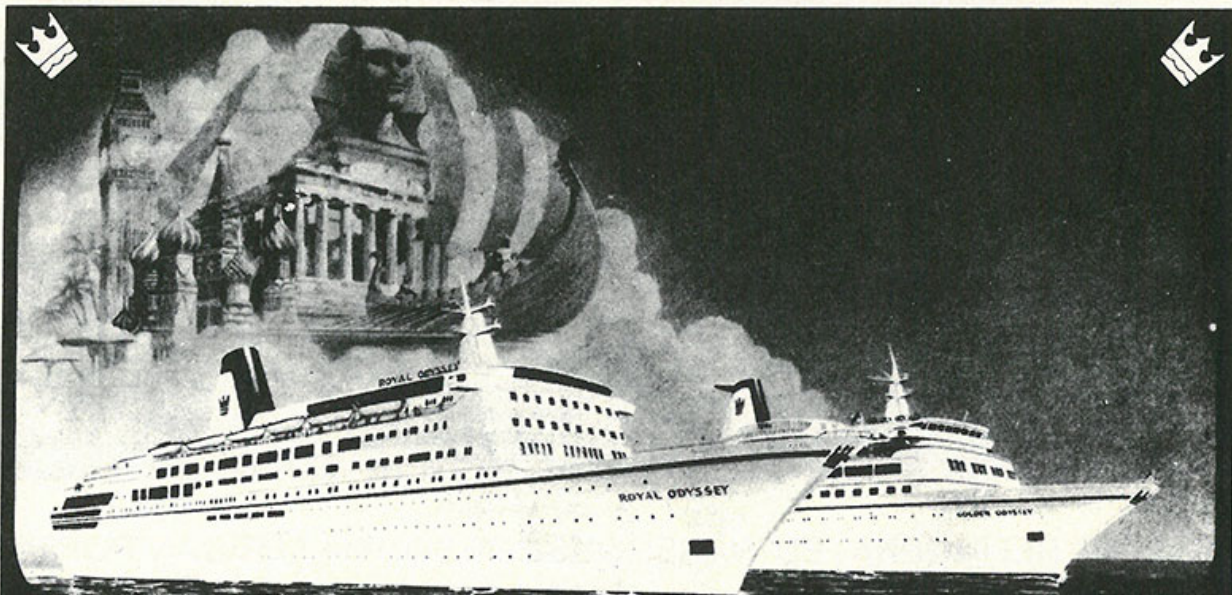
Διαβάζοντας στά τεύχη 15/6 — 1/7 και 15/7/1984 του περιοδικού σας, τίς ἐπιστολές συναδέλφων μου, συνταξιούχων NAT και τά σχόλια τῆς συντάξεως του περιοδικού γιά τό θέμα τῆς φορολογίας των συντάξεων NAT, θεωρῶ ὑποχρέωσή μου νά σᾶς εὐχαριστήσω και νά σᾶς συγχαρῶ γιά τίς πάντα σωστές ἀπόψεις σας σε ὅλα τά θέματα πού ἀφορῶν τή Ναυτιλία μας και τούς ναυτικούς μας.

'Ανεξάρτητα ἀπό τό δίκαιο αἶτημα των συνταξιούχων NAT, εἶναι ἐπίσης ἀναντήρητο ότι ή συμπεριφορά τῆς Πολιτείας ἐναντί των ἀπομάχων του κύματος, ἀποτελεῖ κίνητρο ή ἀντικίνητρο γιά τήν προσέλευση νέων στό ναυτικό ἐπάγγελμα, ή δέ ἀνιση και ἀδικη μεταχείριση των συνταξιούχων στό φορολογικό σε συνάρτηση με τίς παρεχόμενες συντάξεις μόνο κίνητρο δέν μπορεί νά χαρακτηριστεί.

Μετά τιμῆς

ΕΛΕΥΘ. ΜΑΡΜΑΤΣΟΥΡΗΣ
Συντ. Πλοίαρχος Ε.Ν.

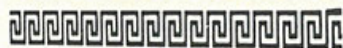
Σημ. Συντ.: Πρέπει νά καταλάβουν ὅλοι ότι τό ζήτημα αὐτό πρέπει νά ρυθμισθεῖ. Καί γιά νά τό καταλάβουν οἱ ἄλλοι πού εἶναι ἀρμόδιοι γιά τή ρύθμισή του, πρέπει νά τό καταλάβει και νά παρέμβει ἀποφασιστικά τό YEN.



ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises



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

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

ΕΡΜΗΣ

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.
6518

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

Ναυτικός αποκλεισμός

Του Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, 'Αρχιπλοιάρχου Π.Ν. &α.

Ο ναυτικός αποκλεισμός αποτελεί πολεμική πράξη και προϋποθέτει εμπόλεμη κατάσταση μεταξύ του Κράτους που τον επιβάλλει και του Κράτους που αποκλείεται. Άσκειται από τις αεροναυτικές δυνάμεις ενός Κράτους ή και των συμμάχων του, έναντι του αντιπάλου, με σκοπό τη μείωση του αμυντικού του δυναμικού, το οποίο εξαρτάται από τις εξωτερικές ενισχύσεις, και τελικώς την ήττα.

Ο τυπικός ναυτικός αποκλεισμός άσκειται μέσα στην άμεση περιοχή ναυτικών επιχειρήσεων. Τα πολεμικά πλοία που τον άσκούν, απαγορεύουν την επικοινωνία των ουδέτερων με το αποκλεισμένο αντίπαλο Κράτος και έχουν δικαίωμα να συλλάβουν κάθε ουδέτερο πλοίο, το οποίο τον παραβιάζει. Μετά τη σύλληψη ακολουθεί, εάν ποινή, κατάσχεση και δήμευση του ουδέτερου πλοίου και του φορτίου του, από το Δικαστήριο λειών. Βεβαίως, εάν το πλοίο, το οποίο ένεργει τη διάσπαση του αποκλεισμού, ανήκει στο έχθρικό κράτος ή είναι έχθρικού χαρακτήρος ουδέτερο, συλλαμβάνεται, κατάσχεται και δημεύεται, μαζί με το φορτίο του. Η ενέργεια αυτή δεν έχει την έννοια της ποινής, αλλά είναι αυταπάγγελτη λόγω της έχθρικής εθνικότητας ή χαρακτήρος του πλοίου.

Εάν το πλοίο, το οποίο ένεργει διάσπαση του αποκλεισμού είναι ουδέτερο πολεμικό, παραβιάζει τους κανόνες της ουδετερότητας και έχει τις συνέπειες αυτής της ένεργείας του.

Αλλά και η απόπειρα διασπάσεως του αποκλεισμού είναι παράνομη. Βασικό στοιχείο της, όπως και της ένεργείας διασπάσεως, είναι η γνώση του αποκλεισμού από τον Πλοίαρχο του πλοίου. Αλλά και η γνώση, ή οποία τεκμαίρεται, είναι άρκετη. Η πρόθεση διασπάσεως, αποτελεί τη δεύτερη προϋπόθεση της απόπειρας.

Πλοίο λοιπόν, το οποίο γνωρίζει τον αποκλεισμό και προτίθεται να τον διασπάσει, ένεργει παράνομα και είναι δυνατό να συλλη-

φθεί από πολεμικό πλοίο του Κράτους, που τον επιβάλλει, όπουδήποτε και εάν βρίσκεται, έστω και μακριά από τα έσωτερικά, αρχιπελαγικά και χωρικά ύδατα του αποκλεισμένου Κράτους, (αλλά βεβαίως όχι στις αντίστοιχες θαλάσσιες περιοχές των ουδετέρων).

Διάσπαση του αποκλεισμού γίνεται επίσης έστω και εάν το έμπορικό πλοίο κατευθύνεται σε ουδέτερο λιμάνι, το οποίο όμως χρησιμοποιείται από τον έχθρο εάν διαμετακομιστικό σημείο, ή εάν το πλοίο μεταφέρει μέρος του φορτίου του για τον έχθρο ή δεν πλέει μόνον προς την αποκλεισμένη περιοχή, ούτε προς το διαμετακομιστικό σημείο, πλην όμως πρόκειται να μεταφορτώσει όπουδήποτε το φορτίο του ή ένεργει τη μεταφόρτωση με προορισμό τον αποκλεισμένο έχθρο.

Η σύλληψη του πλοίου πρέπει να γίνει μόνο κατά τη διάρκεια του πλοίου του εκείνου, κατά τον οποίο κάνει το άδίκημα και όχι σε έπομένο πλοίο, μετά τη διάσπαση.

Κατά τον αποκλεισμό είναι έπίσης νόμιμη ή άποκοπή ή παρεμπόδιση των τηλεπικοινωνιών της αποκλεισμένης χώρας με το έξωτερικό. Η ένεργεια αυτή μπορεί να γίνει σε οποιαδήποτε θαλάσσια περιοχή, δηλαδή και στην άνοικτη θάλασσα, (έκτός από τα έσωτερικά, αρχιπελαγικά ή χωρικά ύδατα ουδετέρου Κράτους), ανεξάρτητα εάν οι συσκευές, καλώδια κ.λπ. ανήκουν στην αποκλεισμένη χώρα ή ουδέτερη άρκει να έξυπηρετούν την πρώτη.

Η πρακτική αυτή, έχει συμβατική προέλευση στο Κανονισμό της Χάγης 1907 «περί των νόμων και έθιμων του πολέμου».

Για να είναι ο αποκλεισμός νόμιμος πρέπει να κηρυχθεί έπίσημα από τη Κυβέρνηση του Κράτους που τον επιβάλλει ή από το Διοικητή της ναυτικής δυνάμεως, ό οποίος όμως ένεργει με έντολή της. Στη κήρυξη πρέπει να ανακοινώνονται τα γεωγραφικά όρια της αποκλεισμένης περιοχής, ή ήμερομηνία έναρξεως, και να τάσσεται προθεσμία για την έξοδο των ουδετέρων πλοίων.

Άλλη προϋπόθεση νομιμότητας του τυπικού αποκλεισμού είναι, ότι πρέπει να είναι άποτελεσματικός. Πρέπει δηλαδή να ένεργείται από ικανές ναυτικές ή αεροναυτικές δυνάμεις σε ισχύ πυρός και έλεγχο, ώστε να αντιμετωπίζεται ή ουσία της ένεργείας και όχι ο τύπος.

Προσωρινή άπομάκρυνση των ναυτικών δυνάμεων του αποκλεισμού ή προσωρινή χαλάρωση των μέτρων έλέγχου της περιοχής, όπως σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών ή για άλλο σπουδαίο λόγο, δεν θεωρείται άρση ή λήξη.

Λήξη του αποκλεισμού γίνεται είτε με μονομερή ένεργεια του Κράτους που τον επέβαλε, κατά τη βούλησή του, είτε με την κατάληψη του έχθρικού έδάφους, είτε με το πέρας του πολέμου.

Τις διατάξεις που προαναφέραμε όρίζουν γενικά, ή Δήλωση των Παρισίων 1856 και ή Δήλωση του Λονδίνου 1909. Άλλ' ενώ ή δεύτερη είναι περισσότερο πλήρης από τη πρώτη, εν τούτοις δεν θεωρείται πηγή σχετικών κανόνων, διότι δεν έχει επικυρωθεί, όπως ή πρώτη, από τα Κράτη, τα οποία την είχαν έκπονησει. Η Δήλωση του Λονδίνου έχει ακολουθηθεί στη πράξη κατά τον 'Ιταλο-Τουρκικό πόλεμο του 1911, και τους Βαλκανικούς πολέμους 1912-13, τον αποκλεισμό των άκτών της Μικράς 'Ασίας τό 1915 και της Καβάλας τό 1916 από το συμμαχικό στόλο του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, τον αποκλεισμό του Καμερούν τό 1915 έπίσης από το συμμαχικό στόλο, τον αποκλεισμό των άκτών της 'Ανατολικής 'Αφρικής τό ίδιο έτος από τον 'Αγγλικό στόλο κ.λπ.

Μπορεί να υποστηριχθεί, ότι οι δηλώσεις αυτές έκωδικοποίησαν τό έθιμικό δίκαιο του αποκλεισμού, τό οποίο είχε διαμορφωθεί άνα ταύς αιώνες μέχρι τότε και ένομιμοποίησαν πολλές περιπτώσεις αποκλεισμού, όπως τον αποκλεισμό από τους Ρώσους τό 1806 λιμένων της 'Αδριατικής, οι οποίοι ήσαν κάτω από Γαλλική κυριαρχία, τον άπο-

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

κλεισμό του λιμένος του Βόλου από τον Έλληνα στόλο το 1897, τον αποκλεισμό των νοτιών ακτών των ΗΠΑ από τον Όμοσπονδιακό στόλο κατά τον Έμφύλιο Αμερικανικό Πόλεμο, στο διάστημα μεταξύ των δύο αυτών δηλώσεων, δηλαδή το 1861 κ.λπ.

Ο τυπικός όμως ναυτικός αποκλεισμός, όπως τον αναπτύξαμε ανωτέρω ανταποκρίνεται κυρίως στις ανάγκες του πολέμου των εποχών που εμνημονεύσαμε. Ήταν τότε στατικοί οι πόλεμοι και είχαν περιορισμένο σχετικώς χώρο δράσεως των εμπολέμων ναυτικών και άλλων δυνάμεων. Δεν μπορεί να υποστηριχθεί, ότι οι αρχές αυτές έχουν εφαρμογή πλήρως και στο σύγχρονο αεροναυτικό πόλεμο των μεγάλων δυνατοτήτων έντοπισμού επιφανείας, υποβρυχίων και αεροσκαφών.

Οι κίνδυνοι προσβολής των ναυτικών δυνάμεων, οι οποίες ενεργούν στατικό αποκλεισμό των εχθρικών ακτών, από τις εχθρικές αεροναυτικές δυνάμεις είναι τόσο μεγάλοι, ώστε δύσκολα θα αποφασισθεί σήμερα μία τέτοια πολεμική ενέργεια.

Αλλά και οι δυνατότητες των συγχρόνων αεροναυτικών δυνάμεων με μέσα και διαδικασίες έρευνας, όπως με ραντάρ, πτήσεις αεροσκαφών ναυτικής συνεργασίας κ.λπ. έχουν δώσει άλλη διάσταση στην αποτελεσματικότητα του αποκλεισμού, την οποία μπορούν να εξασφαλίσουν και με επιτήρηση και περιπολία από μακρινές αποστάσεις.

Ήδη από το Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο

και περισσότερο κατά το Δεύτερο, η κλασική αυτή μορφή του αποκλεισμού είχε εγκαταλειφθεί σε πολλές περιπτώσεις. Αντίθετα, είχαν ληφθεί εύελικτα μέτρα με σκοπό τη μείωση των δυνατοτήτων εφοδιασμού της εχθρικής χώρας από το εξωτερικό και την οικονομική καταστροφή της. Έτσι, κατά το Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο όλα τα πλοία, τα οποία έπλεαν προς ή από εχθρική χώρα, ή οποία είχε δυνατότητες επικοινωνίας με τον εχθρό ελογίζοντο ότι μετέφεραν εχθρικά φορτία και συνεπώς τα πολεμικά πλοία του εμπόλεμου είχαν δικαίωμα συλλήψεως, μέχρι αποδείξεως του εναντίου. Κατά το Δεύτερο Πόλεμο η επίδιωξη για οικονομική καταστροφή του αντιπάλου ήταν τόσο έντονη, ώστε οι μέν Γερμανοί κυρίως και οι σύμμαχοί τους του Άξονα εβύθιζαν αδιακρίτως κάθε εμπορικό πλοίο που συναντούσαν στις έκτεταμένες ζώνες πολέμου, που είχαν διακηρύξει, στο πλαίσιο κυρίως του απεριόριστου υποβρυχίου πολέμου, οι δε αντίπαλοι έλαβαν ανάλογα και πλέον δραστήρια μέτρα ελέγχου του διεθνούς εμπορίου και διακινήσεως φορτίων στις θάλασσες της ύδρογειού. Χαρακτηριστική είναι Αγγλική Υπουργική Απόφαση της 31-7-40, σύμφωνα με την οποία κάθε πλοίο, το οποίο έπλεε προς ή από λιμένα, διά μέσου του οποίου ήταν δυνατή ή αποστολή ή άφιξη φορτίου σε εχθρική χώρα ελογίζετο ότι μετέφερε λαθρεμπόριο πολέμου και συνεπώς ήταν νόμιμη και επιβεβλημένη η κατάσχεσή του.

Επίσης έθεωρούντο εχθρικού χαρακτήρος τα φορτία τα οποία προορίζονταν για οποιοδήποτε λιμάνι ή τόπο, μέσω του οποίου όμως ήταν δυνατή η προώθηση προς τον εχθρό και τα φορτία που είχαν προέλευση από τον τρίτο τόπο. Ανεξάρτητα του τόπου προορισμού, τα εχθρικού χαρακτήρος φορτία δημεύονταν. Έξαιρούντο μόνο τα φορτία, τα οποία συνοδεύονταν από ειδικό πιστοποιητικό της αρμόδιας Βρετανικής ή συμμαχικής αρχής περί της νομιμότητάς τους.

Αλλά και οι Αμερικανοί είχαν λάβει ανάλογα δραστήρια μέτρα και μάλιστα με αξιοσημείωτη επιτυχία. Η απομόνωση των Ιαπωνικών νήσων από εξωτερικές ενισχύσεις και μάλιστα πρώτων ύλων, στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας, είναι η πλέον χαρακτηριστική και έντυπωσιακή μορφή του σύγχρονου ναυτικού αποκλεισμού.

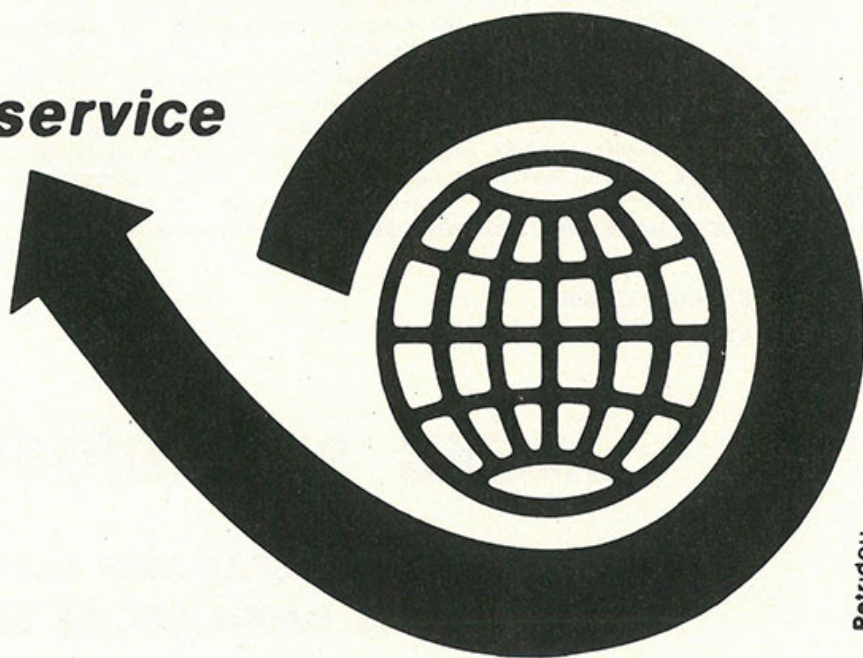
Ο σύγχρονος ναυτικός αποκλεισμός αποκηρύσσει τις τυπικότητες και στατικούς περιορισμούς του παρελθόντος και περιλαμβάνει μέτρα οικονομικής καταστροφής του αντιπάλου, τα οποία εφαρμόζονται σε οποιαδήποτε θαλάσσια περιοχή, ακόμη και σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων των ουδετέρων, εφ' όσον δεν αποδεικνύεται η νομιμότητα του ουδετέρου φορτίου και του εμπορικού πλοίου, που έτελει τη μεταφορά.

ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

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

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

Στή συνέχεια του κειμένου της Διεθνούς Συμβάσεως «Περί προτύπων εκπαίδευσης, εκδόσεως πιστοποιητικών και τηρήσεως φυλακών των ναυτικών», που δημοσιεύσαμε στο προηγούμενο τεύχος, δημοσιεύουμε σήμερα τα 2 πρώτα Κεφάλαια του Παραρτήματος της Συμβάσεως, τα οποία αναφέρονται στις Γενικές Διατάξεις και στον Κλάδο Καταστρώματος. Στο επόμενο θα συνεχίσουμε με τα υπόλοιπα 3 Κεφάλαια που αναφέρονται στους Κλάδους Μηχανής και Άσυρμάτου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ Κανονισμός 1/1 Όροι

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

α) «Κανονισμοί» σημαίνει κανονισμούς περιεχόμενους στο παράρτημα της σύμβασης.

β) «Έγκριμένο» σημαίνει έγκριμένο από τη διοίκηση.

γ) «Πλοίαρχος» σημαίνει το πρόσωπο το οποίο έχει τη διακυβέρνηση του πλοίου.

δ) «Αξιωματικός» σημαίνει μέλος του πληρώματος, εκτός του πλοιάρχου το οποίο έχει χαρακτηριστεί αξιωματικός από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή σε περίπτωση που δεν προβλέπεται όμοιος χαρακτηρισμός, από συλλογική σύμβαση ή έθιμο.

ε) «Αξιωματικός καταστρώματος» σημαίνει τον έντεταλμένο αξιωματικό του κλάδου καταστρώματος.

στ) «Υποπλοίαρχος» σημαίνει τον αξιωματικό καταστρώματος ο οποίος σε βαθμό ακολουθεί τον πλοίαρχο και στον οποίο θα περιέλθει ή διακυβέρνηση του πλοίου σε περίπτωση ανικανότητας του πλοιάρχου.

ζ) «Αξιωματικός μηχανής» σημαίνει τον έντεταλμένο αξιωματικό για τον κλάδο μηχανής.

η) «Πρώτος μηχανικός» σημαίνει τον ανώτερο αξιωματικό μηχανής ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη μηχανική πρόωση του πλοίου.

θ) «Δεύτερος μηχανικός» σημαίνει τον ανώτερο αξιωματικό μηχανής ο οποίος ακολουθεί σε βαθμό τον πρώτο μηχανικό και στον οποίο θα περιέλθει ή ευθύνη για τη μηχανική πρόωση του πλοίου, σε περίπτωση ανικανότητας του πρώτου μηχανικού.

ι) «Βοηθός αξιωματικός μηχανής» σημαίνει πρόσωπο εκπαιδευμένο για να καταστεί αξιωματικός μηχανής και χαρακτηρισμένο έτσι από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς.

ια) «Αξιωματικός άσυρμάτου» σημαίνει πρόσωπο το οποίο κατέχει πιστοποιητικό πρώτης ή δεύτερης τάξης χειριστού άσυρμάτου τηλεγράφου ή γενικό πιστοποιητικό χειριστού ραδιοεπικοινωνιών της κινητής ναυτικής υπηρεσίας που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών και το οποίο απασχολείται στον σταθμό άσυρμάτου ενός πλοίου υποχρεούμενου να έχει τέτοιο σταθμό κατά τη διεθνή σύμβαση «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα».

ιβ) «Χειριστής ραδιοηλεκτρονικού» σημαίνει πρόσωπο το οποίο κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών.

ιγ) «Κατώτερος ναυτικός» σημαίνει μέλος του πληρώματος του πλοίου διαφορετικό από τον πλοίαρχο ή αξιωματικό.

ιδ) «Παράκτιοι πλόες» σημαίνει πλόες στην περιοχή ή οποία γειτονεί με οποιοδήποτε μέρος όπως έχουν καθοριστεί αυτοί από το μέρος αυτό.

ιε) «Προωστήρια ισχύ» σημαίνει την ισχύ σε κιλοβάτ ή οποία αναγράφεται στο πιστοποιητικό νηολόγησης του πλοίου ή άλλο επίσημο έγγραφο.

ιστ) «Καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών» περιλαμβάνουν, όπου συντρέχει λόγος, τήρηση φυλακών και τεχνική συντήρηση και επισκευές σύμφωνα με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, την διεθνή σύμβαση περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και, κατά την κρίση κάθε διοίκησης, τις οικείες του IMCO.

ιζ) «Δεξαμενόπλοιο πετρελαιοφόρο» σημαίνει πλοίο που έχει ναυπηγηθεί και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά χύμα πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου.

ιη) «Δεξαμενόπλοιο χημικών», σημαίνει πλοίο που έχει ναυπηγηθεί και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά χύμα υγρών χημικών που αναφέρονται στον «κώδικα για τη ναυπήγηση και τον εξαρτισμό πλοίων που μεταφέρουν χύμα επικίνδυνα χημικά» του IMCO.

ιθ) «Δεξαμενόπλοιο υγραεριοφόρο» σημαίνει πλοίο που έχει ναυπηγηθεί και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά χύμα υγραερίων που αναφέρονται στον «κώδικα για τη ναυπήγηση και τον εξαρτισμό πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύμα» του IMCO.

Κανονισμός 1/2

Περιεχόμενο πιστοποιητικών και τύπος θεώρησης

1. Τα πιστοποιητικά θα συντάσσονται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες της χώρας που τα εκδίδει. Αν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι ή αγγλική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση στη γλώσσα αυτή.

2. Όσον αφορά στους αξιωματικούς άσυρμάτου και χειριστές ραδιοηλεκτρονικού, οι διοικήσεις μπορούν:

α) Να συμπεριλαμβάνουν τις πρόσθετες γνώσεις τις απαιτούμενες από τους οικείους κανονισμούς του παραρτήματος της σύμβασης στις εξετάσεις για την έκδοση πιστοποιητικού, σύμφωνα με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, ή

β) Να εκδίδουν ιδιαίτερο πιστοποιητικό που να αναφέρει ότι ο κάτοχος του έχει τις πρόσθετες γνώσεις τις απαιτούμενες από το παράρτημα της σύμβασης.

3. Ο τύπος της θεώρησης ο οποίος απαιτείται κατά το άρθρο VI της σύμβασης ορίζεται ως εξής:

Τύπος θεώρησης πιστοποιητικών ΘΕΩΡΗΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ

(Επίσημη σφραγίδα)
(Χώρα)

Εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις της ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, 1978

Η κυβέρνηση της (δνομα) πιστοποιεί
.....η
Ο υποφαινόμενος πιστοποιώ

Οτι αυτό το πιστοποιητικό αριθ..... εκδίδεται στον..... (δλα τα στοιχεία του προσώπου) ο οποίος όπως έχει διαπιστωθεί έχει τα απαιτούμενα προσόντα, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού..... της διεθνούς σύμβασης περί πρότυπων εκπαίδευσης, εκδόσεως πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών για ναυτικούς, 1978,..... με τους ακόλουθους περιορισμούς μόνο:

Αναγράφονται εδώ (οι περιορισμοί ή «κανείς») περιορισμός ανάλογα ημερομηνία της θεώρησης αυτής: (Επίσημη σφραγίδα)

Υπογραφή (δνομα και υπογραφή του εξουσιοδοτημένου αρμόδια) ημερομηνία γέννησης του κατόχου του πιστοποιητικού:

Υπογραφή του κατόχου του πιστοποιητικού:

Κανονισμός 1/3

1. Κάθε μέρος το οποίο καθορίζει παράκτιους πλόες για το σκοπό της σύμβασης δε θα επιβάλλει απαιτήσεις εκπαίδευσης, πείρας ή πιστοποιητικών σε ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία δικαιούμενα να φέρουν τη σημαία άλλου μέρους και που απασχολούνται σε τέτοιους πλόες, κατά τρόπο ώστε να καθιστά τις απαιτήσεις για τους ναυτικούς αυτούς αυστηρότερους αυτών που επιβάλλονται στους ναυτικούς οι οποίοι υπηρετούν σε πλοία δικαιούμενα να φέρουν την σημαία του. Σε καμία περίπτωση οποιουδήποτε τέτοιου μέρους δεν θα επιβάλλει απαιτήσεις σε ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία δικαιούμενα να φέρουν τη σημαία άλλου μέρους καθ' ύπερβαση των προβλεπόμενων από τη σύμβαση για τα πλοία τα οποία δεν απασχολούνται σε παράκτιους πλόες.

2. Όσον αφορά στα πλοία τα οποία δικαιοούνται να φέρουν την σημαία ενός μέρους και τα οποία απασχολούνται τακτικά σε παράκτιους πλόες στις ακτές άλλου μέρους, το μέρος του οποίου τη σημαία δικαιούνται να φέρουν θα καθορίζει απαιτήσεις εκπαίδευσης πείρας και πιστοποιητικών για ναυτικούς που υπηρετούν σε τέτοια πλοία τουλάχιστο ίσες προς τις απαιτήσεις του μέρους στις ακτές του οποίου το πλοίο απασχολείται, με την προϋπόθεση ότι αυτές δεν υπερβαίνουν τις απαιτήσεις της σύμβασης για πλοία μη απασχολούμενα σε παράκτιους πλόες. Οποιοδήποτε πλοίο το οποίο εκεκτείνει τους πλόες του πέρα από τους καθορισθέντες ως παράκτιους πλόες από ένα μέρος και εισέρχεται σε ύδατα που δεν καλύπτονται από το χαρακτηρισμό αυτό, θα ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις της σύμβασης, χωρίς εξαίρεση σύμφωνα με τον κανονισμό.

3. Κάθε μέρος μπορεί να παρέχει στα πλοία

τά όποια δικαιούνται νά φέρουν τήν σημαία του, τά όφέλη από τίς διατάξεις τής σύμβασης περί παράκτιων πλώων, εφόσον αυτά άπασχολούνται τακτικά σέ παράκτιους πλώες στίς άκτές έ- νός μη μέρους, όπως έχουν καθορισθεί από τό μέρος του.

4. Καμμία διάταξη του κανονισμού αυτού δέ μπορεί μέ όποιοδήποτε τρόπο νά περιορίσει τή δικαιοδοσία όποιουδήποτε κράτους μέρους ή μη τής σύμβασης.

Κανονισμός 1/4 Διαδικασίες έλέγχου

1. 'Ο διενεργούμενος έλεγχος από άρμόδια έ- ξουσιοδοτημένο άξιωματικό σύμφωνα προς τό άρθρο Χ θά περιορίζεται στά έξής:

α) 'Επιβεβαίωση σύμφωνα μέ τό άρθρο Χ (1) ότι όλοι οι ύπηρετούντες στό πλοίο ναυτικοί, οι όποιοι άπαιτείται νά έχουν εφοδιασθεί μέ πιστο- ποιητικό κατά τή σύμβαση, κατέχουν πιστοποιη- τικό ή άδεια σέ ισχύ κατ' έξαίρεση ναυτολόγη- σης.

β) 'Εκτίμηση τής Ικανότητας των ναυτικών του πλοίου νά τηρούν τούς δρους εκτέλεσης φυ- λακών όπως άπαιτείται από τή σύμβαση, εφό- στον ύπάρχουν λόγοι νά πιστευτεί ότι τέτοιοι δ- ροι δέν τηρούνται έπειδή ενώ τό πλοίο βρίσκεται σέ λιμένα όποιουδήποτε μέρους ή στήν πε- ριοχή πρό αυτού έχουν συμβεί τά έξής:

(I) τό πλοίο συγκρούστηκε, προσάραξε ή έ- ξώκειλε, ή

(II) έγινε έκβολή ούσιών από τό πλοίο κατά τόν πλοϋ, άγκυροβολημένο ή προσωρισμένο στό λιμένα, ή όποια είναι παρανομη σύμφωνα μέ τούς διεθνείς κανονισμούς ή

(III) τό πλοίο έχειριζε κατά τρόπο έσφαλμένο ή άνασφαλή ή δέν άκολουθήσε σημαντήρες πο- ρείας ή συστήματα χωρισμού τής κυκλοφορίας.

2. 'Ο άξιωματικός έλέγχου θά παρέχει στόν πλοίαρχο του πλοίου καί στόν άρμόδιο αντιπρό- σωπο του κράτους τής σημαίας σύμφωνα μέ τό άρθρο Χ γραπτές πληροφορίες, άν ως αποτέλεσμα του έλέγχου πού διενεργήθηκε σύμφωνα μέ τήν παρ. 1 άνακαλύφθηκε όποιαδήποτε από τίς άκόλουθες έλλείψεις:

(α) μη κατοχή από μέλη του πληρώματος τά όποια άπαιτείται νά έχουν πιστοποιητικό του οι- κείου πιστοποιητικού ή άδεια σέ ισχύ κατ' εξαί- ρηση ναυτολόγησης,

(β) μη άνταπόκριση των διαδικασιών τήρησης φυλακών γέφυρας ή μηχανής στίς άπαιτήσεις οι όποιες έχουν όρισθεί γιά τό πλοίο από τό κρά- τος τής σημαίας,

(γ) άδυναμία του πλοίαρχου νά εξασφαλίσει άναπαύσιμο προσωπικό γιά τήν πρώτη φυλα- κή κατά τήν έναρξη ενός πλοϋ καί τίς άκολου- θούμενες στή συνέχεια φυλακές.

3. Παραλήψεις άποκατάστασης των έλλείψε- ων οι όποιες αναφέρονται στήν παρ. 2 (α) — στήν έκταση κατά τήν όποια άφορούν πιστοποιη- τικά πλοίαρχου, πρώτου μηχανικού καί άξιω- ματικών πού εκτελούν φυλακές γέφυρας καί μη- χανής και, του άξιωματικού άσυρμάτου άν προ- βλέπεται — καί στήν παρ. 2 (β) θά είναι οι μόνοι λόγοι μέ βάση τούς όποιους όποιοδήποτε μέρος μπορεί νά κρατήσει όποιοδήποτε πλοίο κατά τό άρθρο Χ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Πλοίαρχος - Κλάδος Καταστρώματος Κανονισμός II/I

Βασικές άρχές οι όποιες πρέπει νά τηρούνται κα- τά τήν εκτέλεση φυλακών γεφύρας.

1. Τά μέρη θά κατευθύνουν τήν προσοχή των πλοιοκτητών διαχειριστών πλοίων, πλοίαρχων καί προσωπικού εκτέλεσης φυλακών στίς άκό- λουθες άρχές οι όποιες πρέπει νά τηρούνται

πρός εξασφάλιση διαρκούς ασφάλειας των φυ- λακών γεφύρας πού εκτελούνται.

2. 'Ο Πλοίαρχος κάθε πλοίου ύποχρεούται νά εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες εκτέλεσης των φυλακών είναι έπαρκείς όδηγίες του πλοίαρχου, οι άξιωματικοί φυλακής είναι ύπεύθυνοι γιά τήν ασφάλεια του πλοϋ κατά τήν διάρκεια των φυ- λακών πού εκτελούνται από αυτούς όποτε καί θά ενδιαφέρονται ιδιαίτερα γιά τήν άποφυγή σύγκρουσης ή προσάραξης.

3. Οι βασικές άρχές, οι όποιες αναφέρονται άλλα δέν περιορίζονται κατωτέρω, θά λαμβά- νονται ύπόψη σέ όλα τά πλοία.

4. Διαδικασίες φυλακών:

(α) 'Η σύνθεση τής φυλακής θά είναι πάντοτε έπαρκής καί κατάλληλη ανάλογα μέ τίς συνθη- κες πού επικρατούν καί περιστάσεις λαμβάνον- τας ύπ' όψη καί τήν άνάγκη τήρησης κατάλλη- λης επίτηρησης.

(β) 'Όταν άποφασίζεται ή σύνθεση τής φυλα- κής γεφύρας ή όποια είναι δυνατό νά συμπερι- λαμβάνει κατωτέρους ναυτικούς καταστρώμα- τος, οι άκόλουθοι παράγοντες, μεταξύ άλλων, θά λαμβάνονται ύπόψη:

(I) ούδέποτε ή γεφύρα θά παραμένει άνεπιτή- ρητη,

(II) οι καιρικές συνθήκες, ή όρατότητα καί άν ύπάρχει φώς ήμέρας ή σκοτάδι,

(III) ή έγγύτης ναυτιλιακών κινδύνων ή όποια είναι δυνατό νά καταστήσει άναγκαία γιά τόν ά- ξιωματικό φυλακής τήν εκτέλεση προσθέτων καθηκόντων ναυσιπλοίας.

(IV) ή χρήση και λειτουργική Ικανότητα των ναυτιλιακών βοηθημάτων όπως είναι τό ραντάρ ή ηλεκτρονικές συσκευές έδρεσης στίγματος καί κάθε άλλος εξοπλισμός πού επηρεάζει τήν άσφαλή πλεύση του πλοίου,

(V) άν τό πλοίο είναι εφοδιασμένο μέ αυτόμα- το πηδάλιο,

(VI) όποιαδήποτε άσυνήθειες άνάγκες κατά τήν εκτέλεση τής φυλακής γεφύρας, οι όποιες είναι δυνατό νά άνακύψουν εξαιτίας κίνησης του πλοίου από ειδικές περιστάσεις.

5. 'Ικανότητα εκτέλεσης καθηκόντων:

Τό σύστημα φυλακών θά είναι τέτοιο ώστε ή Ικανότητα των άξιωματικών καί του κατωτέρου προσωπικού φυλακών νά μη εξασθενίζει λόγω κοπώσεως. Τά καθήκοντα θά ρυθμίζονται κατά τρόπο ώστε ή πρώτη φυλακή κατά τήν έναρξη του πλοϋ καί οι διαδοχικές στήν συνέχεια φυλα- κές νά έχουν άναπαυθεί έπαρκώς καί νά είναι ό- πωσδήποτε Ικανές προς εκτέλεση των καθη- κόντων τους.

6. Ναυσιπλοία:

(α) 'Ο πλοϋς πού σκοπεύεται νά εκτελεσθεί θά σχεδιάζεται εκ των προτέρων λαμβάνοντας ύ- πόψη κάθε σχετική πληροφορία καί κάθε χαρα- χθείσα πορεία θά έλέγχεται πριν από τήν έναρξη του.

(β) Κατά τή διάρκεια τής φυλακής ή τηρουμέ- νη πορεία, τό στίγμα καί ή ταχύτητα, θά έλέγ- χονται έπαρκώς σέ συχνά διαλείμματα μέ τή χρησιμοποίηση όποιοδήποτε άπαραίτητου ναυτιλιακού βοηθήματος πού ύπάρχει προς έπι- βεβαίωση ότι τό πλοίο άκολουθεί τήν χαραχθεί- σα πορεία.

(γ) 'Ο άξιωματικός φυλακής θά έχει πλήρη γνώση τής θέσης και τής λειτουργίας όλόκλη- ρου του εξοπλισμού ασφάλειας καί ναυσιπλοίας πού ύπάρχει στό πλοίο θά είναι ένημερος καί θά λαμβάνει ύπόψη τούς λειτουργικούς περιορι- σμούς του εξοπλισμού αυτού.

(δ) 'Ο άξιωματικός φυλακής γεφύρας δέ θά έ- πιφορτίζεται ούτε θά άναλαμβάνει καθήκοντα τά όποια θά επηρεάζουν έπιβλαβώς τήν ασφά- λειαν του πλοϋ.

7. 'Εξοπλισμός ναυσιπλοίας:

(α) 'Ο άξιωματικός φυλακής γεφύρας θά χρη-

σιμοποιεί κατά τόν καλύτερο άποτελεσματικό τρόπο όλο τόν εξοπλισμό ναυσιπλοίας πού βρι- σκεται στή διάθεσή του.

(β) 'Όταν χρησιμοποιεί ραντάρ, ό άξιωματι- κός φυλακής θά έχει ύπόψη του τήν άνάγκη συμμόρφωσης πάντοτε προς τίς διατάξεις περί χρήσης του ραντάρ, οι όποιες περιέχονται στούς ισχύοντες κανονισμούς άποφυγής σύγ- κρουσης στή θάλασσα.

(γ) Σέ περιπτώσεις άνάγκης ό άξιωματικός φυλακής, δέ θά διαστάζει νά χρησιμοποιεί τό πηδάλιο, τίς μηχανές καί τή συσκευή ήχητικών σημάτων.

8. Καθήκοντα καί εϋθύνες ναυσιπλοίας:

(α) 'Ο άξιωματικός φυλακής θά:

(I) εκτελεί τή φυλακή του στή γεφύρα τήν ό- ποία μέ όποιαδήποτε περιστάσεις δέ θά έγκα- ταλείπει άν δέν άντικατασταθεί κανονικά.

(II) έξακολουθεί νά είναι ύπεύθυνος γιά τήν ά- σφαλή πλεύση του πλοίου, έστω καί άν ό πλοίαρχος βρίσκεται στή γεφύρα μέχρι ό πλοίαρχος τόν πληροφορήσει μέ σαφήνεια ότι άναλαμβάνει τήν εϋθύνη καί έχει γίνει άμοιβαία κατανοητό,

(III) ένημερώνει τόν πλοίαρχο γιά κάθε άμφι- βολία του σχετικά μέ τά μέτρα τά όποια πρέπει νά λάβει γιά τήν ασφάλεια του πλοίου,

(IV) δέ θά παραδίδει φυλακή στόν άντικατα- στάση άξιωματικό άν έχει λόγους νά πιστευτεί ό- τι δέν είναι Ικανός αυτός νά εκπληρώσει τά κα- θήκοντα του άποτελεσματικά, όποτε καί άνα- φέρει σχετικά στόν πλοίαρχο.

(β) Κατά τήν άνάληψη φυλακής ό άντικατα- στάσης άξιωματικός θά βεβαιώνεται ως προς τό κατ' εκτίμηση ή άληθές στίγμα καί θά έπιβε- βαιώνει τό έπιδιωκόμενο ίχνος ως προς τό βυθό, τήν άκολουθούμενη πορεία καί ταχύτητα καί θά σημειώνει τούς κινδύνους γιά τήν ναυσιπλοία, οι όποιοι άναμένεται νά συναντηθούν κατά τή διάρκεια τής φυλακής του

(γ) Κατάλληλες σημειώσεις πρέπει νά τηρούν- ται περί των κινήσεων καί ένεργειών κατά τήν διάρκεια τής φυλακής σέ σχέση προς τόν πλοϋ του πλοίου

9. Καθήκοντα όπτηρων:

'Εκτός από τά καθήκοντα τής κατάλληλης ύ- πηρεσίας όπτηρων προς τό σκοπό τής πλήρους εκτίμησης τής κατάστασης καί του κινδύνου σύγκρουσης, προσάραξης ή άλλων κινδύνων ναυσιπλοίας θά περιλαμβάνονται στά καθήκον- τά τους ό έντοπισμός πλοίων ή άεροσκαφών σέ κίνδυνο, ναυαγίων, ναυαγίων και συντριμμά- των. Κατά τήν ύπηρεσιάν όπτηρα θά τηρούνται τά έξής:

(α) 'Ο όπτηρας πρέπει νά είναι Ικανός νά κα- τευθύνει πλήρως τήν προσοχή του στήν εκτέλε- ση κατάλληλης ύπηρεσίας όπτηρα καί νά μη έ- πιφορτίζεται ή άναλαμβάνει καθήκοντα τά ό- ποια θά επηρεάζαν έπιβλαβώς τό έργο του.

(β) Τά καθήκοντα του όπτηρα καί του πηδα- λιοϋχου είναι διάφορα καί ό πηδαλιούχος δέ θά θεωρείται ότι είναι καί όπτηρας όταν πηδαλιου- χεί εκτός άν πρόκειται γιά μικρά πλοία όπου ά- νεμπόδιση κυκλική θέα είναι δυνατή από τή θέ- ση πηδαλιουχίας καί δέν ύπάρχει έλάτωση τής δρασης κατά τή νύκτα ή άλλα έμπόδια γιά τήν κατάλληλη εκτέλεση καθηκόντων όπτηρα. 'Ο άξιωματικός φυλακής μπορεί νά είναι ό μόνος όπτηρας κατά τή διάρκεια του φωτός τής ήμέ- ρας, μέ τήν προϋπόθεση ότι σέ κάθε τέτοια περι- πτώση:

(I) ή κατάσταση έχει προσεκτικά εκτιμηθεί καί έχει κριθεί χωρίς άμφιβολίες ότι είναι άσφα- λής,

(II) έχουν ληφθεί ύπόψη πλήρως όλοι οι σχετι- κοί παράγοντες πού περιλαμβάνονται άλλα δέν περιορίζονται στήν:

— Κατάσταση καιρού

- ορατότητα
- πυκνότητα κυκλοφορίας
- εγγύτητα ναυτιλιακού κινδύνου
- άναγκαία προσοχή σε περιπτώσεις πλοοδία μέσω ή πλησίον συστημάτων χωρισμού κυκλοφορίας.

(III) βοήθεια είναι δυνατό να κληθεί και παρασχεθεί άμέσως στη γέφυρα όταν τό απαιτήσει οποιαδήποτε αλλαγή της κατάστασης.

10. Πλοοδία με πλοογδό:

Άνεξάρτητα από τά καθήκοντα και τίς υποχρεώσεις του πλοογδό, ή παρουσία του στο πλοοδίο δέν άπαλλάσσει τόν πλοοάρχο ή τόν άξιωματικό φυλακής από τά καθήκοντα και τίς υποχρεώσεις τους γιά τήν ασφάλεια του πλοοδίου. Ο πλοοάρχος και ο πλοογδό θά ανταλλάσσουν πληροφορίες περί τών διαδικασιών ναυσιπλοοίας, τών τοπικών συνθηκών και τών χαρακτηριστικών του πλοοδίου. Ο πλοοάρχος και ο άξιωματικός φυλακής θά συνεργάζονται στενά μέ τόν πλοογδό και θά έλέγχουν μέ άκρίβεια τήν θέση και τίς κινήσεις του πλοοδίου.

11. Προστασία του θαλασσίου Περιβάλλοντος:

Ο πλοοάρχος και ο άξιωματικός φυλακής θά είναι ένημεροί γιά τίς σοβαρές έπιπτώσεις από οποιαδήποτε έπιχειρησιακή ή από άτύχημα ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος και θά λαμβάνουν όλες τίς δυνατές προφυλάξεις προς άποτροπή τέτοιας ρύπανσης, ιδιαίτερα στα πλαίσια τών οικείων διεθνών κανονισμών και κανονισμών λιμένων.

Κανονισμός 11/2

Ύποχρεωτικές έλάχιστες άπαιτήσεις γιά πιστοποιητικά πλοοάρχων και υποπλοοάρχων πλοοίων 200 κοχ και άνω Πλοοάρχους και υποπλοοάρχους πλοοίων 1600 κοχ και άνω

1. Κάθε πλοοάρχος και υποπλοοάρχος θαλασσοπλοοούντος πλοοίου όλικής χωρητικότητας 1600 κόρων και άνω θά κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε ύποψηφιος προς άπόκτηση πιστοποιητικού θά:

(α) ίκανοποιεί τήν διοίκηση ως προς τήν ύγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον άφορά στήν όραση και τήν άκοή,

(β) άνταποκρίνεται στίς άπαιτήσεις γιά άπόκτηση πιστοποιητικού άξιωματικού φυλακής γεφύρας επί πλοοίων 200 κοχ και άνω και έχει άναγνωρισμένη ύπηρεσία σε θαλασσοπλοοούντα πλοοία μέ αυτή τήν ειδικότητα:

(I) γιά τήν άπόκτηση πιστοποιητικού υποπλοοάρχου όχι κάτω τών 18 μηνών πάντως, ή περίοδος αυτή μπορεί νά μειώνεται, αλλά και κάτω τών 12 μηνών, άν ή διοίκηση άπαιτεί ειδική έκπαίδευση τήν όποία θεωρεί ως ίσοδύναμη μέ ύπηρεσία τουλάχιστο 6 μηνών μέ ειδικότητα άξιωματικού φυλακής γεφύρας,

(II) γιά τήν άπόκτηση πιστοποιητικού πλοοάρχου, ή περίοδος αυτή μπορεί νά μειώνεται, αλλά όχι κάτω τών 24 μηνών, άν τουλάχιστο 12μηνη θαλάσσια ύπηρεσία έχει διανυθεί μέ ειδικότητα υποπλοοάρχου ή άν ή διοίκηση άπαιτεί ειδική έκπαίδευση τήν όποία θεωρεί ως ίσοδύναμη μέ τέτοια ύπηρεσία.

(γ) διέρχεται μέ έπιτυχία κατάλληλες εξετάσεις κατά τρόπο πού νά ίκανοποιεί τή διοίκηση. Τέτοιες εξετάσεις θά περιλαμβάνουν ότι περιέχεται στο προσάρτημα του κανονισμού αυτού αλλά δέν μπορεί ή διοίκηση νά μεταβάλει τίς άπαιτήσεις προκειμένου περί πλοοάρχων και υποπλοοάρχων πλοοίων περιορισμένου μεγέθους άπασχολούμενων σε παράκτιους πλόες άν κρίνει αυτό άναγκαίο, λαμβάνοντας ύποψη τίς έπιπτώσεις στήν ασφάλεια όλων τών πλοοίων τά όποια είναι δυνατό νά πλέουν στα ίδια ύδατα. Πλοοάρχος και Ύποπλοοάρχος πλοοίων μεταξύ

200 και 1600 κοχ:

3. Κάθε πλοοάρχος και υποπλοοάρχος θαλασσοπλοοούντος πλοοίου μεταξύ 200 και 1600 κοχ θά κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

4. Κάθε ύποψηφιος προς άπόκτηση πιστοποιητικού θά:

(α) ίκανοποιεί τήν διοίκηση ως προς τήν ύγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον άφορά στήν όραση και τήν άκοή,

(β) (i) γιά άπόκτηση πιστοποιητικού υποπλοοάρχου, θά άνταποκρίνεται στίς άπαιτήσεις γιά πιστοποιητικό άξιωματικού πού θά μπορεί νά έκτελεί φυλακή γεφύρας επί πλοοίων 200 κοχ και άνω,

(ii) γιά άπόκτηση πιστοποιητικού πλοοάρχου θά άνταποκρίνεται στίς άπαιτήσεις γιά πιστοποιητικό άξιωματικού πού θά μπορεί νά τελεί φυλακή γεφύρας επί πλοοίων 200 κοχ και άνω και νά έχει άναγνωρισμένη ύπηρεσία σε θαλασσοπλοοούντα πλοοία μέ αυτή τήν ειδικότητα όχι κάτω τών 24 μηνών, άν τουλάχιστο 12μηνη ύπηρεσία έχει διανυθεί μέ ειδικότητα υποπλοοάρχου ή άν ή διοίκηση άπαιτεί ειδική έκπαίδευση τήν όποία θεωρεί ως ίσοδύναμη μέ τέτοια ύπηρεσία.

(γ) ύφίσταται μέ έπιτυχία κατάλληλες εξετάσεις κατά τρόπο πού νά ίκανοποιεί τή διοίκηση. Τέτοιες εξετάσεις θά περιλαμβάνουν ότι άναφέρεται στο προσάρτημα αλλά θά μπορεί ή διοίκηση νά μεταβάλλει τίς άπαιτήσεις γιά πλοοάρχους και υποπλοοάρχους πλοοίων άπασχολούμενων σε παράκτιους πλόες, άν τό κρίνει αυτό άναγκαίο, και νά άφαιρεί όλη ή όποία δέν άφορά στα συγκεκριμένα ύδατα ή τά ενδιαφερόμενα πλοοία, λαμβάνοντας ύπόψη τίς έπιπτώσεις στήν ασφάλεια όλων τών πλοοίων τά όποια είναι δυνατό νά πλέουν σ' αυτά τά ύδατα.

Γενικά

5. Τό έπίπεδο γνώσεων τό όποιο άπαιτείται στους διαφόρους τίτλους του προσαρτήματος είναι δυνατό νά μεταβάλλεται άνάλογα μέ τό άν τό πιστοποιητικό πρόκειται νά έκδοθεί σε πλοοάρχο ή υποπλοοάρχο και άνάλογα μέ τό άν τό πιστοποιητικό ή τά πιστοποιητικά θά ισχύουν γιά πλοοία 1600 κοχ και άνω ή γιά πλοοία μεταξύ 200 και 1600 κοχ.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 11/2

Έλάχιστες γνώσεις άπαιτούμενες γιά πιστοποιητικά πλοοάρχων και υποπλοοάρχων πλοοίων 200 κοχ και άνω

(I) Η έξεταστέα όλη πού άναφέρεται κατωτέρω έχει έπιλεγεί γιά εξετάσεις ύποψηφίων προς άπόκτηση πιστοποιητικού πλοοάρχου ή υποπλοοάρχου πλοοίων 200 κοχ και άνω. Άποσκοπεί στήν έκέταση και άνάπτυξη σε βάθος τών θεμάτων πού περιέχονται στον κανονισμό 11/4 «Ύποχρεωτικές έλάχιστες άπαιτήσεις γιά πιστοποιητικά έξωματικών πού έκτελούν φυλακές γεφύρας σε πλοοία 200 κοχ και άνω».

Λαμβανόμενο ύπόψη ότι ο πλοοάρχος φέρει τήν ύπεράρτηση εθούνη γιά τήν ασφάλεια του πλοοίου, τών έπιβατών αυτού, του πληρώματος και του φορτίου και ότι ο υποπλοοάρχος πρέπει νά είναι σε θέση νά άναλάβει τήν εθούνη αυτή όποτεδήποτε, ή έξέταση σ' αυτά τά θέματα θά όργανώνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε νά έλέγχεται ή ίκανότητα αυτών νά άφομοιώνουν όλες τίς διαθέσιμες πληροφορίες πού άφορούν στήν ασφάλειαν του πλοοίου.

(2) Ναυσιπλοοία και προσδιορισμός στίγματος:

(α) προγραμματισμός πλοο και ναυσιπλοοία μέ όποιοδήποτε συνθήκες:

(i) μέ άποδεκτές μεθόδους ύποτύπωσης πλοοίων σε όκεανούς,

(ii) σε περιορισμένα ύδατα,

(iii) σε πάγους,

(iv) σε περιορισμένη ορατότητα

(v) σε συστήματα διαχωρισμού κυκλοφορίας,

(iv) σε περιοχές έντόνων παλιρροιακών φαινομένων,

(β) προσδιορισμός στίγματος:

(i) μέ ούράνιες παρατηρήσεις, περιλαμβανομένης τής χρήσης του ήλιου, τών άπλανών, τής σεληνης και τών πλανητών,

(ii) μέ γήινες παρατηρήσεις, περιλαμβανομένης τής ίκανότητας προς χρήση διοπτρεύσεων σημείων ξηράς και βοηθημάτων ναυσιπλοοίας όπως φάρων, σημαντήρων και άλεώριων σε συνδυασμό μέ κατάλληλους χάρτες, άγγελιών προς τούς ναυτιλλόμενους και λοιπών έκδόσεων προς έκτίμησης τής άκρίβειας του ύπολογιζόμενου στίγματος.

(iii) μέ χρησιμοποίηση όλων τών σύγχρονων ναυτικών ήλεκτρονικών όργάνων, κατά τρόπο πού νά ίκανοποιεί τή διοίκηση, μετά τήν άπόκτηση ειδικών γνώσεων γιά τίς άρχές λειτουργίας αυτών, περιορισμών στή χρήση, πηγών σφαλμάτων, έπισήμανσης έσφαλμένων μεταδόσεων πληροφοριών και μεθόδων διόρθωσης προς εύρεση άκριβούς στίγματος.

3. Τήρηση φυλακών:

(α) Πλήρης άποδεδειγμένη γνώση του περιεχομένου, τής έφαρμογής και του σκοπού του διεθνούς κανονισμού προς άποφυγή συγκρούσεων στή θάλασσα, περιλαμβανομένων τών παραρτημάτων πού άφορούν στήν ασφάλειά ναυσιπλοοία.

(β) Άποδεδειγμένη γνώση του Κανονισμού 11/1 - «Βασικές άρχές τήρησης φυλακών γεφύρας».

4. Συσκευή ραντάρ:

Άποδεδειγμένη γνώση τής συσκευής μέ τή χρήση του άπομιμητή ραντάρ ή έφόσον δέν ύπάρχει τέτοιος, φύλλον ύποτύπωσης, γνώση τών θεμελιωδών άρχών του ραντάρ και ίκανότητα στο χειρισμό και χρήση του ραντάρ και στήν έρμηνεία και άνάλυση τών πληροφοριών πού άποκτούνται από τή συσκευή αυτή, συμπεριλαμβανομένης:

(α) τών συντελεστών πού έπηρεάζουν την άπόδοση και τήν άκρίβεια,

(β) τής άπόκτησης και διατήρησης τής εικόνας στήν όθόνη,

(γ) τής έπισήμανσης έσφαλμένης έμφάνισης πληροφοριών, ψευδοχών, θαλασσιών έπιστροφών κ.λπ.,

(δ) τής άπόστασης και διόπτευσης,

(ε) τής άναγνώρισης κρισίμων στόχων,

(στ) τής πορείας και ταχύτητας άλλων πλοοίων,

(ζ) του χρόνου και τής άπόστασης έλάχιστης προσέγγισης, διασταρούμενου, συναντούμενου ή καταφθάνοντος πλοοίου,

(η) τής εξακρίβωσης άλλαγών πορείας και ταχύτητας άλλων πλοοίων,

(θ) τών έπιπτώσεων από τίς άλλαγές πορείας του ίδιου πλοοίου ή τής ταχύτας ή και τών δύο τούτων.

(i) τής έφαρμογής τών διεθνών κανονισμών προς άποφυγή συγκρούσεων στή θάλασσα.

5. Μαγνητική και γυροσκοπική πυξίδα:

Ίκανότητα προσδιορισμού και διόρθωσης σφαλμάτων τών μαγνητικών και γυροσκοπικών πυξίδων και γνώση τών μέσων γιά διόρθωση τέτοιων σφαλμάτων.

6. Μετεωρολογία και όκεανογραφία:

(α) άποδεδειγμένη ίκανότητα γιά κατανόηση και έρμηνεία συνοπτικού χάρτη και πρόβλεψη του καιρού τής περιοχής, λαμβανομένων ύπόψη τών τοπικών καιρικών συνθηκών,

(β) γνώση τών χαρακτηριστικών τών διαφόρων καιρικών συστημάτων συμπεριλαμβανομένων τών τροπικών κυκλώνων και τής άποφυγής

των κέντρων των κυκλώνων και των επικίνδυνων τεταρτοκυκλίων αυτών.

(γ) γνώση των συστημάτων ωκεάνιων ρευμάτων,

(δ) ικανότητα για χρήση κάθε κατάλληλης ναυτικής έκδοσης για τις παλίρροιες και ρεύματα συμπεριλαμβανομένων και αυτών στην αγγλική γλώσσα,

(ε) ικανότητα υπολογισμού παλίρροιακών καταστάσεων,

7. Έλιγμοί και χειρισμοί πλοίου:

Έλιγμοί και χειρισμοί πλοίου με όποιεσδήποτε συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των:

(α) έλιγμων κατά την προσέγγιση πλοηγίδων ή σε πλοηγικούς σταθμούς ανάλογα με τον καιρό, την παλίρροια, την προχώρηση και απόσταση άνηκτοποίησης του πλοίου,

(β) χειρισμών του πλοίου σε ποταμούς, εκβολές κ.λπ. ανάλογα με τις επιδράσεις του ρεύματος, του ανέμου και των περιωρισμένων υδάτων στην πηδαλιουχία του πλοίου,

(γ) έλιγμων σε άβαθη ύδατα, περιλαμβανομένης της μείωσης του βάθους κάτω από την τροπίδα λόγω επιβύθισης (SQUAT), διατοιχισμών και προνευστασμών του πλοίου,

(δ) αλληλοεπίδρασης μεταξύ διερχομένων πλοίων και μεταξύ του ίδιου πλοίου και των πλησιώνοντων (φαινόμενο διαύλων),

(ε) κατάπλου και απόπλου από το λιμάνι με διάφορες συνθήκες ανέμου και παλίρροιας με ή χωρίς ρυμουλκό,

(στ) έκλογής άγκυροβόλιου, άγκυροβολίας με μία ή δύο άγκυρες σε περιορισμένους χώρους και γνώση των συνεπειών των προσδιορισμών του μήκους των άλυσιδων των άγκυρών που θα χρησιμοποιηθεί.

(ζ) συρσίματος και άπεμπλοκής άγκυρών,

(η) δεξαμενισμού με ή χωρίς ζημιές του πλοίου.

(θ) διοίκησης και χειρισμών πλοίων σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες περιλαμβανομένης της παροχής βοήθειας σε πλοίο ή αεροσκάφος που κινδυνεύει, ρυμούλκιση, τρόπων τήρησης άκυβέρνητου σκάφους εκτός των κοιλωμάτων των κυμάτων, περιορισμού της έκπτωσης και χρήσης ελαίου,

(ι) προφυλάξεων κατά τους έλιγμούς προς καθάρηση σωσιβίων λέμβων ή σωσιβίων σχεδίων σε κακοκαιρία,

(ια) μεθόδων περισυλλογής επιζώντων σε σωσιβίες λέμβους ή σωσιβίες σχεδίες,

(ιβ) ικανότητας καθορισμού των χαρακτηριστικών χειρισμού και μηχανών των κυριότερων τύπων πλοίων, ιδιαίτερα όσον αφορά στις αποστάσεις άκινητοποίησης και κύκλους στροφών ανάλογα με τα βυθίσματα και τις ταχύτητες,

(ιγ) σπουδαιότητας της μείωσης της ταχύτητας προς τό σκοπόν άποφυγής ζημιών οι όποιες ενδέχεται να προκληθούν από κύματα της πλώρης ή πρύμνης του ίδιου πλοίου,

(ιδ) πρακτικών μέτρων τά όποια πρέπει να λαμβάνονται κατά τον πλου σε πάγους ή σε περιπτώσεις συσσώρευσης πάγου πάνω στο πλοίο,

(ιε) χρήση συστημάτων διαχωρισμού της κυκλοφορίας και χειρισμών μέσα σ' αυτά.

8. Ευστάθεια του πλοίου, κατασκευή και έλεγχος ζημιών:

(α) κατανόηση των θεμελιωδών άρχών ναυπήγησης πλοίων και των θεωριών και συνεπειών που επηρεάζουν την διαγωγή και την ευστάθεια και των άναγκαίων μέτρων γιάτήν διατήρηση άσφαλου διαγωγής και ευστάθειας,

(β) γνώση των συνεπειών στη διαγωγή και την ευστάθεια του πλοίου σε περίπτωση ζημιών και στην συνέχισήν αυτών κατάκληση, όποιουδήποτε διαμερίσματος και των μέτρων τά όποια πρέπει να ληφθούν γιά την αντιμετώπιση τούτων,

(γ) άποδεδειγμένη γνώση της χρήσης πινάκων ευστάθειας, διαγωγής, και κόπωσης, των διαγραμμάτων και των συσκευών ύπολογισμού της κόπωσης, περιλαμβανομένης της γνώσης της φόρτωσης φορτίων και έρματισμού προς τον σκοπόν να διατηρείται ή κόπωση του κύτους σε παραδεκτά όρια,

(δ) γενικές γνώσεις περί των κύριων ναυπηγικών μερών του πλοίου και της κατάλληλης όνοματολογίας των διάφορων μερών,

(ε) γνώση των συστάσεων του IMCO περί ευστάθειας των πλοίων.

9. Μηχανολογικές έγκαταστάσεις του πλοίου:

(α) άρχές λειτουργίας των μηχανών θάλασσας,

(β) βοηθητικά μηχανήματα,

(γ) γενική γνώση των όρων ναυτικής μηχανολογίας,

10. Χειρισμός φορτίου και στοιβασίας:

(α) στοιβασίας και έξασφάλισης των φορτίων στά πλοία συμπεριλαμβανομένων των φορτοεκφορτωτικών μέσων,

(β) εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης, ιδιαίτερα δέ φόρτωσης και εκφόρτωσης μεγάλων βαρών,

(γ) διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις περί μεταφοράς φορτίων και ιδιαίτερα γνώση του διεθνούς ναυτικού κώδικα επικίνδυνων φορτίων,

(δ) μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται κατά τις φορτοεκφορτώσεις και μέριμνα γιά την άσφάλεια τούτων κατά την διάρκεια του πλου,

(ε) πρακτική γνώση των περιεχόμενων και έφαρμογή των τρεχουσών οδηγίων γιά την άσφάλεια των δεξαμενοπλοίων,

(στ) πρακτικοί γνώση των συνήθως χρησιμοποιούμενων σωληνώσεων φορτίου και μέσων άντλησης,

(ζ) όροι και όρισμοί που χρησιμοποιούνται γιά την περιγραφή ιδιοτήτων κοινών φορτίων πετρελαίου, όπως τό άργό πετρέλαιο, ήμιδυλίσματα, νάφθα,

(η) κανονισμοί ρύπανσης, έρματισμός, καθάρσιμος δεξαμενών και εργασίες έξαερισμού,

(θ) φόρτωση στά κατάλοιπα.

11. Πρόληψη πυρκαϊάς και μέσα πυρόσβεσης:

(α) όργάνωση γυμνασίων πυρκαϊάς,

(β) κατηγορίες και χημεία των πυρκαϊών.

(γ) συστήματα σβέσης πυρκαϊών,

(δ) παρακολούθηση έγκεκριμένου εκπαιδευτικού προγράμματος γιά αντιμετώπιση πυρκαϊκών,

(ε) γνώση των κανονισμών περί πυρόσβεστικών μέσων.

12. Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης:

(α) προφυλάξεις λαμβανόμενες σε περίπτωση έκούσιας προσάραξης,

(β) ένέργειες που πρέπει να γίνουν πρό και μετά την προσάραξη.

(γ) επανάπλευση προσαραγμένου πλοίου με ή χωρίς βοήθεια,

(δ) ένέργειες που επιβάλλεται να γίνουν μετά από σύγκρουση,

(ε) προσωρινή έμφραξη διαρροών,

(στ) μέτρα γιάτήν προστασία και την άσφάλεια των επιβατών και του πληρώματος σε καταστάσεις κινδύνου,

(ζ) περιορισμός ζημιών και διάσωση του πλοίου μετά από πυρκαϊά ή έκρηξη,

(η) εγκατάλειψη πλοίου,

(θ) έφεδρικό πηδάιο, κατασκευή και χρήση πρόχειρου πηδαλίου και τά μέσα γιά την κατασκευήν του, όπου αυτό είναι έφικτό.

(ι) διάσωση προσώπων από πλοίο που κινδυνεύει ή από ναυάγιο.

(ια) διαδικασία διάσωσης ανθρώπου που έπε-

σε στη θάλασσα.

13. Ιατρική μέριμνα:

Πλήρης γνώση και χρήση του περιεχομένου των ακόλουθων εκδόσεων:

(α) διεθνούς Ιατρικού οδηγού πλοίων ή ίσοδυνάμων έθνικών εκδόσεων,

(β) Ιατρικού τμήματος του διεθνούς κώδικα σημάτων,

(γ) Ιατρικού οδηγού πρώτων βοηθειών γιά χρήση σε άτυχήματα από επικίνδυνα φορτία.

14. Ναυτικό Δίκαιο:

(α) γνώση του διεθνούς ναυτικού δικαίου όπως έχει ένωματωθεί σε διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις καθ' όσον αυτές επηρεάζουν τις ειδικές υποχρεώσεις και εϋθύνες του πλοιάρχου, ιδιαίτερα αυτές που άφορούν στην άσφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίδεται στά έξής θέματα:

(i) πιστοποιητικά και λοιπά έγγραφα που πρέπει να ύπάρχουν στο πλοίο βάσει διεθνών συμβάσεων, πώς μπορούν να άποκτούνται αυτά ποιά ή διάρκεια της νόμιμης ισχύος αυτών.

(ii) εϋθύνες από τις σχετικές άπαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης περί γραμμών φόρτωσης,

(iii) εϋθύνες από τις σχετικές άπαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης γιά την άσφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα,

(iv) εϋθύνες από τις διεθνείς συμβάσεις γιά την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία,

(v) ναυτικές δηλώσεις ύγείας, άπαιτήσεις των διεθνών ύγειονομικών κανονισμών,

(iv) εϋθύνες από τη σύμβαση γιά τούς διεθνείς κανονισμούς προς άποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα,

(vi) εϋθύνες βάσει άλλων όργάνων που άφορούν στην άσφάλεια του πλοίου, των επιβατών, του πληρώματος και του φορτίου,

(β) Η έκταση της γνώσης της έθνικής ναυτικής νομοθεσίας επαφίεται στην κρίση της διοίκησης, αλλά πρέπει να περιλαμβάνει τις έθνικές διατάξεις που επιβάλλουν την τήρηση των διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων,

15. Εϋθύνες διοίκησης και εκπαιδευσης προσωπικού:

γνώση διοίκησης, όργάνωσης και εκπαιδευσης, του προσωπικού των πλοίων.

16. Έπικοινωνίες:

(α) ικανότητα γιά έκπομπή και λήψη μηνυμάτων με άναλαμπές και χρήση του διεθνούς κώδικα σημάτων. Όπου ή διοίκηση έχει έξετάσει τούς ύποψήφιους γιά τά θέματα αυτά σε κατώτερα επίπεδα πιστοποιητικών, μπορεί να μη επανεξετάσει γι' αυτά τούς ύποψήφιους γιά πιστοποιητικό πλοιάρχου,

(β) γνώση των διαδικασιών οι όποιες χρησιμοποιούνται στις ραδιοηλεκτρονικές επικοινωνίες και ικανότητα γιά χρήση ραδιοηλεκτρονικών ιδιαίτερα δέ όσον άφορά στά μηνύματα κινδύνου, επείγουσας ανάγκης και άσφαλείας ναυσιπλοίας,

(γ) γνώση των διαδικασιών γιά έκπομπή σημάτων κινδύνου ραδιοηλεκτρονικά όπως αυτές περιγράφονται στους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών:

17. Διάσωση:

Πλήρη γνώση των κανονισμών σωστικών μέσων (διεθνής σύμβαση γιά την άσφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα), όργάνωσης γυμνασίων εγκατάλειψης πλοίων, σωσιβίων λέμβων, σωσιβίων σχεδίων και λοιπών σωστικών μέσων.

18. Έρευνα και διάσωση:

Πλήρη γνώση του έγχειρίδιου του IMCO γιά έρευνα και διάσωση έμπορικών πλοίων (MER-SAR).

19. Μέθοδοι διαπίστωσης της ικανότητας:

(α) ναυσίπλοια:

έξέταση στη χρήση του εξάντα και των οργάνων μέτρησης του άξιμουθ και λήψη διοπτρεύσεων, καθώς και της ικανότητας για χάραξη στο χάρτη της πορείας και των διοπτρεύσεων και υποτύπωση του στίγματος,

(β) διεθνείς κανονισμοί προς άποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα

(ι) χρήση μικρών πρότυπων που φέρουν τα κατάλληλα φώτα και σήματα ή απομιμητή φώτων ναυσιπλοΐας,

(ιι) φύλλα υποτύπωσης ή προοιμιωτή ραντάρ,

(γ) ραντάρ:

(i) απομιμητής ραντάρ, ή

(ii) φύλλα υποτύπωσης,

(δ) σβέση πυρκαϊάς:

παρακολούθηση αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος αντιμετώπισης πυρκαϊών,

(ε) επικοινωνίες:

Όπτική και προφορική πρακτική εξέταση.

(στ) διάσωση:

καθαίρεση και χειρισμοί σωσίβιων λέμβων και άλλων σωστικών συσκευών περιλαμβανομένης της εφαρμογής σωσίβιων ζωνών.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικών γέφυρας και πλοίαρχων πλοίων κάτω των 200 κοχ.

(1) Πλοία που δεν εκτελούν παράκτιους πλόες:

(α) Κάθε πλοίαρχος που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ που δεν άπασχολείται σε παράκτιους πλόες πρέπει να είναι κάτοχος πιστοποιητικού αναγνωρισμένου από την διοίκηση για υπηρεσία πλοίαρχου σε πλοία μεταξύ 20 και 1600 κοχ.

(β) Κάθε αξιωματικός φυλακής γέφυρας που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ που δεν εκτελεί παράκτιους πλόες πρέπει να κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό για πλοία 200 κοχ και άνω.

(2) Πλοία που άπασχολούνται σε παράκτιους πλόες:

(α) πλοίαρχος:

(i) κάθε πλοίαρχος που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ το οποίο άσχελεται σε παράκτιους πλόες θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό,

(ii) κάθε υποψήφιος για απόκτηση πιστοποιητικού θα:

(1) Έχει ηλικία όχι κάτω των 20 ετών,

(2) Έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι κάτω των 12 μηνών ως αξιωματικός φυλακής γέφυρας,

(3) Ικανοποιεί την διοίκηση ότι κατέχει επαρκείς γνώσεις κατάλληλες για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε τέτοια πλοία που περιλαμβάνουν και τα θέματα που περιέχονται στο προσάρτημα του κανονισμού,

(β) αξιωματικός φυλακής γέφυρας:

(i) κάθε αξιωματικός φυλακής γέφυρας που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ που εκτελεί παράκτιους πλόες θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό,

(ii) κάθε υποψήφιος για απόκτηση πιστοποιητικού θα:

(1) Έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών,

(2) Ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγιεινότητα του καταλληλότητα, και ιδιαίτερα στην όραση και την ακοή,

(3) Ικανοποιεί τη διοίκηση περί του ότι έχει περατώσει με επιτυχία ειδική εκπαίδευση, περιλαμβανομένης επαρκούς περιόδου κατάλληλης θαλάσσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τις απαιτήσεις της διοίκησης, ή συμπληρώσει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία στον κλάδο καταστρώματος όχι κάτω των 3 ετών,

(4) Ικανοποιεί τη διοίκηση περί του ότι κατέχει επαρκείς γνώσεις κατάλληλες για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε τέτοια πλοία οι οποίες περιλαμβάνουν και τα θέματα που περιέχονται στο προσάρτημα.

3. Έκπαίδευση

Η εκπαίδευση για απόκτηση των αναγκαίων γνώσεων και της πρακτικής πείρας θα βασίζεται στον κανονισμό 11/1 «βασικές αρχές τήρησης φυλακής γέφυρας» και τους οικείους διεθνείς κανονισμούς και συστάσεις.

4. Εξαιρέσεις:

—Η διοίκηση αν θεωρεί ότι το μέγεθος και οι συνθήκες πλοίου του πλοίου είναι τέτοιες, ώστε να καθιστούν την εφαρμογή όλων των απαιτήσεων του κανονισμού αυτού και του προσαρτήματός του άδικαιολόγητο ή ανέφικτο, μπορεί να εξαίρει ανάλογα τον πλοίαρχο και τον αξιωματικό φυλακής γέφυρας τέτοιου πλοίου ή κα-

τηγοριών πλοίων από μερικές απαιτήσεις, έχοντας υπόψη την ασφάλεια των λοιπών πλοίων που είναι δυνατό να πλέουν στα ίδια ύδατα.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 11/3

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά αξιωματικών φυλακών γέφυρας και πλοίαρχων πλοίων κάτω των 200 κοχ.

1. (α) Γνώση των ακόλουθων.

(i) άκτοπλοΐας και στη έκταση που απαιτείται, αστρονομικής ναυσιπλοΐας,

(ii) διεθνούς κανονισμού προς άποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα,

(iii) διεθνούς ναυτικού κώδικα επικινδύνων φορτίων (IMCO),

(iv) μαγνητικής πυξίδας,

(v) ραδιοτηλεφωνίας και όπτικής συνεννόησης,

(vi) συσκευών πρόληψης και σβέσης πυρκαϊών,

(vii) διάσωσης,

(viii) διαδικασιών σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης,

(ix) χειρισμών πλοίου,

(x) ευστάθειας πλοίου,

(xi) μετεωρολογίας,

(xii) μηχανολογικών εγκαταστάσεων μικρών πλοίων,

(xiii) πρώτων βοηθειών,

(xiv) έρευνας και διάσωσης,

(xv) πρόληψης ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος

(β) εκτός από τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (α), επαρκής γνώση για ασφαλή χειρισμό όλων των ναυτικών οργάνων και εξοπλισμού που φέρεται σε τέτοια πλοία,

(γ) τό επίπεδο γνώσεων που απαιτούνται για τα θέματα που καθορίζονται στις υποπαραγράφους (α) και (β) πρέπει να είναι επαρκής για την ασφαλή εκπλήρωση των καθηκόντων του αξιωματικού φυλακής.

2. Κάθε πλοίαρχος που υπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο κάτω των 200 κοχ πρέπει εκτός από τις απαιτήσεις της ανωτέρω παραγράφου 1 να ικανοποιεί τη διοίκηση περί του ότι κατέχει γνώσεις προς εκπλήρωση όλων των καθηκόντων του με ασφάλεια.

(συνεχίζεται)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN - HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG

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

GREECE - PIRAEUS

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

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:

B&W

Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.

NAPIER

Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

Stork-Werkspoor

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

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ειρηνοδίκης: Δ. 'Αλεξανδροπούλου

Δικηγόροι: Θ. Θεοδώρου, Π. Κουτουλάκος

Μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου — Προϋποθέσεις εφαρμογής ΑΚ 479

Η ΑΚ 479 εφαρμόζεται και στη μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου εφόσον ο απαιτών γνώριζε ότι το πλοίο αποτελούσε το κύριο, αν όχι το μοναδικό, εμφανές περιουσιακό στοιχείο του μεταβιβάζοντος. Δεν απαιτείται όμως ο αποκτών να είχε γνώση των χρεών που αφορούν το πλοίο.

Ο δανειστής, ασκώντας αγωγή κατά του αποκτήσαντος το πλοίο με βάση την ΑΚ 479, δεν όφειλε ν' αναφέρει την αξία του πλοίου στο δικόγραφο της αγωγής. Ο αποκτήσας μπορεί να προβάλει και ν' αποδείξει την ανεπάρκεια της αξίας του πλοίου για την εξόφληση των χρεών που αφορούν αυτό.

Επειδή, επί της συμβατικής μεταβίβασης περιουσίας ή επιχειρήσεως δημιουργείται διά του άρθρου 497 Α.Κ. παθητική σωρευτική εκ του νόμου άναδοχή των μέχρι του χρόνου της μεταβίβασης χρεών του μεταβιβάζοντος μεταξύ τούτου και του αποκτώντος εις ολόκληρον, του μόνου πρώτου άπεριορίστως, του δε δεύτερου εξ αυτών μέχρι της αξίας των μεταβιβαζόμενων περιουσιακών στοιχείων, έφ' όσον ο αποκτών τελεί εν γνώσει, ως εκ των ειδικών συνθηκών ύφ' ός έγένετο ή μεταβίβασις, της εν γένει περιουσιακής καταστάσεως του μεταβιβάζοντος και ήδύνάτο νά αντίληφθι ότι τό μεταβιβασθέν άπέτελε τό σύνολο ή τό σημαντικότερον μέρος της περιουσίας εκείνου (ΑΠ 522/1972 ΝοΒ 20, 1322, Έφ.Αλ. 116/1974 Έρμ. 29505), σημειούμενου ότι διά την ευθύνην του αποκτώντος ούδαμώς άπαιτεί τό προπαρατεθέν άρθρον του ΑΚ ούτε γνώσιν εκ μέρους αυτού της ύπάρξεως των χρεών κατά τόν χρόνον της μεταβίβασης ούτε και άναγνώρισιν, κατά τόν αυτόν χρόνον του χρέους διά δικαστικής αποφάσεως, άρκούντος μόνον του γεγονότος ότι ο νομικός λόγος γενέσεως του χρέους έχει προηγηθή της συμβάσεως μεταβίβασης (ΑΠ 366/1969 Έρμ. ΝΚ 711). 'Αλλ' εις την περίπτωσιν καθ' ήν μετεβίβαση επιχειρήσεως ή άλλη περιουσιακή όμάς ως τοιαύτη, ή ως άνω γνώσις του αποκτώντος προκύπτει άφ' έαυτης εκ της συμβάσεως και ως εκ τούτου δεν παρίσταται άνάγκη νά γίνη ιδιαίτερα άπίκλησις και άπόδειξις αυτής (Νούαρος, Έρμ.ΑΚ άρθρ. 479 άρ. 9 και 49 Έφ.Αλ. 116/1974 ένθ' άνωτ.). 'Εν τοιαύτη περιπτώσει ο δανειστής δικαιούται νά έναγάγη κατ' άρεσκείαν οίονδήποτε των συνοφειλετών ή νά έναγάγη πάντας όμοι ή χωριστά, συγχρόνως ή διαδοχικώς, έν όσω δεν έγένετο καταβολή χρέους (Έφ'Αθ 7599/1975 ΝοΒ 24,546). 'Εν προκειμένω ο ένάγων εκθέτει έν τη ύπό κρίσιν αγωγή ότι δυνάμει συμβάσεως μισθώσεως εξηρητημένης εργασίας,

συναφθείσης έν Πειραιεί την 10-10-1980 μεταξύ αυτού και της προσωπικής εταιρείας ύπό την έπωνυμίαν «Α.Κ.» έναυτολογήθη, ως λιπαντής, επί του ύπό Έλληνικήν σημαίαν φορτηγού 4500 τόννων DW, άνήκοντος τότε, κατά πλοιοκτησίαν εις την μή ούσαν διάδικον άλλοδαπήν εταιρείαν ύπό την έπωνυμίαν «Κ.Μ.», ότι επί του έν λόγω πλοίου ούτος όηρήτησεν μέχρι της 3-7-1981, ότι και άπελύθη άμοιβαία συναινέσει, ότι εκ της ειρημένης συμβάσεως ναυτολογήσεως είχε κατά της άνω πλοιοκτητριάς άπαιτήσιν εκ 164.508 δραχμών, έπιδικασθείσαν τελεσιδικώς διά της από 14-11-1981 αγωγής του έκδοθείσης ύπ' αριθμ. 747/1983 αποφάσεως του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, ότι διά της αυτής αποφάσεως ύποχρεώθη ή άνω πλοιοκτήτρια νά καταβάλη εις αυτόν τό άνω ποσόν έντόκως, επί τώ νομίμω τόκω από της έπιδόσεως της αγωγής και ότι τό εκ των τόκων τούτων ποσόν άνήλθεν από της έπιδόσεως αυτής (30-11-1981) μέχρι της μεταβίβασης του πλοίου εις τας έναγομένας (τήν 9-1-1984) εις τό ποσόν των 89104 δραχμών πλέον έπιδικασθείσης δικαστικής δαπάνης εκ δραχμών 9.500 ότι τό έν λόγω πλοίον και ή δι' αυτό τό άσκουμένη έπιχειρήσις θαλασσίας μεταφοράς μετεβίβασθη την 9-1-1984 εις τούς έναγομένους κατά τά έν αυτή (αγωγή) ποσοστά συμ-πλοιοκτησίας και ότι ούτοι (έναγόμενοι) έτέλουν έν γνώσει ότι τό άνω πλοίον άπέτελε τό μοναδικόν περιουσιακόν στοιχείον της πρώην πλοιοκτητριάς αυτού ως άνω εταιρείας. Βάσει του Ιστορικού τούτου διώκει ο ένάγων δι' άποφάσεως κηρυσσομένης προσωρινώς έκτελεστικής, ύποχρεωθούν οι έναγόμενοι κατά τόν λόγων της μερίδος εκάστου επί της συμπλοιοκτησίας και καταβάλουν εις αυτόν τό ποσόν των 263.104 δραχμών, νομιμοτόκως από της έπιδόσεως της αγωγής μέχρις εξοφλήσεως. Ούτως έχουσα ή αγωγή αυτή, όσα έπαρκώς ώρισμένη, έφ' όσον επί της κατά την διαληφθείσαν διάταξιν του άρθρου 479 Α.Κ. δεν άπαιτείται νά αναφέρεται ως στοιχείον και μόνον ο αποκτών έναγόμενος δύναται νά προβάλει και έν άμφοβητήσει ν' άποδείξει την ανεπάρκειαν του ένεργητικού της μεταβιβασθείσης έπιχειρήσεως ή περιουσίας (Πδ. ΑΠ 1043/1973 ΝοΒ 21, 610 344/1970 ΝοΒ 18, 1094), άρμοδίας (άρθρ. 14 παρ. 1α, ως ήδη ίσχύει και 22 ΚΠολΔ) και παραδεκτός φερομένη πρός συζήτησιν ένώπιον του Δικαστηρίου τούτου και κατά την προκειμένην ειδικήν διαδικασίαν των άρθρ. 664 έκ. ΚΠολΔ ως άφορώσα αξιώσεις άπορρεούσας εκ

συμβάσεως ναυτολογήσεως (άρθρ. 82 ΚΙΝΔ) και είναι νόμω βάσιμος, έρειδόμενη επί των διατάξεων των άρθρων 479 ΑΚ 53, 54, 60 και 83 ΚΙΝΔ και έρευνητέα περαιτέρω κατ' ούσίαν άποβαίνει, καταβληθέντος και του προσηκόντος τέλους δικαστικού ένσήμου μετά των ύπέρ τρίτων αναλογούντων ποσοστών.

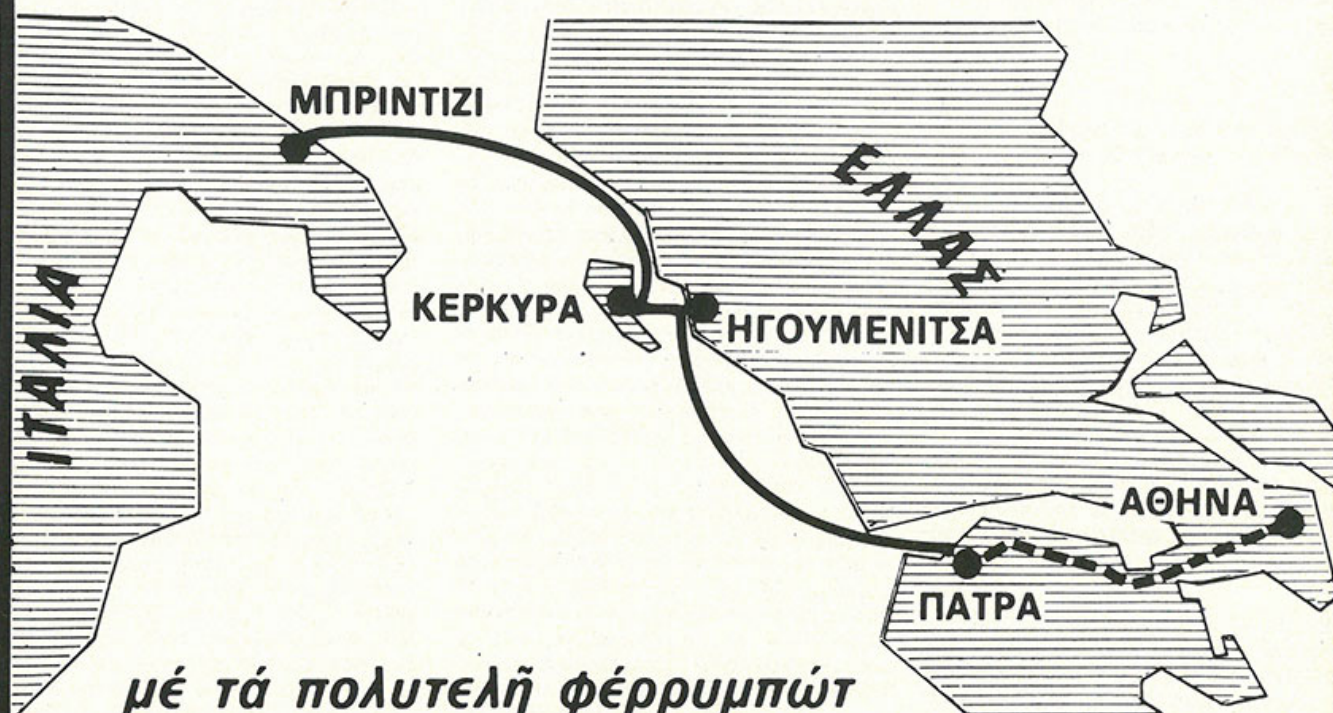
Επειδή εξ άπάντων των έπικαλουμένων και νομίμως προσκομιζόμενων έκτερώθεν έγγραφων, των ύπό των διαδίκων συνομολογούμενων, των ύπό των πληρεξουσίων αυτών προφορικώς τε και έγγραφως άναπτυχθέντων ίσχυρισμών άπεδείχθησαν κατά την άδσεμείτως εκ διαδικαστικών τύπων μορφωθείσαν κρίσιν του Δικαστηρίου τούτου τ' άκόλουθα πραγματικά περιστατικά, ήτοι ότι: Δυνάμει της ύπ' αριθμ. 747/1983 αποφάσεως του Δικαστηρίου τούτου έκδοθείσης κατά την διαδικασίαν των έργατικών διαφορών, επί αγωγής του ένάγοντος κατά της εταιρείας «Κ.Μ.Ι.», της εταιρείας «Α.Κ.» και του «Σ.Κ.» και καταστάσεως ήδη τελεσιδικού (βλ. ύπ' αριθμ. 287/4-11-1983 πιστοποιητικά του άρμοδίου Γραμματέως), ύπεχρεώθη ή πρώτη των ως άνω έναγομένων εταιρεία νά καταβάλη εις τόν ένάγοντα δραχμάς 164.508 έντόκως επί τώ νομίμω τόκω από της 30-11-1981 (ήμέρα έπιδόσεως της αγωγής) πλέον δικαστικής δαπάνης, εκ δραχμών 9.500 διά τας γενομένας δεκτάς ύπό της άνω αποφάσεως άπαιτήσεις του ένάγοντος εκ της ναυτολογήσεώς του επί του πλοίου της έναγομένης ταύτης «Α.Σ.». Τήν 9-1-1984 ή ως άνω εταιρεία, έδρεύουσα τύποις έν Μονροβία και πράγματι έν Πειραιεί (βλ. τά από 18-9-1980) και 1-10-1980 πρακτικά συνεδριάσεως του Δ.Σ. αυτής) και καλύπτουσα οικονομικά συμφέροντα των άδελφών «Κ.», έπώλησεν τό ρηθέν πλοίον εις τούς έναγομένους και δή εις τόν πρώτον και δεύτερον εξ αυτών κατά ποσοστόν 33% εις έκαστον και εις τόν τρίτον κατά ποσοστόν 34% (βλ. ύπ' αριθμ. 2633/17-1-84 πιστοποιητικόν του νηολογίου Πειραιώς), όστινες έτέλουν έν γνώσει του γεγονότος ότι τό πλοίον άπέτελε τό μοναδικόν εμφανές περιουσιακόν στοιχείον της πωλητριάς, λόγω της συνδεούσης αυτούς μετά των μετόχων εκείνης συγγενικής σχέσεως έν πάση περιπτώσει έγνώριζον καλώς ότι ούτοι (έναγόμενοι) απέκταν την ήν ήσκει δι' αυτό ή πωλήτρια έπιχειρήσις θαλασσίας μεταφοράς. Κατά συνέπειαν ο ίσχυρισμός των έναγομένων ότι ήγνούσαν τό διαληφθέν χρέος της πωλητριάς είναι άνευ έννόμου έπιρροής, έφ' όσον διά την ύπαρξιν ευθύνης, συμφώνως πρός την διάταξιν του άρθρου 479 ΑΚ άρκεί ότι ο αποκτών έγνώριζε κατά τόν χρόνον της μεταβίβασης ότι μετεβίβαζε εις αυτόν τό όλον ή σημαντικόν τμήμα της περιουσίας του μεταβιβάζοντος ή ή άσκουμένη ύπ' αυτού έπιχειρήσις χωρίς νά απαιτείται νά γνωρίζη και τά βαρύνοντα αυτόν χρέη. Συνεπώς, οι έναγόμενοι ευθύνονται διά τό προρηθέν χρέος της πωλητριάς εταιρείας όπερ άνέρχεται εις τό άνω ποσόν των 164.508 δραχμών πλέον της έπιδικασθείσης δαπάνης διά της ειρημένης αποφάσεως εκ δραχμών 9.500 πλέον των μέχρι της μεταβίβασης της άπαιτήσεως νομίμων τόκων εκ δραχμών 89.104, ήτοι από της έπιδόσεως της αγωγής την 30.11.1981 κατά της «Κ.Μ.» μέχρι της μεταβίβασης του πλοίου της εις τούς έναγομένους την 9.1.1984 και έν συνόλω εκ δρχ. 263.104, κατά τόν λόγων της μερίδος εκάστου εις τό άνωτέρω πλοίον (άρθρ. 25 ΚΙΝΔ).

είναι
υποθεση
μιας νυχτας...



ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στα ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341



ΓΑΛΛΙΑ

Η διοίκηση της ναυτιλίας

Στη νέα υπό τον κ. Φαμπιούς κυβέρνηση διατηρήθηκε χωρίς αλλαγές το Υπουργείο Θαλάσσης με τον ίδιο Υφυπουργό (Secrétaire d'Etat) κ. Guy Lengange, υπαγόμενο στο Υπουργείο Πολιτισμού και Μεταφορών. Δεν έχει διευκρινισθεί ακόμα αν η επί της ναυπηγικής βιομηχανίας αρμοδιότητα θα παραμείνει στο Υπουργείο Θαλάσσης ή θα μεταφερθεί στο Υπουργείο Βιομηχανικής Ανάπτυξης.

Κατά τον ναυτιλιακό τύπο η παραμονή του κ. Lengange στο Υπουργείο, ο οποίος έπαιξε επικοδομητικό ρόλο στις δύσκολες ώρες που διέρχεται η ναυτιλία, θεωρείται ότι εξασφαλίζει την ελπίδα ότι η γαλλική ναυτιλία και ναυπηγοβιομηχανία θα μπορέσουν να επωφεληθούν από τις, έστω και δευτερεύουσες, ανάκαμψεις που σημειώνονται στην ευρωπαϊκή σκηνή των θαλασσίων μεταφορών.

Ο Αμερικανικός εμπορικός στόλος εξακολουθεί να συρρικνώνεται. Την 1 Μαΐου του τρέχοντος έτους, ο στόλος αυτός περιελάμβανε 672 μονάδες συνολικού τοννάζ 24,5 εκατομμ. τόν. d.w. Μεταξύ αυτών τα 533 είναι πλοία ανοικτής θαλάσσης, ενώ τα υπόλοιπα 140 είναι πλοία προοριζόμενα για τη ναυσιπλοΐα στις Μεγάλες Λίμνες.

Σε σύγκριση με την αντίστοιχη ημερομηνία του περσινού χρόνου, ο στόλος παρουσιάζει μείωση κατά 39 πλοία, 349.000 τ. d.w.

Από πλευράς νέων ναυπηγήσεων, σημειούται ότι την 1 Μαΐου έκκρεμοσαν για λογαριασμό Αμερικανών εφοπλιστών 12 παραγγελίες συνολικού τοννάζ 362.000 τ. d.w. Από τα 12 αυτά πλοία, τα επτά είναι πετρελαιοφόρα, και τα υπόλοιπα είναι σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας (ρυμουλκά, πυροσβεστικά, βυθοκόροι).

ΙΝΔΙΑ

Η σύνθεση του στόλου

Σήμερα ο Ινδικός εμπορικός στόλος περιλαμβάνει 405 πλοία, συνολικού τοννάζ 7,12 εκατομμ. τ. γκρός. Στο διάστημα του πρώτου εξαμήνου του έτους προστέθηκαν τέσσερα πλοία 90.000 τ. λόγω όμως της διαλύσεως τριών πλοίων 35.000 τ. η καθαρή αύξηση

δεν ξεπέρασε τους 55.000 τ. Για το τέλος του έτους πενταετούς προγράμματος, το οποίο λήγει το 1985 προβλέπεται αύξηση του στόλου κατά 2,5 εκατομμ. τόνων νέτ ή 3,4 εκατομμ. τόνων γκρός.

Από τα 405 πλοία του Ινδικού στόλου τα 143 συνολικού τοννάζ 3,02 εκατομμ. τόνων ανήκουν στην Shipping Corporation of India 19 πλοία συνολικού τοννάζ 250.000 τόνων ανήκουν στην Mogul Line και έξι σκάφη συνολικού τοννάζ 8.000 τόνων ανήκουν στην Κυβέρνηση. Έτσι το σύνολο του στόλου που ανήκει στον δημόσιο τομέα φθάνει τα 3,27 εκατομμ. τόνων γκρός.

ΚΙΝΑ

Το μεγαλύτερο ΟΒΟ

Η εφοπλιστική εταιρία Wah Kwong του Χόγκ Κόγκ ανακοίνωσε ότι ανέθεσε στην «Τσάινα Σιμπιλντινγκ» τη ναυπήγηση του μεγαλύτερου μέχρι σήμερα μικτού σκάφους, το οποίο θα έχει χωρητικότητα 305.000 τόν. d.w.

Όπως δήλωσε ο εφοπλιστής κ. Τσάο, η προσφερθείσα τιμή των 50 εκατ. δολαρίων κρίνεται πολύ συμφέρουσα για το υπερμεγέθους σκάφος, το οποίο έχει ήδη εξασφαλίσει 12ετές συμβόλαιο-μέγας χάλυβουργία της Δυτ. Ευρώπης και υπάρχει πιθανότητα παραγγελίας ενός ακόμη αδελφού σκάφους εφόσον υπάρξει δυνατότητα εξασφαλίσεως παρομοίου συμβολαίου.

Για τη ναυπήγηση του τεράστιου ΟΒΟ τα κινεζικά ναυπηγεία θα χρησιμοποιήσουν σχέδια της ιαπωνικής «Μιτσούι Σιμπιλντινγκ» και η παράδοσή του προβλέπεται το 1987.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Συνεχίζεται η μείωση

Συνεχίστηκε και κατά το πρώτο εξάμηνο

ΔΑΝΙΑ

Αύξηση του τοννάζ

Σημαντική αύξηση του τοννάζ του Δανικού εμπορικού στόλου εμφανίζεται την 1 Ιουλίου του τρέχοντος έτους. Πράγματι έναντι των 3,9 εκατ. τόνων γκρός του 1983 έφέτος το τοννάζ έφθασε τα 4,7 εκατομμ. τόν. γκρός, ενώ 45 μονάδες αντιπροσωπεύουσες 434.000 τόνους και συνολική αξία 40 εκατομμ. βελγ. φράγκων, τελούν υπό κατασκευή στα έθνικά ναυπηγεία με εξαίρεση δύο μόνον σκαφών που ναυπηγούνται στην Ιαπωνία.

Η ανώτερη αύξηση αναφέρεται βασικά στην ποταπόρο ναυτιλία, δεδομένου ότι ο άκτοπλοϊκός στόλος της χώρας γνώρισε κατά τους πρώτους έξι μήνες του έτους σημαντική μείωση. Πράγματι στην περίοδο αυτή διεγράφησαν του εθνικού νηολογίου 17 άκτοπλοϊκά σκάφη, τα 15 από τα οποία ήταν χωρητικότητας κάτω των 2.000 τ. γκρός.

Παρατηρείται πάντως ότι μέσα στην τελευταία δεκαετία ο Δανικός στόλος έχει χάσει 313 πλοία, ενώ ο άκτοπλοϊκός στόλος από τα 740 πλοία του 1973 δεν διαθέτει σήμερα παρά 447 πλοία.

Η.Π.Α.

Μείωση του στόλου

Τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε τοννάζ

YEMEN

HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



MIDEAST

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

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

TELEX: 5505 MIDESE YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

του έτους ή τάση μείωσης των πλοίων που νηολογούνται στο έθνικό νηολόγιο με παράλληλη αύξηση των νορβηγικών πλοίων που νηολογούνται υπό ξένες σημαίες.

Κατά τις ανακοινώσεις της Ένωσης Έφοπλιστών, ο νορβηγικός στόλος στο άνω-τέρω διάστημα μειώθηκε κατά 6% και έφθασε στους 29.2 εκατομ. τόν. d.w., ενώ ο αριθμός των πλοίων που νηολογήθηκαν σε ξένα νηολόγια ανήλθε σε 272 μονάδες, χωρίς να υπολογίζονται τα ναυλωμένα πλοία.

Τό ίδιο φαινόμενο παρατηρείται και στις νέες παραγγελίες, δεδομένου ότι ενώ παραγγέλθηκαν δύο μόνο πλοία τα οποία θα ύψώσουν την εθνική σημαία, παραγγέλθηκαν τέσσερα πλοία που θα ύψώσουν ξένη σημαία.

Στό πρώτο εξάμηνο του έτους ο αριθμός των παροπλισμένων πλοίων μειώθηκε κατά 29 μονάδες, 1.7 εκατ. τόνων και έφθασε στα 44 πλοία συνολικού τόνάζ 5.3 εκατ. τόνων.

N. KOPEA

'Απειλεί κυρώσεις

Σύμφωνα με πληροφορίες δημοσιευθείσες σε έγκυρη έφημερίδα της χώρας, η Νοτιοκορεατική Κυβέρνηση απαγόρευσε την είσοδο στους λιμένες της στα πλοία της 'Ιαπωνικής εταιρίας *Kaiun - Kaisha*. 'Η απαγόρευση αυτή αποτελεί έφαρμογή κυρώσεων κατά των εταιριών που διενεργούν έμποριο με την Βόρ. Κορέα.

Κατά την ως άνω έφημερίδα, τό μέτρο αυτό κατά της 'Ιαπωνικής εταιρίας ελήφθη διό-

τι η εταιρεία αυτή, διατηρούσα τακτική γραμμή μεταξύ 'Ιαπωνίας και Βορ. Κορέας συνέχισε να χρησιμοποιεί τον βορειοκορεάτικο λιμένα του *Chongjin* για τη μεταφορά των προϊόντων της στην Κίνα μολονότι η κυβέρνηση της Ν. Κορέας είχε ζητήσει να σταματήσουν οι εν λόγω μεταφορές, οι οποίες ενισχύουν την στρατιωτική δύναμη της Β. Κορέας.

'Η Κυβέρνηση της Ν. Κορέας προτίθεται να γενικεύσει τις κυρώσεις εναντίον κάθε εταιρίας που διεξάγει έμποριο με τη γείτονα χώρα. Για τό τρέχον έτος προβλέπεται ότι η μεταφόρτωση 'Ιαπωνικών προϊόντων στον λιμένα του *Chongjin* με προορισμό την Κίνα θα ανέλθει σε 200.000 τόνους.

'Από την πλευρά της η 'Ιαπωνική εταιρία ζήτησε από την Νοτιοκορεατική κυβέρνηση να άρει τον αποκλεισμό που έπηρεάζει τα πλοία της, ισχυριζόμενη ότι δέν διατηρεί άπευθείας έμπορικές σχέσεις με την Β. Κορέα και ότι τόν ως άνω λιμένα χρησιμοποιεί μόνο για τό διακομιστικό της έμποριο με την Κίνα.

Οί διαλύσεις

'Η άνοδος του δολλαρίου έχει δημιουργήσει προβλήματα στους διαλυτάς της Φορμάζας και της Κορέας, οι οποίοι πωλούν τό σκράπ σε έγχώριο νόμισμα.

Τό γεγονός ότι από τις άρχές του χρόνου μέχρι σήμερα η «Χιουντάι» έχει αγοράσει τό μισά από τό 24 μεγάλα δεξαμενόπλοια που διαλύθηκαν, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η Κορέα εμφανίζεται περισσότερο συναγωνιστική τούς τελευταίους μήνες εναντι της παραδοσιακής αγοράς της Φορμόζας.

Παραγγελίες μικτών σκαφών

Τρία μικτά σκάφη συνολικής άξιας περί των 80 εκατ. δολλαρίων αποτελούν την τελευταία συγκομιδή παραγγελιών που έξασφάλισαν τό ναυπηγεία της «Χιουντάι» από Ευρωπαίους και έφοπλιστές του Χόγκ Κόγκ.

Δύο από τά παραγγελθέντα σκάφη είναι χωρητικότητας 150.000 τόν. d.w. και θα παραδοθούν στον 'Ιανουάριο και Μάρτιο του 1986 στην πλοιοκτήτρια εταιρία «*Chung Tak Shipping*» του Χόγκ Κόγκ.

Τό τρίτο σκάφος χωρητικότητας 140.000 τόν. d.w. παραγγέλθηκε από Νορβηγούς και χαρακτηρίζεται σαν τό πλέον οικονομικό καθώς η κατανάλωσή του θα κυμαίνεται περί τούς 30 τόννους την ημέρα αναπτύσσοντας ταχύτητα 12 κόμβων.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Φιλόδοξη ανάπτυξη

Μία από τις μεγαλύτερες έφοπλιστικές επιχειρήσεις της χώρας προγραμματίζει να διπλασιάσει τόν στόλο της, με ένα επενδυτικό πρόγραμμα της τάξεως των 100 εκατομ. δολλαρίων.

Πρόκειται για την εταιρία «*Un Denizcilik*», η οποία κατά την τελευταία τριετία έχει πραγματοποιήσει σειρά αγορών δεξαμενόπλοίων, ενώ τις τελευταίες εβδομάδες διαπραγματεύσεις την αγορά δύο VLCC's. 'Ο στόλος της εταιρίας αυτής υπερβαίνει τούς 1,1 εκατομ. τόν. d.w. και καλύπτει περίπου τό ένα τρίτο του συνόλου της υπό τουρκικής σημαίας χωρητικότητας.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29
Phone: 541361/268532 — Telex: 2700048/271480/213836 — Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

“Ένα μόνο πλοίο υπό την κυανόλευκο

Μία μόνο αίτηση για την έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια βάσει του άρθρου 13 είχε υποβληθεί το πρώτο 15ήμερο του Αυγούστου (μέχρι 13.8). Η αίτηση αυτή αφορούσε το ναυπηγούμενο με αριθ. 129 σκάφος «Παντελής Α. Λαιμός», 16.794 τόν. γκρός που ανήκει στην εταιρία «Πορτοράφτης» (έκπρόσωπος κ. Ιωάν. Βοργιάς).

Νάρκες και σε λιμάνια της Νικαράγουας

Με τηλεγράφημά του προς την ΕΕΕ στις 8 Αυγούστου το Υπουργείο Ναυτιλίας παραθέτει αγγελία που εξέδωσε η Αμερικανική Πρεσβεία της Αθήνας, στην οποία αναφέρεται ότι υπάρχουν πληροφορίες ότι έχουν ναρκοθετηθεί τα λιμάνια στις ανατολικές και δυτικές ακτές της Νικαράγουας, εξιστώντας την προσοχή των πλοιαρχών πλοίων που προορίζονται για τα λιμάνια της χώρας αυτής.

Ετήσια συνάντηση των διευθυντών του Hellenic War Risks Club στην Αθήνα

Πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα την 1 Αυγούστου η ετήσια συνάντηση των διευθυντών του Ελληνικού Αλληλοασφαλιστικού Κλάμπ κατά Κινδύνων Πολέμου, όπου με ικανοποίηση διαπιστώθηκε ότι το 90% των ελληνόκτητων πλοίων αξίας περίπου 14,5 δις. δολλαρίων ανήκουν στο Κλάμπ.

Κατά τη διενεργηθείσα συνέλευση επανεξελέγησαν μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου οι κ.κ. Κ. Λεμός, Ι. Μ. Λύρας, Σ. Μαρκαντωνάκης, Λ.Δ. Μελάς, Μ.Κ. Περατικός,

Κ.Ε. Βλασσόπουλος και Ν. Ζερβουδάκης.

Στη συνέχεια τα μέλη του Συμβουλίου επανεξελέγξαν το προεδρείο, το οποίο αποτελούν οι κ.κ. Κ. Λεμός Chairman, Φ.Α. Λυκιαρδόπουλος President και Hon. C.V. Woolridge, Cdr. G.H. Kitson Vice Presidents.

Καθελκύσεις

Στο τέλος του περασμένου Απριλίου, καθελκύστηκε από τις εσχάρες της Ίσικαβατζίμα Χαρίμα στο Τόκιο, το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Δημήτρης Ε.» 14.100 τόν. γκρός που ανήκει στην εταιρία «Dignity Shipping».

Παραγγελίες

Η εταιρία «Λεμός Μαριτάιμ» ανέθεσε στα ναυπηγεία της Ίσικαβατζίμα Χαρίμα την ναυπήγηση δύο μπάλκ κάρριερς των 37.950 τόν. d.w. Τα σκάφη θα παραδοθούν τον Μάιο και Αυγούστο του 1986 αντίστοιχα έναντι συνολικής τιμής 30 εκατομ. δολλαρίων.

Παραλαβές

Στο τέλος του περασμένου Ιουνίου παραλήφθηκε από τα ιαπωνικά ναυπηγεία της Νίμπον Κόκαν το πρώτο από τα έξι μπάλκ κάρριερς των 29.000 τόν. d.w. που ναυπηγεί ο Όμιλος Ίνωση. Το σκάφος ονομάστηκε «Όλύμπικ Πατρία Ρ.» και ύψωσε σημαία Παναμά.

Παρεδόθη στις 18 Αυγούστου από την Ίσικαβατζίμα Χαρίμα στο Κούρε το μπάλκ κάρριερ «Πασίφικ Όσεαν» 37.000 τόν. d.w., τύπου Future 32, πλήρως αυτοματοποιημένο, ανήκον στην εταιρία «Ίντερόσεαν Τρέντινγκ». Σημαία Λιβερίας.

Αγοραπωλησίες

Σε άγνωστης εθνικότητας αγοραστές

φέρεται πωληθέν το ελληνικό μικτό σκάφος «Νεμέα» 114.058 τόν. d.w., 54.687 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971 υπό εμπιστευτικούς όρους.

Επίσης σε άγνωστους αγοραστές επωλήθη το ελληνικό φορτηγό «Ελληνικό Φρέντσιπ» 17.245 τόν. d.w. 13.098 τόν. γκρός, γαλλικής κατασκευής του 1972, έναντι ποσού 2.5 εκατομ. δολλαρίων.

Μεταξύ Ελλήνων φέρονται πωληθέντα τα αδελφά φορτηγά «Αίγις Χαρμόνικ» και «Αίγις Πράκτικ» 20.950 τόν. d.w., 12.498 τόν. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής του 1976, έναντι τιμής περί των 6,5 εκατομ. δολλαρίων en bloc.

Ελληνες αγόρασαν το παναμαϊκό φορτηγό «Great Honor» 10.700 τόν. d.w., 6.017 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1974, έναντι ποσού περί των 1,3 εκατομ. δολλαρίων.

Ελληνες επίσης φέρονται ως οι αγοραστές του ισπανικού φορτηγού «Cabo Santa Lucia» 14.466 τόν. d.w. του 1968, έναντι τιμής 760.000 δολλαρίων.

Σε Έλληνες περιήλθε το βρετανικό τουήντεκερ «Stathetrick», 16.649 τόν. d.w., 12.598 τόν. γκρός, μεταφορικής ικανότητας 368 TEU, πολωνικής ναυπηγήσεως του 1979, σε άγνωστη τιμή.

Σε συμφέροντα Νιγηρίας φέρεται πωληθέν το δεξαμενόπλοιο «Μάννα» 142.910 τόν. d.w., 65.223 τόν. γκρός του 1970, (IGS/COW/COILS) έναντι ποσού περί των 3,3 εκατομ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Διαλυτές της Φορμόζας αγόρασαν το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Ερμούπολις» 46.248 τόν. γκρός, 20.495 τόν. βάρους του 1967, αντί δολ. 135, ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

Σε διαλυτές της Νότιας Κορέας επωλήθη το ελληνικό υπερδεξαμενόπλοιο «Χρυσάνθη Μ. Λεμού» 113.750 τόν. γκρός του 1971, αντί δολ. 128 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος, με μερικό gas free.

Σε άγνωστης εθνικότητας διαλυτές επωλήθη το υπό ελληνική σημαία φορτηγό ψυγείο «Σίλβερ Γκλόρυ» 6.660 τόν. γκρός του 1956, αντί δολ. 60 ανά τόννο βάρους.

Διαλυτές της Κίνας απέκτησαν το ελληνικό φορτηγό «Ελληνικό Πάτριος» 6.784 τόν. γκρός του 1962, αντί δολ. 119,50 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

Μετονομασίες

Σε «Δημητράκης» μετονομάστηκε το υπό ελληνική σημαία φορτηγό σκάφος «Σταυρούλα Ζ.» 16.789 τόν. γκρός του 1969 και ύψωσε σημαία Κύπρου.

Σε «Ανεμόπλοιστος» μετονομάστηκε το

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

221504 TSOKALIS

Telexes: 23867 OR 21017 FAROS - AR

23625 ARGO - AR.

Tucuman 359 - 5th Floor

1049 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE

INTERAGENCIA MARITIMA

(CAPTAIN G. TSAMIS)

9, SOTIROS STR — PIRAEUS

Phone: 4171497 - TLX: 21-1088 ASI

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΠΩΝΚΕΡΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

(Δολάρια ανά μετρικό τόνο εκτός αν άλλως σημειώνεται, όπως, διαμορφώθηκαν στις 9 Αυγούστου).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180 CST	MDO
Μόντρεαλ	168/170	1775/178	258/260
Βοστώνης	177/179	184/188	245/248
N. Υόρκης	168/172	175/176	250/255
Φιλαδέλφειας	170/172	176/177	250/255
Βαλτιμόρης	172/174	177/178	250/255
Νόρφολκ	173/174.50	177/179	246/253
Τσάρλεστον	174/175	178/179	259/263
Σαβάννας	180/181	184/185	260/163
Τζάκσονβιλ	180/182	183/185	261/263
Π. Έβεργκλεϊτς	187	196.50	258
Τάμπας	172/175	178/181	242/248
Μόμπιλ	165/166	169/171	246/250
N. Ορλεάνης	162/163	165/167	245/250
Μπωμόντι/Π. Άρθρου	170/171	177/178	258/259
Χιούστον	162/163	167/169	249/250
K. Κρίστι	166.50/168	172/174	244/246
Λ. Άντζελες	156/158	160/163.50	227/230
Σ. Φραντζίσκο	157/158	161/162	229/232
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	169/170	172/173	226/228
Σηάτλ	159/160	163/165	225/228
Άγ. Ευστάθιος	178/180	187/190	265/270
Μποναιρ	185	193	266
Φρήπορτ/Μπαχάμας	181/182	185/186	255/260
Άρούμπας/Κιουρασάο	185/191.60	195.70/205	268/270
Τρίνιταντ	188/193	203/205	290/300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	182/193	202/205	290/262
Σαϊντ Κρουά	28.95	30.60	37.95BBL
Βενεζουέλας	27.96	28.29	35.78BBL
Βραζιλίας	183	187	315
Άμβέρσας	174/176	178/179	215/220
Ρότερνταμ	173.50/175	176/177.50	212/218
Άμβούργου	173/175	177/178.50	217/220
Γαλλίας	178/179	189/190	255/260MTW
Ισπανίας	—	184/185	245/248, TW
Θέουτας	—	184/185	245/248MTW
Γένοβας	174/175	180/181	245/246
Αύγουστας	177/178	180/181	245/247
Τάραντο	171/173	180/181	245/247
Πειραιώς	—	190/191	234/236
Σουέζ Κανάλ	183/195	186/198	263/274
Κουβέιτ	183	188	270
Νιώρμπαν	171/172	177/178	315/320MTW
Σιγκαπούρης	171/178	243/245	177/178
Ίαπωνίας	187/189	190/193	261/265

υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Α-κίνδυνος Κ.» 9.565 τόν. γκρός του 1973. Η παναμαϊκή διατηρήθηκε.

— «Χρυσοβαλάντου Γκρέϊς» μετονομάστηκε τό αγοράσθέν βρετανικό φορτηγό «Stathetrick» 12.598 τόν. γκρός του 1979.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΣΤΟ ΣΟΥΕΖ

Με τέλεξ προς τις διεθνείς εφοπιστικές οργανώσεις τό Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο παραθέτει τις παρακάτω οδηγίες προς τούς πλοίαρχους πλοίων που διαπλέουν την περιοχή:

"GULF OF SUEZ — RED SEA

You will be aware of problems posed by reported underwater explosions in this area. Although chairman SCA assures ICS that canal and approaches are safe 13 confirmed incidents have been reported in three main areas.

1 around 29.34.48N/32.34E

2 off Ras Shukheir

3 an area East of Great Hanish island.

UK owners have been advised that until more is known of nature and scale of threat ships should heed hydrographic notices and consider any available advice on making passage through suspected areas such as low noise/speed ratio steaming and extra care when in less than 200 metres water and particularly under 55 metres.

To ensure maximum coordination of effort during period of concern seek your support in making available to ICS Secretariat all information of incidents".

ΤΑΙΝΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΕΕΕ συγκεντρώνει υλικό για την προετοιμασία και παραγωγή μικρής ταινίας γύρω από την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Γι' αυτό κάλεσε τά μέλη της νά αποστείλουν ότιδήποτε φωτογραφικό υλικό διαθέτουν που αναφέρεται σέ:

1. Μεγάλους θαλασσοπόρους Έλληνες και ξένους (παραστάσεις από άγγεια, γκραβούρες).

2. Έλληνικά πλοία σέ ξένα λιμάνια.

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



3. Έσωτερικό σύγχρονων Έλληνικών πλοίων (από μηχανοστάσια μέχρι χώρους άναυαρχής).

4. Ναυτικούς σε θέσεις εργασίας (ναύτες, καπετάνιους, άσυρματιστές, μηχανικούς, έφοπιστές, ύπαλλήλους γραφείου, λιμενεργάτες, εργάτες ναυπηγείου).

5. Ναυτιλιακά γραφεία στην Ελλάδα και τό έξωτερικό.

6. Έσωτερικό γραφείων.

7. Φωτογραφίες κληροδοτημάτων, άπονομών βραβείων, ύποτροφιών κλπ.).

Ο κανονισμός τηλεπικοινωνιών

Εστάλη γιά δημοσίευση τό Προεδρικό Διάταγμα περί έφαρμογής του Κανονισμού Τηλεπικοινωνιών των Έλληνικών Έμπορικών Πλοίων, μέ τό όποίο καθορίζονται πρόσθετες άπαιτήσεις στον τηλεπικοινωνιακό έξοπλισμό των πλοίων όπως αυτές προβλέπονται από τή Διεθνή Σύμβαση του 1974 «περί Ασφαλείας τής Άνθρωπίνης Ζωής στη θάλασσα» ή όποία άντικατέστησε τήν αντίστοιχη Διεθνή Σύμβαση του 1960 και άρχισε νά ισχύει τό 1980.

Οι πρόσθετες αυτές άπαιτήσεις είναι ό Δέκτης Φυλακής στη ραδιοηλεφωνική συχνότητα κινδύνου, ή γεννήτρια παραγωγής του ραδιοηλεφωνικού συστήματος άνάγκης, ή τεχνητή κεραία δοκιμής των ραδιοηλεφωνικών σταθμών, ή δυνατότητα έκπομπής και λήψης τής φορητής ραδιοηλεγραφικής ραδιοηλεφωνικής συσκευής σωσιβίων λέμβων στη συχνότητα των 2182 ΚΗΖ και ή δυνατότητα τής ραδιοεντοπιστικής συσκευής επί τής ραδιοηλεφωνικής συχνότητας κιν-

δύνου και παίρνει γωνιομετρικές διοπτύσεις στη συχνότητα των 2182 ΚΗΖ.

Επίσης προβλέπει νέες διαδικασίες στις ναυτικές ραδιοεπικοινωνίες όπως αυτές καθορίστηκαν τό 1979 μέ τήν άναθεώρηση του Διεθνούς Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών. Τέτοιες διαδικασίες είναι οι άνοχές στις τηλεπικοινωνιακές συσκευές ναυτικής χρήσεως, ό τρόπος έκδόσεως των άδειών έγκαταστάσεως και λειτουργίας των τηλεπικοινωνιακών σταθμών των πλοίων, ή επέκταση των ζωνών συχνότητων που άνήκουν στη κινητή Ναυτική Υπηρεσία και ή συμπλήρωση του ραδιοηλεφωνικού πομποδέκτη διπλής πλευρικής ζώνης στά έμπορικά πλοία μέ ραδιοηλεφωνικό πομποδέκτη απλής πλευρικής ζώνης.

Επαιρνε επίδομα χωρίς νά είναι άνεργος

Από τό Λιμεναρχείο Πειραιά σχηματίστηκε δικογραφία σε βάρος του ναυτικού Ιωάννη Ιβάν Άλεξανδρίδη, ό όποιος κατηγορείται ότι προσκόμισε δύο φορές στον Οίκο Ναύτου ψευδή στοιχεία ότι ήταν άνεργος μέ άποτέλεσμα νά εισπρέξει παράνομα 28.500 δρχ. σαν επίδομα άνεργίας.

Στά διαστήματα που άνέφερε ό Άλεξανδρίδης ότι ήταν άνεργος διαπιστώθηκε ότι εργαζόταν στα πλοία «Μεντιτεράνιαν Σάν» και «Κώστας».

Τά ναυτικά φυλλάδια

Από τίς άρμόδιες ύπηρεσίες του ύπουργείου Ναυτιλίας έκδόθηκαν τόν Ιούλιο 665

νέα ναυτικά φυλλάδια.

Έξ άλλου τόν ίδιο μήνα 393 ναυτικοί άποφοίτησαν από τή Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων που λειτουργεί στον Άσπρόπυργο.

Από τήν ήμέρα που άρχισε νά λειτουργεί ή Σχολή αυτή μέχρι τό τέλος Ιουλίου είχαν άποφοιτήσει συνολικά 62.368 ναυτικοί, καθώς και άλλα άτομα που ασχολούνται σε παρπλήσια έπαγγέλματα.

Ανακοίνωση του κ. Άρ. Μανιά

Ανακοινούται ότι ό κ. Άρης Σ. Μανιάς, Πρόεδρος τής Armada Marine S.A., δέν έχει καμμία άπολύτως σχέση μέ όποιονδήποτε άλλον έχοντα τό ίδιο έπωνυμο στό χώρο τής ναυτιλίας.

Ατύχημα σε ναυτικό

Τά τέσσερα δάκτυλα του δεξιού του χειριού έκοψε ό Δημ. Στεφάνου, ύποπλοίαρχος του πλοίου «PUFFIN SPIRIT» ένώ τό πλοίο βρισκόταν στό λιμάνι Πουέρτο Καμπέλο τής Βενεζουέλας και νοσηλεύεται σε νοσοκομείο τής έν λόγω πόλεως.

Ζήτηση Α' μηχανικών

Μεγάλη ζήτηση μηχανικών Α' τάξης ύπάρχει στό ΓΕΝΕ, χωρίς όμως νά ύπάρχει και άνάλογη προσφορά. Ήδη τό ΓΕΝΕ έστειλε σήμα στις κατά τόπους λιμενικές άρχές γιά νά είδοποιήσουν τους άνέργους μηχανικούς που διαμένουν γιά νά ναυτολογηθούν σε φορτηγά και δεξαμενόπλοια μέ τό μισθό της συλλογικής συμβάσεως.

ΠΕΝΘΗ

ΣΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ ΓΕΩΡΓΙΟ Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗ

Ένα ακόμη Άλμπουρο από τή μεγάλη φρεγάδα τής Ναυτιλίας μας έπεσε στό μεγάλο ταξίδι, τό αιώνιο, τής Έλληνικής ναυτοσύνης.

Χαρισματική φυσιογνωμία, συνεδύαζε τήν πείρα του καπετάνιου, μέ εκείνη του έμπειρου μηχανικού, του πρωτομάστορα ναυπηγού, του έντιμου και έπιτυχημένου έπιχειρηματίου.

Νούς άνήσυχος, παρηκολούθησε σ' όλη τήν επαγγελματική διαδρομή μέ θερμή κάθε εξέλιξη στην ύπόθεση του πλοίου.

Όλα αυτά προϋπέθετον φιλοπονία τήν όποία διέθετε άφθονη. Άξιοκράτης έκ πεποιθήσεως. Πατριώτης αγαθός. Ή προσωπική του συμβολή στις μεταφορές καυσίμων από τήν Άμερική στην Εύρώπη κατά τόν Β' Παγκόσμιο πόλεμο έστάθη αξιοζήλευτη.

Γεμάτος αγάπη και έμπρακτη καλωσύνη, ό Γεώργιος Τσαγκάρης, έστάθη πιστός εις τά

ιδανικά του βεβαιώνων πάντοτε τόν συνάνθρωπόν του και συνεργάτη γιά τά ύψηλά του αισθήματα. Οι ναυτικοί άκουμπούσαν επάνω του μέ άπόλυτη έμπιστοσύνη. Πρόσφατα άκόμη, παρά τή δεινή θέση τής ύγείας του, γεγονότα - πράξεις μαρτυρούν τή μεγαλοσύνη, τή σπανιότητα του ήθους του.

Δυστυχώς άλλοι, δέν μπόρεσαν μέχρι στιγμής νά τόν φθάσουν.

Πανάκριβο τό μεγαλείο τής ψυχής.

Εύλογία - Δώρον Θεού γι' αυτόν που τ'όχει.

Ελάχιστα διδάσκεται.

Φαίνεται ότι ή κατάκτηση και ή άνάπτυξη του προϋποθέτει Άγρόν κατάλληλον. Και αυτός ήταν.

Ήμπορούν νά ύπερηφανεύονται, ό κατά πάντα άγιος κατά τό αίμα και τή θάλασσα άδελφός του, ή σύζυγος και οι οικείοι του, οι συνεργάτες και φίλοι — τέλος όσοι αυτός άγάπησε και τόν άγάπησαν ειλικρινά.

Ή ναυτιλία μας, ιδιαίτερα τά Καρδάμυλα, θρηνούν λαμπρό τους τέκνο.

Οι ΗΠΑ, ή εύλογημένη θετή του πατρίδα, τόν ζήλεψε' στις 23.7.84 τόν κράτησε γιά πάντα κοντά της.

Αιώνια άς είναι ή μνήμη του.
Α.Τ.

Κέρκυρα 23.7.84

ΜΝΗΜΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Συμπληρώθηκε στις 2 Αύγουστου ένός χρόνος από τόν χαμό του άείμνηστου φίλου και έξέχοντος άνθρώπου

ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος	Κατηγορία/Συνθήκες
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	Έλληνική	11.500	1982	Χοντεϊντα προς Μόκχα εμπορτο σιδήρου υπέστη έκρηξη από νάκρη στις 2 Αυγούστου που προκάλεσε ζημιές στο μηχανοστάσιο και στις υπερκατασκευές. Το πλοίο συνέχισε προς Μόκχα για επιθεώρηση και αποκατάσταση ζημιών.
ΛΙΨ	Έλληνική	9.650	1968	Βραζιλία για Τζέντα έφθασε στο Νιώρμπαν στις 28/7 με ζημία στην κυρ. μηχανή. Μετά την αποκατάσταση συνέχισε το ταξίδι του.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	Παναμαϊκή	5.881	1972	Στό Ντακάρ στις 11/8 εξήτησε επιθεώρηση για άγνωστη ζημία.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΑΡΜΠΗΣ	Έλληνική	36.038	1967	Επιθεωρήθηκε εμπορτο στην Αμβέρσα συνεπεία ζημιών από σύγκρουση κατά την είσοδό του στο λιμάνι. Αναγκαίες ελασματοουργικές επισκευές αναβλήθηκαν.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	Λιβερτιανή	12.253	1970	Στή Θεσσαλονίκη στις 3/8 ανέφερε ζημία στην κυρία μηχανή.
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	Μάλτας	37.431	1965	Στόν Πειραιά στις 31/7 εξήτησε επιθεώρηση λόγω ζημίας στην κυρ. μηχανή.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	Έλληνική	7.925	1960	Προσάρξε κατά την διέλευση της διώρυγας του Παναμά στις 9/8. Καταβάλλονται προσπάθειες για την αποκόλληση χωρίς την συνδρομή ρυμουλκού.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΠΑΤΜΟΣ	Έλληνική	51.697	1969	Στήν Έλευσίνα στις 6/8 με ζημία στο πηδάλιο. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.	Λιβερίας	122.945	1976	Εμπορτο αργού έβλήθη από πύραυλο στις 8 Αυγούστου 24 μίλια δυτικά του Κάργκ τέρμιναλ. Υπέστη μικρές ζημιές στην υπερκατασκευή και κατευθύνθηκε στο Κχόρ Φακάν για επιθεώρηση.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-930 7561

Η ναυλαγορά

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μία γενική παρατήρηση που είναι δυνατό να διατυπωθεί από τη μελέτη της παγκόσμιας ναυλαγοράς του πρώτου δεκαπενθημέρου του Αυγούστου είναι η βραδεία αλλά σταθερή τάση επανόδου από τα χαμηλότερα επίπεδα ναύλων του Ιουλίου προς εκείνα των αρχών της άνοιξης. "Αν η τάση αυτή θα οδηγήσει προς ακόμα υψηλότερους ναύλους, όπως π.χ. εκείνους του Μαΐου, είναι ακόμη νωρίς να προβλεφθεί. Ίσως τα κλεισίματα του επομένου δεκαπενθημέρου που θα αναφέρονται σε φορτώσεις Σεπτεμβρίου να αποτελέσουν ένα καλύτερο οδηγό για προβλέψεις του είδους.

Όπως ήδη σημειώσαμε, η σταθεροποίηση του ναύλου των δολ. 13.50 για φορτώσεις σιτηρών από Κόλπο για Ιαπωνία σε μέγεθος «Πάνταμαξ» καθώς και η επιστροφή στα δολ. 8.40 για αντίστοιχη φόρτωση προς Κόντινεντ δηλώνουν την δυνατότητα αντίστασης των πλοιοκτητών έστω και αν τα παραπάνω επίπεδα, συγκρινόμενα προς εκείνα μιας καλής αγοράς ή και εκείνης του περασμένου Μαΐου συνιστούν μία κρίσιμη κατάσταση.

Παρόμοια σταθερότητα και, ίσως, μία τάση βελτιώσεων παρατηρείται και στις φορτώσεις από Μεγάλες Λίμνες, όπου οι 18.000 τόννοι από Λέκχεντ για Κόντινεντ πλήρωναν δολ. 18.

Αντίθετα, διαπιστώνουμε μία αδυναμία στην περιοχή του Β. Ειρηνικού όπου οι 52.000 τόννοι για Ιαπωνία πλήρωναν μόνο δολ. 9,10 με 11 ημέρες φορτοεκφόρτωση, ενώ οι 36.000 τόννοι για Ινδικό κλείστηκαν στα δολ. 21,50 (με 1.500 τόννους εκφόρτωση).

Μία αξιόλογη κίνηση από το Πλέιτ κράτησε την αγορά της Νότιας Αμερικής αν και οι πληρωθέντες ναύλοι χαρακτηρίζουν μία δύσκολη κατάσταση για την πλοιοκτησία. Οι 13.500 τόννοι για Αγκόλα πλήρωναν δολ. 39,50 με δύο φόρτωση/ένα λιμάνι εκφόρτωση σε πολύ χαμηλούς ρυθμούς. Οι 20.000 τόννοι από Μπουένος Άιρες για Ιταλία πλήρωναν δολ. 23 ενώ οι 25.000 τόννοι για Ν. Αφρική κλείνονταν στα δολ. 20 ανά τόννο.

Μία αύξηση της ζήτησης χωρητικότητας στην Αυστραλία ανέβασε το ενδιαφέρον στον ευρύτερο χώρο της Άπω Ανατολής.

Οι μεταφορές του γαιάνθρακος παρου-

σίασαν μία μάλλον συγκεχυμένη κατάσταση που δεν επιτρέπει την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων όσον αφορά στην συνεισφορά του προϊόντος στην στήριξη της αγοράς. Είναι χαρακτηριστική η απουσία ανακοινώσεων από τα επίσημα δελτία ναυλώσεων. Κάτω από αυτήν την επίπλοση είναι βέβαιο ότι και όρισμένα κλεισίματα έγιναν και ότι η ζήτηση υπάρχει. Στόν νευραλγικό τομέα της μεταφοράς από Χάμπτον Ρόντς προς Ιαπωνία μέσω Νότιας Αφρικής οι φημολογούμενες ναυλώσεις για 117.000 και 110.000 τόννους στα δολ. 10.50 και 11,20 αντίστοιχα, μαρτυρούν μία μάλλον ευόαιη προοπτική ενώ οι 65.000 τόννοι από Αυστραλία για Β. Γαλλία στα δολ. 13 προκαλούν άμηχανία στο σχολιαστή. Όπως ήδη σημειώσαμε, υπάρχουν ασφαλή στοιχεία που πείθουν για μία αύξηση της δραστηριότητας στον Αυστραλιανό χώρο.

Οι ίδιες παρατηρήσεις ισχύουν σε μεγάλο βαθμό προκειμένης της αξιολόγησης της αγοράς σιδηρομεταλλεύματος όπου οι 70.000 τόννοι από Αυστραλία για Κόντινεντ πλήρωναν δολ. 11 ενώ δολ. 4,50 πλήρωνε παρόμοια ποσότητα από Δ. Αφρική. Τόν παρατηρητή ξενίζει η πλήρης σχεδόν απουσία της Βόρειας Βραζιλίας στις φορτώσεις του δεκαπενθημέρου και άγεται κανείς στο συμπέρασμα ότι — όπως πρόσφατα παρατηρήσαμε — άργα αλλά σταθερά, δημιουργείται ένα στενό κύκλωμα, ιδίως όσον αφορά στις φορτώσεις προς Ιαπωνία.

Όπως συνήθως, στις φορτώσεις των λιπασμάτων κυρίαρχη — αν όχι μοναδική — η Ινδία με άνω των 25 κλεισιμάτων από διάφορες περιοχές. Κινέζοι ναυλωτές πλήρωναν δολ. 19 για 50.000 τόννους από Κόλπο για Κίνα.

Λίγα έχει κανείς να παρατηρήσει στον τομέα της ζάχαρης, όχι τόσο διότι έλλειψαν οι ναυλώσεις αλλά διότι αυτές αναφέρονται σε ένα ευρύ χώρο όπου απουσιάζει η δημοσιότητα.

Τέλος, στον τομέα του γενικού φορτίου η ζήτηση παρουσιάστηκε μειωμένη με ελάχιστες ναυλώσεις και σεβαστό αριθμό ανοικτών πλοίων, γεγονός που φέρνει το τουήντεκερ στην πρώτη σειρά των θυμάτων της παρούσας κρίσης.

Ο μικρός αριθμός των ναυλωθέντων πλοίων όσο και τα πραγματοποιηθέντα μισθώματα δεν αφήνουν περιθώρια στην διατύπωση αισιόδοξων προοπτικών. Στίς πλείστες των περιπτώσεων δημιουργείται στον παρατηρητή η εντύπωση ότι ο επιδιωκόμενος εκ μέρους της πλοιοκτησίας σκοπός είναι «άπλως να περάσει ο καιρός χωρίς να δέσουμε ή να μπούμε πολύ μέσα». Μισθώματα της τάξεως των δολ. 2.800 - 4.000 ανά ημέρα που μόλις καλύπτουν τα τρέχοντα έξοδα ή, στην καλύτερη περίπτωση, μέρος των τόκων, είναι ο απολογισμός για φορτηγά των 15.000 τόν. d.w. Τό αυτό αναλογικά ισχύει και για τα μπάλκ κάρριερς με ελάχιστες εξαιρέσεις κυκλικών ταξιδιών, ιδίως στην Άπω Ανατολή, που παρουσιάζουν σχετικό ενδιαφέρον.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η παρατεινόμενη ύφεση στην εμπόλεμη περιοχή του Αραβικού Κόλπου, ιδίως σε ότι αφορά σε επιθέσεις εναντίον εμπορικών σκαφών εκ μέρους των εμπολέμων και η προσμονή για χαμηλότερες τιμές του μαύρου χρυσού στις άμεσες προσεχείς ημέρες, ανέστειλαν τό ενδιαφέρον των ναυλωτών για μεγαλύτερο αριθμό άμεσων φορτώσεων. Γενικά, η αγορά φαίνεται ότι θεωρεί άπιθανη την διακοπή της ροής του πετρελαίου από την περιοχή και μόνο η Ινδική Κυβέρνηση και η Σαουδαραβία φαίνονται κάπως επιφυλακτικές. Η πρώτη με την ναύλωση για αποθήκευση 30 ημερών του ULCC "KAROLINE MAERSK" στα δολ. 15.000 ημερησίως και η δεύτερη με την παρατεινόμενη απασχόληση χωρητικότητας για τόν ίδιο σκοπό.

Εν τώ μεταξύ, τα συμβαίνοντα στην Ερυθρά Θάλασσα με την πιθανολογούμενη ναυκοθέτηση της περιοχής δεν φαίνεται να έχουν άμεσες επιπτώσεις στην διαμόρφωση του κλίματος της ναυλαγοράς που δείχνει μάλλον άπαθής.

Δέν είναι, λοιπόν, άπορίας άξιο ότι οι ναύλοι βαθμιαία επανέρχονται στα πρό της κρίσεως επίπεδα, γεγονός που πιστοποιεί η ναύλωση του VLCC "NAI MARIO PERRONE" για 240.000 τόννους από Έμιράτα και Σαουδαραβία για Ταϊβάν στα WS 24. Μικρός και ο αριθμός των μικροτέρων πλοίων που ναυλώθηκαν από την ίδια περιοχή, αντικατοπτρίζει την ίδια τάση.

Χαρακτηριστική είναι η ναύλωση για 210.000 τόννους από Κάργκ για Ιαπωνία

TAKIS N. CONTOGEOORGIS 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

στά WS 50 και οι 125.000 τόννοι από Ράς Τα-
νούρα για Τεργέστη στά WS 35. Οι 130.000
τόννοι για Βομβάρη πλήρωσαν WS 32,5 ενώ
ναύλωση από Κάργκ για δυτικές όψεις για
245.000 παρέμεινε εμπιστευτική χωρίς να
γνωσθεί ο ναύλος.

Γενικά, η αγορά παρουσιάζει όλα τα ση-
μεία του εφησυχασμού μαζί με την από πα-
ράδοση ύφεση του Αυγούστου (φαινόμενο
από μακρού εποχιακό).

Και αν λάβουμε υπ' όψη μας ότι ένα ση-
μαντικό μέρος των συνήθων προμηθειών πε-
τρελαίου των αρχών του φθινοπώρου μπο-
ρεί ήδη να έχει γίνει με την βεβαιωμένη
δραστηριότητα της πρόσφατης περιόδου,

τότε η προσδοκία μίας ανάκαμψης φαίνεται
απομακρυσμένη.

Στις λοιπές περιοχές η ζήτηση παρέμεινε
υποτονική με εξαίρεση την Δυτ. 'Αφρική απ'
όπου οι 29.000 τόννοι για ΗΠΑ πλήρωσαν
WS 95, οι 50.000 τόννοι για δυτικές όψεις
WS 70, και οι 125.000 τόννοι WS 35 για 'Ακτή
'Ατλαντικού ΗΠΑ ή WS 32,5 για Κόλπο.

Από τη Μεσόγειο, οι 120.000 τόννοι για
Κόντινεντ πλήρωσαν WS 35-38,5 ενώ οι
65.000 τόννοι λίγο κάτω από το WS 60.

Στην Καραϊβική, οι 33.000 τόννοι για ΗΠΑ
ακτή 'Ατλαντικού πλήρωσαν WS 84 ενώ οι
85.000 από 'Αρούμπα για Χάλιφαξ WS 45.

τα 'Ακαμπα, δολ. 22 φίο, 5 ημέρες/1.250 τόν. Αυγού-
στου 8-17.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ: Τζουμπαίλ 20.000 τόν. λιπάσμα-
τα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 12,70 φίο,
5.000/1.000 τόν. Αυγούστου 4-15.

ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ: Μπρισμπαίλ 22.000 τόν.
γεννήματα μέσω Σιγκαπούρης για Τζέντα, δολ.
727.000 κατ' αποκοπή, φόρτωση κλίμακος πλέον 15
ημέρες για σάκκισμα φορτίου, 1.000 τόν. έλ. εκ-
φόρτωση, Αυγούστου 13-25.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ: Τολέδο 12.750 τόν. γεννήματα
'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/ 'Αμστερνταμ δολ. 18 φίο, 0-
ψιόν Τίλμπουρι δολ. 18,50 φίο, 3 ημέρες/8.000 τόν.,
Αυγούστου 8-15.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: Κενάι 21.500 τόν. λιπάσματα 'Ιν-
δία, δολ. 30 φίο, 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση,
Αυγούστου 10-22.

ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ: Λά Παλις 14.800 τόν. περίπου
σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 13,90 φίο 4.000/5.000 τόν. Αυ-
γούστου 6-8.

ΜΑΡΙΝΑ: 'Ακαμπα 5.000 τόν. λιπάσματα δυτική
ακτή 'Ινδίας, δολ. 13,50 φίο, 3.500/1.000 τόν. φορτο-
εκφόρτωση, Αυγούστου 7-14.

ΧΙΑΝ Α' 'ΑΛΑΝΤ: Ντακάρ 14.500 τόν. λιπάσματα
δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 26,60 φόρτωση
κλίμακος/1.000 τόν. εκφόρτωση, Αυγούστου 13-18.

ΜΑΡΑΒΟΥ: Πόρτο Μαγκέρα 13.800 τόν. λιπά-
σματα δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 22 φίο, 3.000/1.000
τόν. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 7-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι: 36.954 τόν. d.w. του 1965, πα-
ράδοση Ρεκαλάντα άμεση, επαναπαράδοση 'Α-
δριατική, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΠΕΛΕΥΣ: 15.245 τόν. d.w. του 1970, παράδοση
στόν πιλότο λιμένα Βορ. Θάλασσας Αυγούστου 10-
13, ταξίδι 'Αραβικού Κόλπου με επαναπαράδοση
Μουσκάτ, δολ. 4.000 την ημέρα.

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ: 26.573 τόν. d.w. του 1980, παράδο-
ση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση
'Ιαπωνία/Σιγκαπούρη, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ: 18.955 τόν. d.w. του 1974, παρά-
δοση στον πιλότο 'Αμβούργου/ 'Αμβέρσας Αυγού-
στου 1-4, ταξίδι Περισκοίου Κόλπου εκτός 'Ιράκ — 'Ι-
ράν με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 4.250 την η-
μέρα.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: 16.925 τόν. d.w. του 1977, παρά-
δοση στον πιλότο 'Αμβέρσας Αυγούστου 4-11, ταξί-
δι ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδιναβία με επαναπαράδοση
Βομβάρη/ Μπαγκλαντές, δολ. 4.100 την ημέρα.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 21.000 τόν. γεν-
νήματα δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 15,50 φίο, 4
ημέρες/1.250 τόν., Αυγούστου 13-25.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Ρίο Γκράντε 54.000 τόν.
γεννήματα 'Αμβέρσα /Ρότερνταμ/ 'Αμστερνταμ/
Γκέντ, 0ψιόν Γερμανικό λιμάνι Βορ. Θάλασσας
δολ. 10,35 φίο, 17 ημέρες, Αυγούστου 17-31.

ΣΑΟΥΘΓΟΥ'ΙΝΤ: Κούβα 22.500 τόν. ζάχαρη χύ-
δην Κίνα, δολ. 29 φίο, 2.000/1.250 τόν. φορτοεκφόρ-
τωση, Αυγούστου 3-15.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Σάντος 20.450 τόν. ζάχαρη ακτή 'Α-
τλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 19,50 φίο,
750/1.500 τόν. άρχχες Αυγούστου.

ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τόν.
γεννήματα 'Ακαμπα, δολ. 19,75 φίο, 5 ημέρες/3.000
τόν. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 6-15.

ΑΡΙΕΤΤΑ: Βανκούβερ μέσω Σιγκαπούρης 25.000
τόν. κριθής Τζέντα/Νταμμάμ δολ. 34 φίο, 5.000 τόν.
φόρτωση και 15 ημέρες για σάκκισμα
φορτίου/1.000 τόν. εκφόρτωση, Αυγούστου 10-20.

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ και Μπουέ-
νος 'Αίρες 13.500 τόν. άραβόσιτου 'Αγκόλα, δολ.
39,50, 1.000/350 τόν. έλ. εκφόρτωση, Αυγούστου 15-
25.

ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ: 'Αμερ. Κόλπο 18.000 τόν. λιπά-
σματα δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 30 φίο, 8.000/1.000
τόν. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 13-25.

BENI II: Σάρνια και Γουίνσορ 18.000 τόν. γεννή-
ματα Ταρτούς, δολ. 24,50, 4 ημέρες/3.000 τόν. Αυ-
γούστου 20-30.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Μπουένος 'Αίρες 20.000 τόν. σιτηρά
Ραβένα, δολ. 23, 2.000/1.500 τόν. έλ. εκφόρτωση,
Αυγούστου 2-10.

ΖΕΦΥΡΟΣ: Λιμάνι 'Αργεντινής δχι βορειότερα
Σάν Λορέντζο με συμπλήρωση Μπουένος 'Αίρες
25.000 τόν. κριθής χύδην Νοτ. 'Αφρική, δολ. 20,
2.000/1.500 τόν. έλ. εκφόρτωση, Αυγούστου 3-8.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ: Δομινικανική Δημοκρατία
5.000 τόν. ζάχαρη 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 10,50 φίο,
700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 5-15.

ΣΠΑΡΤΟ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. λιπάσματα
Κίνα, δολ. 19 φίο, 6.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτω-
ση, Αυγούστου 15-31.

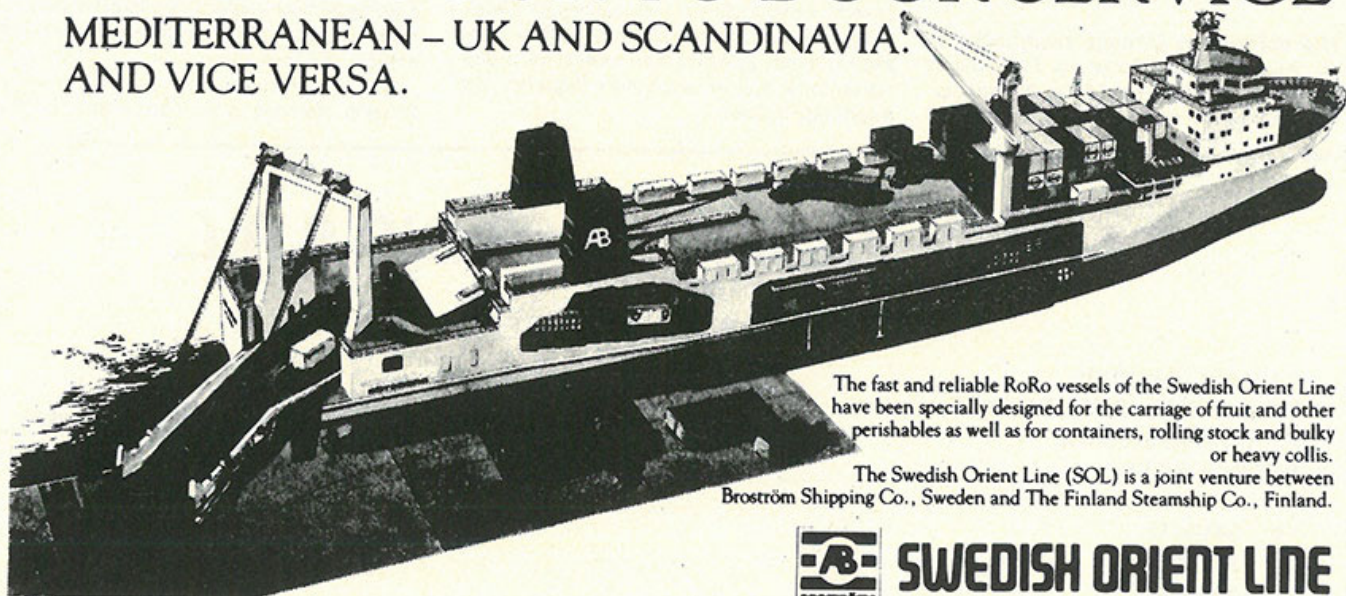
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ και
Μπουένος 'Αίρες 26.200 τόν. γεννήματα 'Ιντσόν
και Πουσάν, δολ. 29,25, 3.000/3.000 φορτοεκφόρτω-
ση 'Ιντσόν, 1.500 τόν. εκφόρτωση Πουσάν, Αυγού-
στου 6-15.

ΓΚΡΕΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ: Βόρειο Ειρηνικό 36.000
τόν. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 21,50 φίο 5
ημέρες/1.500 τόν. Αυγούστου 25-31.

ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ: Ντουλούθ 12.000 τόν. με συμ-
πλήρωση Σαιντ Λόρεντς έως 22.000 τόν. γεννήμα-
τα Λεμεσό, δολ. 21,50 φίο και 14,60 φίο, 5
ημέρες/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου
18-27.

ΑΝΔΡΙΟΤΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήμα-

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).

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

ΕΛΑΦΙ: 34.575 τον. d.w. του 1968, παράδοση Μίρ-τλε Γκρόουβ άρχες Αύγουστου, ταξίδι 'Ιταλίας με έπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΝΙΟΒΗ: 39.517 τον. d.w. του 1969, παράδοση Βαλτική Αύγουστου 9-14, έπαναπαράδοση ανατολ. Μεσόγειο, δολ. 3.850 την ημέρα.

ΕΛΠΙΣ: 14.939 τον. d.w. του 1971, παράδοση Φλάσσιγκ Αύγουστου 5 τό άργότερο, έπαναπαρά-δοση στον πιλότο Συρία, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ: 26.988 τον. d.w. του 1973, πα-ράδοση νότιο 'Ιαπωνία Αύγουστου 3-10, ταξίδι μέ-σω ανατολ. άκτής ΗΠΑ με παράδοση στον πιλότο λιμένος ΗΒ/Κόντινεντ όχι ανατολικότερα δυτικής άκτής 'Ιταλίας δολ. 3.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: 'Εκουαντόρ 54.000 τον. μέρος φορ-τίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 60, Αύγουστου 9.

ΜΕΛΕΤΗ: Πουέρτο 'Ορντάζ 38.000 τον. άκτή 'Α-τλαντικού ΗΠΑ WS 82,5, όψιόν θερμάνσεως φορ-τίου WS 87,5, Αύγουστου 12.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Βέντισπιλς 30.000 τον. καθαρά, μέ-ρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 95, Αύγουστου 8.

ΠΡΟΚΥΟΝ: 'Αρζού 50.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 60, όψιόν Μεσόγειο WS 55, Αύ-γουστο.

ΤΡΕΙ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Περού 36.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 90, όψιόν 'Α-μερ. Κόλπο WS 87,5, Αύγουστου 15.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Ράς Τανούρα 110.000 τον. μέρος φορτίου, Τριέστη WS 35, άμεση.

ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ: 'Ες Σιντέρ 80.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα, WS 53,5, Αύγουστου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΝΣ: Σίντι Κερρί 20.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 155, 'Ιουλίου 29.

ΒΕΓΚΑ: Δυτική άκτή ΗΠΑ 27.000 τον. καθαρά, 'Α-πω 'Ανατολή WS 102,5, 'Ιουλίου 31.

ΜΕΣΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ: Σκίλντα 25.000 τον. καθα-ρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 120, όψιόν Μεσόγειο WS 130, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 105, Αύγουστου 5.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Σέτε 28.000 τον. καθαρά δυτική Μεσόγειο, WS 120, Αύγουστου 3.

ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ: Μπαχρέιν 26.100 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Σούμπικ Μπαή, WS 138,75, Αύγουστου 4.

ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ: 'Αμερ. άκτή Μεξικού 145.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 28, Αύγουστου 10.

Γενικά, δέν θά άπομακρυνθούμε από τά σχόλια του τελευταίου δεκαπενθήμερου, δ-ταν διαπιστώναμε μία ύφεση στη δραστηριό-τητα του τομέα αγοραπωλησιών — εκτός των άλλων και για καθαρά έποχιακούς λό-γους.

'Από τά έν των μεταξύ πωληθέντα δεξαμε-νόπλοια διακρίνουμε τό Μ/Τ "MUNGUJA" (300.000 DWT/1977) στά δολ. 6.500.000 και τά Μ/Τ "ALENDANE" (95.500 DWT/1970) και "KI-MOLOSO" (64.000 DWT/1965) έναντι δολ. 3.450.000 και δολ. 2.500.000 αντίστοιχως. Στην κατηγορία των πλοίων παραγώγων, τό Μ/Τ "SUN SHALLOW" (39.600 DWT/1974) πέ-ρασε σέ άλλα χέρια έναντι της "λογικής" τι-μής των δολ. 3.800.000.

Στά μπάλκ κάρριερς, σημειώνουμε τό Μ/Τ "HELM" (160.000 DWT/1975) στά δολ. 9.500.000 καθώς τό Μ/Τ "ORIENTAL FORE-ST" (35.000 DWT/1977) στά δολ. 6.900.000 σέ Κινέζους αγοραστές. Στο ίδιο περίπου μέγε-θος, τό Μ/Τ "MARINA DI ALMURI" έναντι δολ. 3.800.000 ένώ στο "handy size" τό Μ/Τ "MILENA" (25.900 DWT/1970) έπιασε μόλις δολ. 1.600.000 και τό Μ/Τ "IRISH MAPLE" (25.600 DWT/1973) δολ. 2.700.000.

Τέλος, από τά πλοία γενικού φορτίου θά ά-ναφέρουμε τό Μ/Τ "MENTOR" (27.000/21.000 DWT/1980) στά δολ. 6.750.000. Λέγεται ότι και άδελφό πλοίο έπωλήθη ταυ-τόχρονα στους ίδιους αγοραστές στην αυτή τιμή. 'Ενδιαφέρουσα και πολύ χαρακτηριστι-κή ή τιμή πωλήσεως του SD-14 "ROSARIO" (15.300 DWT/1971) έναντι δολ. 900.000 καθώς και τά δολ. 850.000 για τό Μ/Τ "TAMATAVE" (13.700/1972). Καί τά δύο δείχνουν την πτώ-ση των αξιών στην κατηγορία τους.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μέσα σέ συνθήκες σταθερότητας τιμών και ζήτησης κινήθηκε ή αγορά του δεκαπεν-θήμερου. Οι προοπτικές για τίς μέρες που έ-πονται μάλλον ευόιωνες.

Σημειώσαμε την πώληση τριών τουλάχισ-τον μεγάλων δεξαμενοπλοίων και ενός σε-βαστού αριθμού πλοίων ξηρού φορτίου στην Ταϊβάν, Κορέα, Κίνα, Πακιστάν, Μπαγκλαν-τές, 'Ινδία και 'Ισπανία.

Οι τιμές διαμορφώνονται ως έξης (δολ./τόννο βάρους):

Ταϊβάν:

VLCC και μεγάλα δ/Ξ 128/133
Ξηρού φορτίου 100/115

Κίνα:

Δ/Ξ μετρίου μεγέθους 125/130
Ξηρού φορτίου 100/123

Ν. Κορέα:

Δεξαμενόπλοια 124/130
Ξηρού φορτίου 100/115

'Ινδία:

'Αναλόγως μεγέθους 90/100

Πακιστάν:

Ξηρού φορτίου 80/90
Δεξαμενόπλοια μέχρι και 95.

'Ισπανία:

'Αναλόγως τύπου και μεγέθους 60-75.

For your Agency in IRAN

SHERKAT DARYA E-SURKH

REDSEA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

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

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

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

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

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

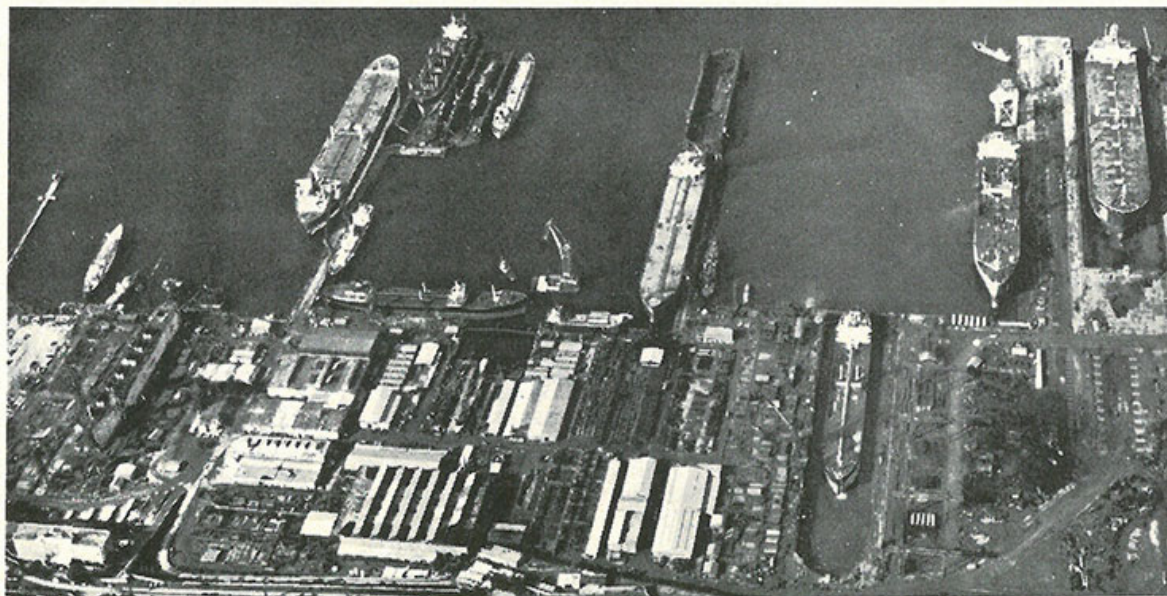
HELLENIC



SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD

Largest and best equipped shiprepair and servicing centre in the Eastern Mediterranean



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

*

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

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

PARTICULARS	DOCK NO. 1	DOCK NO. 2	DOCK NO. 3
DOCKING CAPACITY	72,000 dwt.	37,000 dwt.	60,000 dwt.
Length overall	251.7m (826')	205.0m (673')	231.6m (760')
Length on keel blocks	231.6m (760')	184.4m (605')	211.2m (693')
Breadth inside banks	36.9m (121')	32.0m (105')	33.8m (111')
Breadth outside banks	44.8m (147')	39.3m (129')	41.4m (136')

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

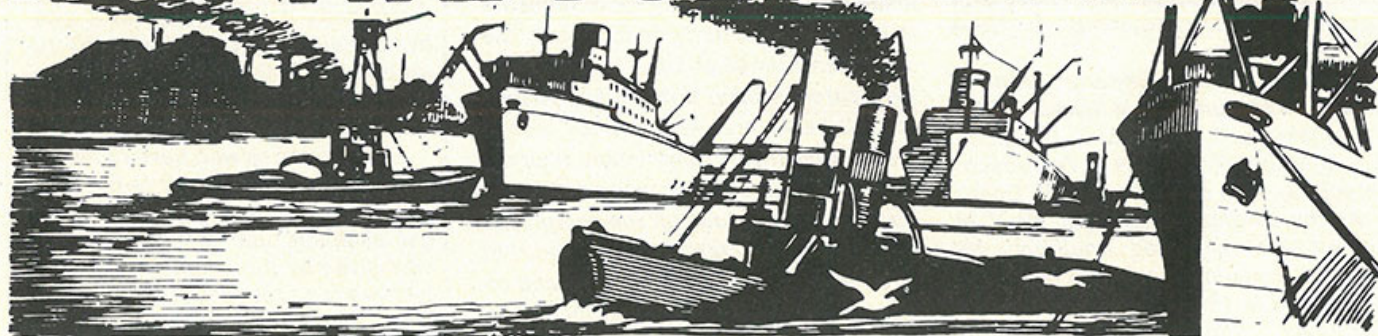
ATHENS: 5 Koumbari St. Tel. 36.11.142 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 215123

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

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1181/940 August 15th, 1984

THE MINES IN THE GULF OF SUEZ

The Greek shipping community is extremely anxious about the explosions in the Gulf of Suez and in the Red Sea which have resulted in damage to the Greek ship "Kriti Coral", fortunately with no casualties.

So far, there have been 14 explosions of mines, causing damage to ships in these areas and the U.S. government has already despatched six helicopters to help in the minesweeping operations. European countries have also promised assistance.

It is not yet clear who has chosen this method of making navigation unsafe in the area. Teheran, supported by the Soviets, blames the United States and then says the organization responsible for laying the mines is unknown.

The main question, however, is whether the damage is covered by insurance, considering it is war damage which occurs in a non-belligerent area where ships are presumably not insured for war risks.

It remains for the insurers to make their own interpretation and it is not unlikely that the damage will be classed under "perils of the sea".

THE FIO MATTER AGAIN

In a previous issue we had remarked on the harm that will be done to the port of Piraeus and to Greek shipping if the measure proposed by Piraeus Port Authority mandarins to do away with FIO is applied. We had asked the Minister of Mercantile Marine, Mr. G. Katsifaras, to look at the matter in the light of the shipping policy he is following and put an end to the narrow-minded proposals of PPA bureaucrats who do not realise the potential dynamite contained in them.

These consequences were pointed out to the minister by the Union of Medi-

terranean Cargo Ship Owners and the International Maritime Union. The matter was also placed before the Foreign Currency Committee and the Department of International Trade at the Bank of Greece because, in addition to everything else, loading/unloading expenses will be incorporated in the freight and this will mean an additional outflow of foreign exchange to the tune of Drs. 500 million per annum, as estimated by the PPA, while, as things stand, this amount is paid by the consignee in drachmas.

If the Piraeus Port Authority has problems with regard to delays in the delivery of certain cargoes, it should organize itself accordingly and not rely on warehousing charges. It should also organize itself in the matter of refunds of prepayments made by ships together with the "extraordinary expenses" which usually never occur, by which the Authority fleeces shipping by delaying these refunds.

BEHEADINGS

These frequent "beheadings" of senior officials in the Coastguard Service have become institutional. But it is a reprehensible and dangerous institution. Officials who have reached a peak of professional efficiency and could render the best possible services, are summarily retired in droves. In some cases, they have not even put in the required number of years for their pensions. This is not only disconcerting for the of-

ficials themselves but it causes a great deal of confusion, delays and gaps in the service which seriously affect its operations.

CONTINUED SUPPORT FOR THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

In spite of the difficulties caused by the worldwide recession, Greek shipowners have continued to support the Hellenic War Risks Club. In terms of gross registered tonnage, the entry was maintained at approximately 90% of all Greek beneficially-owned vessels and the value of ships entered at June 30, 1984 was exceeding 14,5 billion dollars, an increase of approximately 1.59 billion on ships entered at the same date in 1983.

This was reported by Thos. R. Miller & Son (Bermuda), Managers of the Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd., when the 15th Annual General Meeting and a Meeting of the Directors were held in Athens on 1st August 1984.

The Managers also reported the appreciation of Members for the assistance given by the Association, in the difficult economic climate facing Greek shipowners, by the previous decision made by the Board of Directors at their November meeting in Bermuda to make a 62.5% return against the first instalment of the 1983 advance contribution paid by each Member and to cancel the second instalment outright.

The Board received confirmation from

DISCLAIMER

Mr. Aris S. Manias (Aris S. Manes), President of Armada Marine S.A., hereby publicly and formally declares that he has no business or other connection whatsoever, in the shipping industry, with any person or persons who may have the same last name by coincidence.

the Managers of 13 incidents of possible claims occurring in 1983 and that claims expenses for the year ended 31st December 1983 amounted to US\$182,759 dollars.

At the annual General Meeting Messrs. C.M. Lemos, J.M. Lyras, S. Marcantonakis, L.D. Melas, M.C. Peraticos, C.E. Classopoulos and N.E. Zervudachi, Directors, were re-elected to the Board.

At the Director's Meeting, Mr. C.M. Lemos was re-elected Chairman, Mr. F.P. Lykiaropulo was re-elected President and the Hon. C.V. Woolridge and Cdr. G.H.L. Kitson were re-elected as Vice Presidents.

INDEPENDENT GREEK INSURERS FACE STATE INTERVENTION

The present-day insurance market in Greece is not one which quickens the pulse or gladdens the heart of the private sector — indeed, to the contrary.

Of the 157 insurance companies operating in Greece there are 78 foreign companies 61 of which are EEC member-nation originated, and 71 private Greek companies. But between them they write only 52% of the total premium income, while the other 48% is split between the eight bank-owned and state controlled companies.

According to the independent companies, represented by the Association of Insurance Companies, a lot of pressure is exercised indirectly on clients by the state-controlled companies through their parent banks. Under a law passed in 1982 banks are permitted to "recommend" that their clients insure their assets with their own companies. The same law also provides for the compulsory insurance of state property and that of all state-operated companies and organisations with state insurance companies only.

CONTINUED GROWTH OF THE BULK CARRIER FLEET

The growth of steel production seems to be the only factor so far that encourages shipowners worldwide to contract new bulkcarriers in sizes ranging from 27-42,000 deadweight tons.

The world dry bulkcarrier fleet is expanding at an annual rate of more than 6.5 per cent and deliveries of new bulkcarriers are running at over four times the rate of scrapping and losses. Tonnage on order — well in excess of today's level of demand could almost quadruple the volume of surplus capacity.

50 YEARS AGO

— Our small ships, adapted to Mediterranean transport, are in a disadvantageous position. Thus, the total number of Greek cargo ships below 3,000 grt. on Aug. 1, 1934 was only 139 ships totalling 182,519 grt.

— To all those who have criticised Law 5.304 as deleterious to the renewal and development of our passenger shipping, and eloquent answer was given by the acquisition, within two years, of four coastal passenger ships less than 20 years of age and perfectly suited to serve their purpose.

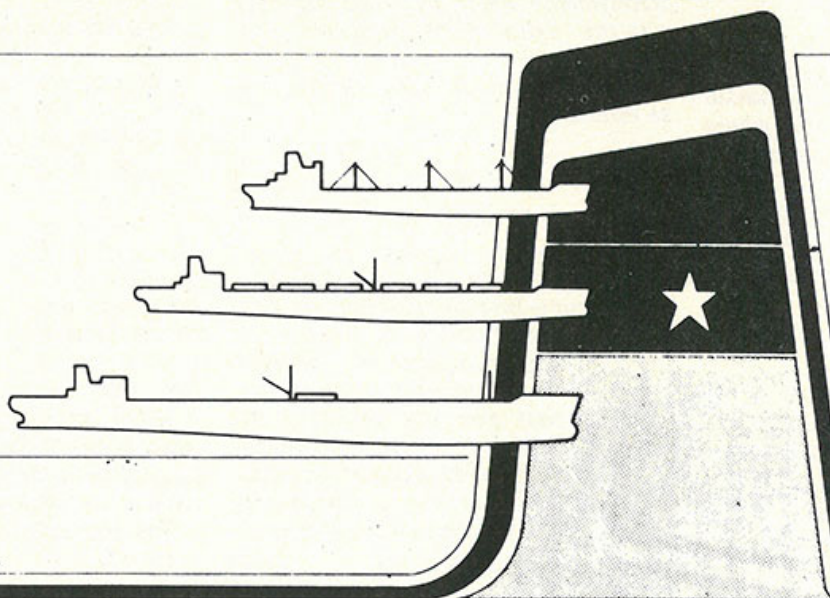
— The cargo ship "Mary Chandris" caused a sensation in Venice by managing to load 6,708 cu.m. of timber which is considered to be a record for a ship of 3,580 dwt.

— Mr. Ioannis Varzakos, a shipping agent in Hamburg, and Miss Irene Mada, were married in Chios.

— Five captains, L. Moysiades, S. Kouphopanteli, S. Dafnopoulos, S. Alexandratos and N. Karatzas, express their gratitude to Capt. G.D. Miliaressis for his teaching methods which enabled them to pass their exams for their masters' tickets with flying honours.

(Naftika Chronika No. 88 - 15/8/1934)

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
ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	6017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΕΡΗΝΗ	70	18628
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	65	18315
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067
ΑΗ ΠΩΡΓΗΣ	64	7752
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	60	15.474
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	*5023
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223
ΑΘΗΝΑ Κ	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΙΚ (μ)	67	48747
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	69	10008
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΑΣ	67	9457
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΛΙΝΒ	64	6387
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	66	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΚΟΖΜΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'Ι'Ζ	72	11185
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928
ΑΙΔΗΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΣΩΣ	73	9369
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ	66	40787

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑ/Α Τ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13633
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153

άρχει Γαλαξειδί	
α. Τζέντα 28/6	
α. Λομέ 8/7	
α. Γκρήν Μπαίη 12/7	
α. Χιρόσιμα 8/7	
α. Ρότερνταμ 29/6 για 'Αλγκεκίρας	
α. Μάρ ντέλ Πλάτα 4/7	
α. 'Αμστερνταμ 12/7	
άρχει 'Ελευσίνα	
άρχει Πειραιά	
ε. Σ. Βίνσεντ 4/5	
α. Κάρντιφ 21/4 για 'Αλγέρι	
α. Γάνδη 5/7 για Τζέντα	
επισκευές Πειραιά	
α. Λός 'Αντζέλες 12/7	
α. Τζέντα 28/6	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Κρίστιανσταντ 23/6 για 'Ερυθρά	
α. Λεμεσό 6/7	
α. Τσάρλεστον 14/7	
άρχει Πειραιά	
α. 'Αμβέρσα 17/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Βενετία 2/7 για Βομβάη	
άρχει 'Ελευσίνα	
α. Λός Πάλας 1/7	
ε. 'Αμβέρσα 14/7	
άρχει Χαλκίδα	
α. 'Αμβέρσα 10/7	
ε. Σάντος 8/7	
άρχει Πειραιά	
α. Μπαντάρ Χομείνι 2/7	
ε. Βενετία 16/7	
άρχει Πειραιά	
α. Ρουέν 10/7 για Καζαμπλάνκα	
άρχει Σιγλίδα	
α. Μπαντάρ 'Αμπάς 19/6	
α. Σένον 15/6	
άρχει 'Ελευσίνα	
άρχει 'Αντίκυρα	
άρχει 'Ιθάκη	
α. Καστελαμάρε 9/6	
ε. Ταμπίκο 5/7	
α. Μάλα 11/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 25/6	
άρχει Πειραιά	
στη Βομβάη	
ε. Μομπάσα 10/7	
α. Σαβόνα 13/7	
ε. Φλάσσινγκ 3/7	
α. Κόρκ 29/6 για Ρότερνταμ	
άρχει Τρινομάλη	
ε. Ρότερνταμ 15/7	
α. Σένον 11/7	
δ. Σουέζ 12/7	
ε. 'Αμβούργο 22/5	
α. Λός Πάλας 19/6	
ε. 'Αμβούργο 3/5	
δ. Κων/πολη 15/7	
στο 'Αμβούργο 29/6	
α. Χόγκ Κόγκ 15/7	
ε. Ντάρμπαν 10/7	
ε. Σαλάλα 9/7	
δ. Παναμά 29/6	
α. Ρίο 'Ιανέρο 29/6	
ε. Γόδυνα 15/7	
α. Λός Πάλας 16/6	
ε. Ταμπίκο 28/6	
ε. Σουέζ 15/7	
δ. Π. Σαϊδ 12/7	
α. Τζέντα 9/7	
μετον. *ΣΕΜΙ II* ('Ελλ.)	
άρχει Πειραιά	
ε. Σάντος 25/6	
στη Νικόσια 2/7	
ε. 'Αντεν 21/5	
ε. Ντουάλα 23/6	
άρχει 'Αργοςτάλι	
άρχει Πειραιά	
άρχει Χαλκίδα	
α. Λός 'Αντζέλες 23/6	
α. Τζέμπελ 'Αλι 29/6	
υπό παραλαβή	
στο Ντάρμπαν 27/6	
υπό παραλαβή	
ε. Πειραιά 24/6	
άρχει Πειραιά	
α. Γκντάνσκ 15/6	
α. Σεβίλλη 28/6	
α. Σινγκάπορη 7/6	
δ. Κων/πολη 28/6	

α. Μόντρεαλ 8/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/6	
ε. Λός Πάλας 2/7	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 25/5	
α. Μπ. 'Αίρες 19/6	

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	63	6303
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΗΣ Σ	57	6205
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΜΩΝ	71	15119
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	78	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ)	65	40043
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Α (δ)	70	48462
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΖΝΕΣ	44	7207
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ		
ΚΡΕ'Ι'Τ (δ)	73	152372
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ II	76	12376
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ	67	25279
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΗΝΩΡ	77	11213
ΑΛΚΜΑΝ	73	70088
ΑΛΚΜΗΝΗ	77	14530
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑ	63	1594
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	74	1800
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2605
ΑΛΦΑ	62	4722
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΒΥΣΤ	78	13889
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΠΗΒΟΡ	78	13889

α. Κάλουντιμποργκ 12/6	
α. Σπλίτ 28/4 για 'Αλγέρι	
α. Μπορντώ 17/5	
ε. Πειραιά 27/6	
άρχει Πειραιά	
α. Κεϋ Πόιντ 19/6	
α. 'Αμβέρσα 3/7 για Τζέντα	
ε. Σετουμπάλ 8/6	
στο Σάντος 29/6	
δ. Κων/πολη 7/6	
α. Σύνδεύ 29/6	
α. Μπουένος 'Αίρες 30/6	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Σύνδεύ 3/7	
άρχει Πειραιά	
δ. Κων/πολη 7/6	
ε. Σάντος 30/6	
άρχει Τάμπα	
α. Λονδίνο 23/6	
δ. Κων/πολη 18/6	
α. Βοστώνη 13/6	
α. Ρότερνταμ 16/6	
στο Μπεντί 5/5	
άρχει Πειραιά	
άρχει 'Αστακό	
α. Πόρτ Χάρκουρτ 6/6	
ε. Ρεγιουκλίν 22/6	
α. Μπλιμπό 25/4	
δ. Σουέζ 28/6	
δ. Κων/πολη 21/6	
άρχει Τρινομάλη	
άρχει Πειραιά	
ε. Γένοβα 27/6	
α. Σπλίτ 23/6	
δ. Σουέζ 14/6	
στο Σάντος 26/6	
δ. Κων/πολη 18/6	
α. Φός 2/6	
α. Σφός 23/4 για 'Ελλάδα	
ε. Πόρτ 'Αρθουρ 26/6	
α. Κόμπε 12/6 για Μπρισμαίνην	
άρχει Σιγλίδα	
α. Ρίο 'Ιανέρο 18/6	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
στο Ντουμπάι 3/7	
άρχει Πειραιά	
άρχει Σάρζα	
α. Χιούστον 16/6	
άρχει Πειραιά	
ε. Ροζάριο 7/6	
α. Ρεσίφ 18/5 για 'Αλγερία	
υπό παραλαβή	
άρχει Πειραιά	
α. Π. Τζούντιθ 31/5	
επισκευές Πειραιά	
α. 'Αμβέρσα 30/6 για Τζέντα	
α. Ροζάριο 2/7	
άρχει Πειραιά	
α. Κόμπε 19/6	
ε. Γουόροπουρτ 3/7	
'Αργεϊ Λονδίνο	
δ. Π. Σαϊδ 27/6	
α. Π. 'Εσκούιβελ 14/6	
α. Μπ. 'Αίρες 29/6 για Ρωσία	
ε. Σουέζ 20/6	
α. Χάβρη 2/7	
ε. Μαδέιρα 28/6	
α. Τολέδο 28/6	
α. Ρίτσαρν Μπαίη 23/6	
α. Χιούστον 11/6	
α. 'Αμβέρσα 3/7	
α. Βαλένθια 15/5	
ε. Πασιρ Γκουινάνγκ 29/6	
α. Λισσαβώνα 21/6	
α. Λάγος 1/6	
α. Α'οί 5/6 για Νιούκαστλ	
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/6	

α. Βουλώνη 15/6	
δ. Θερωνάτ 'Αιλ 24/6	
δ. Παναμά 20/6	
δ. Σουέζ 26/8/83	
ε. Λόγος 15/6	
α. Μπισμπιάνη 7/6	
ε. 'Αμβέρσα 3/7	
δ. Μπουλουμπουέλ 17/6	
δ. Ντιόβερ 27/6	
δ. Παναμά 29/6	
α. Λός Πάλαμος 29/6	
ε. Π. 'Αρθουρ 26/6	
α. Λόγος 16/6	
δ. Σουέζ 23/6	
α. Π. 'Αρθουρ 17/6	
υπό παραβολή	
ε. Τζακάρτα 9/6	
ε. Χόγκ Χόγκ 30/6	
α. Σαβάννα 28/6	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ.....	68	9118	ε. Λέγκχορν 30/6	ΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	17113	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ.....	76	13633	ε. Κομά Μπαϊν 22/6	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ.....	73	20685	α. Λισσαβώνα 30/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤΥ.....	78	13889	α. Κρισάμιν 8/6	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ.....	78	9998	δ. Π. Σαϊδ 28/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ.....	71	9049	ε. Ν. 'Υόρκη 28/6	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ.....	72	3822	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΓ'Σ.....	74	13631	δ. Γιβραλτάρ 26/6	ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ.....	80	9998	ε. Ραβέννα 18/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	76	13633	α. Λατώκα 25/6	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ.....	68	10009	α. Σάν Χουάν 15/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.).....	65	35304	αργεί 'Αλιβέρι	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ.....	68	36099	ε. Ροζάριο 1/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ.....	81	35522	α. Πόρτ Γουόλκον 22/6	ΑΡΙΣΤΕΥΣ.....	69	9979	ε. Ρεσίφ 20/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ.....	79	10993	α. Τενερίφη 2/7	ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ.....	80	9989	ε. Σάντος 26/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ.....	78	13889	δ. Σουέζ 23/6	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	65	1409	μεσογειοακές μεταφορές
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΟ.....	76	13633	α. Τσάλνα 28/6	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ.....	76	10801	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 27/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	71	9229	ε. Βομβάη 17/6	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ.....	76	5999	α. Μπότγουντ 25/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.....	79	13883	α. 'Αμβούργο 27/6	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ.....	65	20206	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	74	13633	ε. Κέμι 27/6	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	65	10987	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΝΗ (δ.).....	64	35333	α. Πειραιά 10/5	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	58	9720	ε. Κοσιν 4/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	73	13631	δ. Μπρουνομπούτελ 17/6	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ.....	65	11334	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	68	12348	δ. Δαρδανέλια 18/6	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ.....	75	8826	α. Χόγκ Κόγκ 29/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ.....	76	13633	α. Χουάνγκου 20/6	ΑΡΚΤΟΣ.....	70	9778	δ. Γιβραλτάρ 27/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ.....	74	13633	α. Κομά Μπαϊν 1/6	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ.....	81	16300	δ. Γιβραλτάρ 22/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ.....	77	15378	ε. 'Αμβέρσα 29/6	ΑΡΜΟΝΙΑ.....	73	23144	ε. Σινκαπούρη 18/6
ΑΝΑΣΑΜΕΝΗΣ.....	68	10183	αργεί Πειραιά	ΑΡΜΠΕΛΛΑ.....	75	22575	α. Μπάχια Μπλάνκα 31/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	66	23392	α. Λειζόες 18/5	ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.....	52	6906	στο Κουβέιτ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	80	15688	ε. Ρίτσοντς Μπαϊν 25/6	ΑΡΤΕΜΙΣ.....	79	23193	α. Νταμά 24/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.....	67	53448	αργεί Πειραιά	ΑΡΤΕΜΙΣ.....	77	11982	ε. Γενόβα 29/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ.....	75	16822	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/6	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.).....	77	66259	δ. Ντουμπάι 14/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.....	62	11503	αργεί Πειραιά	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	84	22172	α. Γουέινα 17/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.).....	75	70668	α. Πειραιά	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	76	30149	α. Γιούρπουρι 27/6
ΑΝΑΤΟΛΗ.....	70	8998	μεσογειοακές μεταφορές	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.....	76	10142	αργεί Γάνδη
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ.....	65	13638	αργεί 'Αμβούργο	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ.....	63	19633	α. Σίμα 27/9
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ.....	71	18634	στο Παλέρμο 3/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	66	16094	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ.....	69	40316	α. 'Αμβέρσα 14/6	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	70	10491	αργεί Λονδίνο
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.).....	84	38500	υπό κατέλκυση	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	84	25063	υπό κατέλκυση
ΑΝΔΡΟΣ Α'Γ'Α.....	83	10470	ε. Σάντος 25/6	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.).....	72	42253	α. Ούμ Σάιντ 29/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.).....	72	119505	α. Τουμπάρδο 20/5	ΑΣΗΜΙΝΑ.....	66	35001	α. Βαλτιμόρη 23/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.).....	72	119505	α. Τουμπάρδο 17/5	ΑΣΙΑ.....	67	9525	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	76	115461	αργεί Πειραιά	ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	63	6478	ε. Σάρα 4/7
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ.....	73	32781	δ. Θέρσεντ 25/6	ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ.....	68	17458	δ. Παναμά 30/6
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ.....	73	13753	α. Σινκαπούρη 26/6	ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.).....	71	70481	α. Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.).....	72	79746	α. Π. Χέντλιντ 20/6	ΑΣΚΟΝΑ.....	81	30500	δ. Παναμά 28/6
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.).....	70	104797	α. Γιούρπουρι 18/6	ΑΣΛΕ'Υ.....	70	13363	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/6
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ.....	77	20676	α. Λός 'Αντζελες 15/6	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.....	61	9852	αργεί Πειραιά
				ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ.....	60	8786	αργεί Πειραιά
				ΑΣΤΕΡΙ.....	65	6151	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΜΟΣ.....	76	8376	δ. Π. Σαϊδ 3/7	ΑΣΤΕΡΙΩΝ.....	72	13136	ε. 'Ιμμονίντεν 15/6
ΑΝΕΜΩ Κ.....	71	4981	ε. Πιομπίνο 1/7	ΑΣΤΕΡΟ'Ι'ΝΤ.....	60	6134	ε. Πειραιά 23/6
ΑΝΕΜΩΝΗ.....	79	10996	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/6	ΑΣΤΗΡ.....	74	13633	ε. Π. Κέλανγκ 26/6
ΑΝΘΕΜΙΟΣ.....	70	9981	ε. Πειραιά 14/6	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ.....	60	3890	αργεί Γαλαξείδι
ΑΝΘΙΑ.....	64	11034	αργεί Πειραιά	ΑΣΤΥΑΝΑΣ.....	75	38611	στη Μπάχια Μπλάνκα 30/6
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.....	76	16646	ε. 'Ακαμα 12/6	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.).....	70	17485	δ. Κων/πολη 24/6
ΑΝΘΟΣ.....	79	11000	α. Λομέ 22/6 για Λάγος	ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.).....	62	18033	α. Πόρτομουθ 30/6
ΑΝΙΜΑΡ.....	65	1926	μεσογειοακές μεταφορές	ΑΣΩΜΑΤΟΣ.....	71	9466	ε. Σάουθεντ 'Ανκορατζ 27/6
ΑΝΙΜΑΡ.....	72	10527	α. Μπαρμπάντος 21/6 για Λονδίνο	ΑΤΑΛΑΝΤΑ.....	69	13341	δ. Παναμά 28/6
ΑΝΝΑ.....	76	16438		ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	72	11000	α. Ταμπίκο 15/6
ΑΝΝΑ.....	64	2020	στο Ρότερνταμ 1/5	ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	66	6235	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.).....	71	115925	αργεί Πειραιά	ΑΤΙΑ Κ. (δ.).....	72	105013	δ. Σουέζ 20/6
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	74	8915	ε. 'Αμβέρσα 3/7				
ΑΝΝΙΤΑ.....	64	10741	αργεί Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.).....	68	40548	α. Κόρπους Κρίστι 28/6
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.....	65	19758	δ. 'Ελσινόρη 13/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ.....	69	16229	αργεί Μαλάγκα Μπαϊν
ΑΝΝΟΥΛΑ.....	71	9826	α. Μπ. 'Αίρες 16/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ.....	76	16056	υπό παραλαβή
ΑΝΤΑΙΟΣ.....	71	16379	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 3/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ.....	62	4916	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I.....	54	5383	αργεί Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ.....	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΑΡ.....	70	16973	α. Μπανγκόγκ 25/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΙΣΜΑΝ.....	69	16229	α. Κομά Μπαϊν 2/6
ΑΝΤΑΡΕΣ.....	67	43231	α. Σάρροχ 26/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ.....	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ.....	77	16356	υπό παραλαβή	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ.....	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΛΑΡΚΤΙΚ.....	69	11430	ε. Βομβάη 3/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ.....	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ.....	74	7557	ε. Λάγος 30/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ.....	67	6103	α. Δουνκέρκη 23/6
ΑΝΤΕΛΑ.....	62	4207	αργεί Χαλκίδα	ΑΤΛΑΝΤΙΣ.....	77	35706	στην 'Αλεξάνδρεια
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	67	24829	αργεί Πόρτμπουρν	ΑΤΛΑΝΤΙΣ.....	63	6246	α. Βαρκελώνη 8/6
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ.....	71	30193	δ. Σκαώ 18/6	ΑΤΛΑΝΤΙΣ.....	60	5788	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ.....	77	34130	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/6	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ.....	73	20354	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ.....	84	36353	ε. Τής 27/6	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ.....	68	10182	δ. Δαρδανέλια 19/6
ΑΝΤΕΜΠΑΛΤΙΚ.....	70	15898	α. Ρουέν 29/6	ΑΤΛΑΣ.....	77	11804	α. Πειραιά 7/6
ΑΝΤΟΥΛΕΤΤΑ.....	78	24941	α. Σακάι 11/6	ΑΤΡΕΒΙΔΑ.....	68	12936	ε. Μπ. 'Αμπάς 2/7
ΑΝΤΙΓΟΝΗ.....	76	23149	ε. Μπουσάν 10/6	ΑΤΡΕΥΣ.....	74	13633	αργεί Ντάρ-ε-Σαλάμ
ΑΝΤΙΟΠΗ.....	78	10996	ε. Μ. Μανγκάου 24/6	ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ.....	73	7594	α. Ρότερνταμ 22/5
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ.....	72	11931	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/6	ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ.....	72	9301	ε. Σετομπάλ 22/5
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	30622	δ. Παναμά 28/6	ΑΤΤΙΚΗ.....	61	1385	ε. 'Αμστερνταμ 3/7
ΑΝΤΩΝΗΣ.....	67	8865	α. Ταμπίκο 29/5	ΑΤΤΙΚΟΣ.....	76	16366	μεσογειοακές μεταφορές
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.....	74	5932	α. Πειραιά 3/6 για Γιβραλτάρ	ΑΥΛΙΣ.....	72	16402	ε. Παράνγκουα 17/6
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ.....	76	15934	ε. Ρίο Γκράντε 14/6	ΑΥΛΙΣ.....	79	10993	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/7
ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	67	9843	δ. 'Εσκουμιν 5/6	ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ.....	60	3476	αργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.).....	65	38607	αργεί Πειραιά	ΑΥΡΑ.....	68	9624	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ III.....	77	38515	α. Ταϊτσούνγκ 6/6	ΑΥΡΑΦΟΡΟΣ.....	64	4566	α. Μπέρκιν 30/6
ΑΞΙΟΣ.....	65	3860	α. Πειραιά 23/3	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680	αργεί Ρίβερ Μπλακγουότερ
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ.....	76	6051	ε. Βαλένσια 29/6	ΑΦΟΡΟΣ (δ.).....	65	38606	αργεί Πειραιά
ΑΠΕΣ.....	73	16397	ε. Π. Σαϊδ 16/6	ΑΦΟΒΟΣ.....	68	35477	α. Ρίο 'Ιανέιρο 20/6
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ.....	63	9733	αργεί Πειραιά	ΑΦΡΙΚΑ.....	85	5021	αργεί Γάνδη
ΑΠΙΚΟ.....	64	9868	δ. Κων/πολη 2/6	ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	64	6474	ε. Πειραιά 19/6
ΑΠΟΙΑ.....	75	34409	α. Φλάινγκ 13/6	ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	78	19253	ε. Κουβέιτ 20/6
ΑΠΟΛΛΩΝ.....	70	18662	α. Ρότερνταμ 30/6	ΑΦΡΟΔΙΤΗ Κ.....	76	10482	υπό παραλαβή
ΑΠΟΛΛΩΝ.....	72	13136	δ. Σουέζ 22/6	ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.).....	56	16944	αργεί Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ.....	72	17899	α. Μπάχια Μπλάνκα 24/6	ΑΦΡΟΣ.....	68	3340	ε. Τζέντα 17/6
ΑΠΟΥΣ.....	70	3275	αργεί Πειραιά	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.).....	62	13017	α. Αύγουστα 24/6
ΑΡΑΜΙΣ.....	75	1586	ε. 'Αμβούργο 3/7	ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	65	21479	αργεί Τρινκομάλη
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ.....	82	13800	α. Λός 'Αντζελες 29/6	ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	61	16486	δ. Σουέζ 13/6
ΑΡΑΝ.....	80	10428	ε. Σίμα 25/6				
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ.....	77	11281	α. Σιμίζου 12/6	ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8406	αργεί Σετομπάλ
ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	68	24877	αργεί Πειραιά	ΒΑΝΤΑ.....	66	13762	αργεί Τρινκομάλη
ΑΡΓΟΣ.....	69	9842	α. Λός Πάμπος 25/6	ΒΑΡΒΑΡΑ ΤΟΥ.....	50	5317	υπό παραλαβή
ΑΡΓΥΡΟ.....	59	8775	αργεί Πειραιά	ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ.....	70	9247	αργεί 'Αργουσόλι
ΑΡΓΥΡΟ.....	57	3970	αργεί Πειραιά	ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ.....	76	11802	α. Σινκαπούρη 27/6
ΑΡΓΩ.....	72	16207	αργεί Πειραιά	ΒΑΡΗ.....	82	22474	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/6
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ.....	78	1587	α. 'Αμβούργο 27/6	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ.....	64	30582	αργεί 'Αλιβέρι
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	77	1587	α. Τάραντα 28/5	ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ.....	68	14771	α. Ρίο Γκράντε 4/6
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	76	1578	αργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΙΑΣ.....	79	16432	ε. Κεμπέκ 27/6
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ.....	76	1579	αργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΙΑΣ Δ.....	77	3827	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/6
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	78	1587	α. 'Ιμμινγκαμ 2/7	ΒΑΣΙΛΙΑΣ IV.....	51	1704	μεσογειοακές μεταφορές
ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ.....	76	1579	δ. Ντόβερ 27/6	ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	81	16300	ε. Σικάγο 24/6
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ.....	77	1579	ε. Γκάρστον 30/6	ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	52	2582	αργεί Λευκάδα
				ΒΕΓΚΑ (δ.).....	78	18643	ε. Λύτελτον 25/7
ΑΡΕΘΗ.....	73	13631	α. Ρότερνταμ 28/6	ΒΕΛΟΣ.....	75	15981	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/5
ΑΡΕΘΗ Α.....	69	9343	α. Πειραιά 22/6	ΒΕΝΙ II.....	77	18993	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 9/6
ΑΡΕΘΗ Σ.....	62	9124	αργεί Πειραιά	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.).....	66	39580	ε. Τέντεν Τέρμιναλ 2/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.....	72	20239	α. Τζέντα 24/5	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.).....	74	38178	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/6
ΑΡΕΘΟΥΣΑ.....	63	9778	αργεί Πειραιά	ΒΕΡΑ.....	65	20806	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗ.....	79	16169	δ. Ντόβερ 2/7	ΒΕΡΓΩ (μ.).....	72	57527	ε. Πειραιά 21/6
ΑΡΙΑΝΑ.....	73	23134	α. Φρημάντλ 21/6	ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΗ.....	66	10210	α. Μπαρντ 14/6
ΑΡΙΕΣ.....	60	7839	αργεί 'Ιθάκη				

ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.....	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ.....	66	19633
ΒΙΚΙΓΚ.....	62	13321
ΒΙΚΟΡΙΑ.....	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II.....	68	12005
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ.....	60	6572
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ.....	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.).....	72	119794
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	65	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ.....	83	12811
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.....	88	12252
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.).....	86	38818
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ.....	76	18037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ.....	78	15269
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ.....	67	15421
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.....	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	66	15773
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.....	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.....	52	1899
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
ΓΙΟΥΝΙΑΛΚ.....	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
ΓΙΟΥΡΟΖΗ.....	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΖΚΑ'Υ.....	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ.....	73	9290
ΓΙΩΤΑ.....	82	10163
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.).....	84	34568
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.).....	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.).....	85	3998
ΓΚΑ'Ι'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	71	8739

ΓΚΑΛΛ.....	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	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'Τ'ΛΑΝΤ (δ.).....	86	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 ΝΤΟΛΦΩ.....	77	16432
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΩ.....	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 ΣΟΥΟΥΡΝΤ.....	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

δ. Γιβραλτάρ 13/6.....		
α. Νάντες 6/6.....		
α. Πειραιά.....		
δ. Γιβραλτάρ 28/6.....		
α. Κολόμπο 16/6.....		
α. Πειραιά.....		
ε. Αλεξάνδρεια 23/6.....		
α. Ντουλούβ 11/6.....		
α. Πειραιά.....		
ε. Μονρόβια 9/7.....		
α. Στυλίδα.....		
α. Στυλίδα.....		
α. Στυλίδα.....		
α. Χαλκίδα.....		
α. Πειραιά.....		
δ. Γιβραλτάρ 16/6.....		
ε. Μόντρεαλ 26/6.....		

υπό παραλαβή.....		
α. Σούνεϊ 30/5.....		
α. Αλγκεκίρας 21/6.....		
α. Σητά 9/5.....		
α. Ρότερνταμ 17/56.....		
α. Σάντος 27/6.....		
δ. Σουέζ 15/6.....		
ε. Τζέντα 16/6.....		
α. Νητράϊτ 16/6.....		
δ. Παναμά 2/6.....		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/7.....		
α. Υγουμενίτσα.....		
α. Λ. 'Αντζελες 7/6 για Μπ. 'Αϊρες.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ε. Πειραιά 16/6.....		
α. Γιβραλτάρ 19/6 για Μάλτα.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
α. Ντονάλα 30/5.....		
στο Ντάρ-ε-Σαλάμ.....		
Διάλυση 'Ισπανία.....		
α. Π. 'Ελίζαμπεθ 13/6 για 'Αργεντινή.....		
ε. Πειραιά 27/6.....		
ε. Λας Πάλμας 30/5.....		
ε. Μπ. 'Αμπάς 2/7.....		
α. Σέοντα 4/6.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/6.....		
α. 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.....		
α. Πόρτομπαρ.....		
α. Σαβάννα 12/6.....		
α. Πειραιά.....		
α. Κολόμπο 11/6.....		
ε. Λάγος 17/6.....		
πρόξ διάλυση.....		
α. Πειραιά.....		
δ. Παναμά 1/7.....		
α. Πειραιά.....		
στον Πειραιά.....		
α. Πειραιά.....		
α. Πειραιά.....		
α. Μπ. 'Αϊρες 15/6.....		
δ. Π. Σαϊδ 1/7.....		
α. Αύγουστα 5/6.....		
α. Πειραιά.....		
α. Κότκα 17/6.....		
ε. Αλεξάνδρεια 24/6.....		
α. Φουτζέιρα 22/6.....		
ε. Λας Πάλμας 2/7.....		
α. Πειραιά.....		
α. Φουτζέιρα 2/7.....		
α. Πειραιά.....		
ε. Κολόμπο 26/6.....		

α. Π. Σαϊδ 26/4.....		
α. Αμβέρσα 17/6.....		
α. Πειραιά.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
α. Τάουναβιλ 11/56.....		
α. Σεπετιμπα 24/6.....		
α. Πειραιά.....		
α. Πειραιά.....		
α. Πειραιά.....		
στον Πειραιά 27/6.....		
α. Χάμπτον 29/6.....		
στο Ροζάριο 4/7.....		
α. Πειραιά.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/6.....		
α. Χάμπτον 28/6.....		
α. Μπουένος 'Αϊρες 19/6.....		
α. Μπουένος 'Αϊρες 23/6.....		
ε. Μπ. 'Αϊρες 23/6.....		
α. Σιγκαπούρη 12/6.....		
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 17/6.....		
ε. Μπ. 'Αϊρες 5/6.....		
α. Λας Πάλμας 26/6.....		
ε. Τζέντα 17/6.....		
α. Πειραιά.....		
α. Σάντα Φε 27/6.....		
α. Πειραιά.....		
α. Μπ. 'Αϊρες 3/5.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/6.....		
α. Σάν Νικόλας 1/7.....		
α. Ρουέν 30/6.....		
δ. Παναμά 28/6.....		
α. Σ. Τζών 28/3 για 'Αλγέρι.....		
α. Σάντα Φε 24/6.....		

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥ.....	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ.....	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚ.....	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 ΝΙΟΥΣ (δ.).....	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.....	71	12202
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ.....	63	15381
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	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 ΓΟΥΛΙΝΗ.....	69	26356
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ.....	65	16483
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ.....	65	14564
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ.....	66	20723
ΓΟΡΓΩ.....	58	7061
ΓΟΥΛΙΝΗ (δ.).....	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ Α'Ι'Λ.....	68	2206
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ.....	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ.....	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 ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ.....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.).....	84	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.).....	82	19555
ΓΟΥΡΑΝΤ.....	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.....	63	8380
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.).....	58	16277
ΔΙΑΚΑΝΗΣ.....	63	8872
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	56	8243
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.).....	58	13105
ΔΙΑΣ.....	71	16379
ΔΙΑΥΜΟΙ.....	76	19166
ΔΙΑΩ.....	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 II.....	72	9132
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
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.....	60	2091
ΕΛ ΓΚΑΚΕΟ.....	70	5538
ΕΛΑΦΙ.....	68	19495

α. Χιούστον 27/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/6
δ. Π. Σάϊδ 3/5
ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/5
δ. Γιβραλτάρ 16/6
α. Χιούστον 28/6
α. Ρόττερνταμ 27/6
α. Σιγκαπούρη 20/6
ε. Σιγκαπούρη 8/5
α. Βρέμη 4/7
α. δ. Σουέζ 30/6
στο Μπουστό
άρχει Σετουμπάλ
α. Μοντεβιδέο 11/6
ε. Σινγκάγκ 23/4
α. Τσάνα 21/6
άρχει Σετουμπάλ
ε. Πειραιά 21/6
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
δ. Παναμά 4/6
ε. Τάραντα 26/6
μετον. «BIPΤΖΙΝΙΑ» (Μπαχ.)
δ. Γιβραλτάρ 30/6
ε. Κουβέϊτ 6/6
άρχει 'Αστακό
άρχει Πειραιά
υπό παραλαβή
στον Πειραιά
α. Κουβέϊτ 14/6 για Βραζιλία
ε. Πόρτ 'Αλμπέρτ 27/6
α. Νόττμπαμ 10/6
α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 29/6
ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/6
ε. Φός 29/6
α. Σ. 'Αραβία 22/6
ε. Πειραιά 16/6
α. Τζέντα 21/6
α. Γουέστερνπορτ 6/6
δ. Σουέζ 25/6
α. 'Αμστερνταμ 24/6
δ. Σκάω 17/6
α. 'Οκλαντ 28/6
δ. Π. Σάϊδ 1/7
δ. Κωνσπολή 28/6
δ. Σουέζ 8/6
άρχει Γαλαξείδι

ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	δ. Σκαώ 30/5	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12680	α. Πειραιά 21/5
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	ε. 'Αλεξάνδρεια 27/6	ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	α. Παναμά 26/6
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ Ι	64	10652	ἀργεί Στυλίδα	ΘΑΝΙΚΙ	61	9516	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ἀργεί Πειραιά	ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	ε. Μανίλα 20/5	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Ριγίεκα 2/7
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	ἀργεί Πειραιά	ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	63	10936	α. Λιβερούλη 29/6	ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	76	9444	ε. Σετούμπάλ 23/6
ΕΛΕΝΗ	60	1995	ἀργεί Πειραιά	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Μονρόβια 23/6
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	α. Ρίο Γκράντε 25/6	ΘΕΑΝΤΩ ΑΣ.	72	22866	ε. Τζέντα 23/6
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές	ΘΕΚΟΣ	78	16685	δ. Παναμά 30/6
ΕΛΕΝΗ ΛΟΡΕΛ	61	7293	υπό παραλαβή	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	ε. Πράια Μόλ 30/5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	ἀργεί Γάνδη	ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	ε. Μομπιλ 29/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	α. Παρανάγκουα 22/6	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Φιλαδέλφεια 23/6	ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	δ. Παναμά 25/6	ΘΕΟΝΥΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Ραβέννα 8/6
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. Σαβάννα 15/6	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	ε. 'Αμστερνταμ 30/6
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	α. 'Ακαμπα 9/6	ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Σάντος 27/67
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 27/6	ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.)	75	18951	υπό παραλαβή
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	δ. Κων/πολη 14/6	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	στη Σιγκαπούρη 12/6	ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Χέυ Πόιντ 17/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΪΣ	62	6846	α. Τζέντα 30/3	ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	υπό παραλαβή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	71	10328	στη Σιγκαπούρη 2/7	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. 'Αμβούργο 29/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στη Σιγκαπούρη 13/6	ΘΙΑΣΩΝ	70	11489	ἀργεί Λονδίνο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΪΤΟΡ	78	17172	στη Ν. 'Υόρκη 2/7	ΙΚΑΝ	58	2882	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	72	8987	στον Πειραιά 4/7	ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	α. Ντάρμπαν 19/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ἀργεί Σαρζά	ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ἀργεί Στυλίδα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μπίτερ Λέικς 8/3	ΙΜΑΛΑΪΑ	62	10981	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846	ἀργεί Πειραιά	ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	στη Ν. 'Υόρκη 2/7	ΙΝΤΕΡΜΙΣΙΤΥ	51	3640	ε. Τσιταγκόνγκ 7/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ἀργεί Πειραιά	ΙΟΛΙ	72	4999	δ. Δαρδανέλια 7/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10329	ἀργεί Πειραιά	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960	δ. Κρέμε 20/6 για Ρουέν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΖΙΠ	72	13098	ἀργεί 'Ελευσίνα	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Π. Σαϊδ 30/6
ΕΛΛΗ	76	11282	επώλ. 'Αλλοδαπούς	ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237	α. Σιγκαπούρη 22/6	ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Κολόμπο 28/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	ε. Χάμπτον 24/6	ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. 'Αλεξάνδρεια 28/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Χάμπτον 29/6	ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	α. Ντακόρ 20/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Βαλτιμόρη 21/6	ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	στο Τσιταγκόνγκ 27/5
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Μπάγια Μπλάνκα 16/6	ΙΩ	69	8909	δ. Σουέζ 8/6
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Τενερίφη 1/7	ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Ρίο Γκράντε 27/6
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	ε. Τζέντα 4/6	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Π. Σαϊδ 3/7
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Σάροχ 26/6	ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΠΑΝ	67	5487	ἀργεί Πειραιά	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	ε. 'Αμπίτζαν 2/6
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ἀργεί Πειραιά	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Ρας Τανούρα 21/6
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Ρεγιουνιόν 13/6	ΙΩΝ	71	11506	ἀργεί Λονδίνο
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Κόμπε 30/6				
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Γκέρλιντον 1956				
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Σιγκαπούρη 5/6	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. 'Οζάκα 13/6 για Μπουσάν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	27830	ἀργεί Σετούμπάλ	ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	α. Ντάρμπαν 28/6
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 28/6	ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	ε. Μομπάσα 12/6
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. 'Αμβέρσα 1/7	ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	ἀργεί Πειραιά
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Γένοβα 29/6
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	επισκευές Κινούρα 5/7	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Ντάρμπαν 26/6
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	στην Γάνδη	ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	ε. Κεμπέκ 4/6
ΕΠΟΣ	77	9786	δ. Π. Σαϊδ 25/6	ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	ε. Βοστώνη 26/6
ΕΠΟΣ	78	6053	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	α. Σιγκαπούρη 19/6
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Γάνδη 2756 για Φλάσσινγκ	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Ρίο 'Ιανέιρο 15/6
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Γουόλμινγκτον 7/5
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 21/6	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Λουλέα 20/6
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Σετούμπάλ 21/6	ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	ἀργεί Λουάντα
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	α. Μπ. 'Αίρες 16/6	ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	α. Λας Πάλας 25/6
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	67	46248	στη Σιγκαπούρη 30/3	ΚΑΛΨΩ	73	6172	α. Θέουτα 21/6
ΕΡΟΥΪΚ ΣΕΪ'ΛΟΡ	57	2074	ἀργεί Χαλκίδα	ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Χόγκ Κόγκ 26/6
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Π. Σαϊδ 26/6	ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/6
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α. Σάντος 12/6	ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	α. Βανκούβερ 17/5
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	υπό παραλαβή	ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	ε. 'Αϊν Σούκνα 17/6
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Π. α. Πιέρ 16/6	ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	71	4960	α. 'Αλεξάνδρεια 14/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	ε. Ρουέν 20/6	ΚΑΠ ΙΤΕΑ	74	3600	δ. Κων/πολη 20/6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	α. 'Αμβέρσα 23/6	ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	81	31850	δ. Κων/πολη 27/6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	δ. Σουέζ 18/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	α. Πειραιά 24/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Όμ Κόρ
ΕΥΒΟΪ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 17/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	δ. Γιβραλτάρ 30/6
ΕΥΗ Λ.	67	14569	δ. 'Επτάνησα 14/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	α. Χάβρη 27/6
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Γουέλικτον 30/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	α. Σιγκαπούρη 20/6
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	δ. Κων/πολη 24/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Τής 16/5 για 'Αλγίρι
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Ντάρμπαν 19/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΥΛΑΙΑ	59	8630	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/6
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Στα Φρανσίσκο 29/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Γιούροπορτ 2/7
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. 'Εσπερηνκ 28/6	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. 'Ικόνιο 27/5
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ἀργεί Στυλίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. 'Αλγκεθίρας 23/6
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	ἀργεί Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ε. Πειραιά 8/6	ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	α. Γιουροπορτ 17/6
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	ἀργεί Χαλκίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Λός 'Αντζελες 18/6
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ἀργεί Βομβάη
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ἀργεί Χαλκίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/7
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Ντόβερ 4/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	ε. Βανκούβερ 26/6
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Κόμπε 15/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	δ. Γιβραλτάρ 15/6
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	δ. Π. Σαϊδ 3/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ἀργεί Νουεβίτας
ΕΦΗ	61	3791	ε. Νασσάου 28/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			α. Τζέντα 186
				ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Ρότερνταμ 3/7	ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Σουέζ 23/6
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	δ. Σουέζ 1/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	ἀργεί Πειραιά
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Ροζάριο 20/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Λ.	66	19595	α. Κομώ Μπαϊ 22/6
ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282	α. Λας Πάλας 3/6	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ἀργεί Πειραιά
ΖΕΤΤΑ	71	20516	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 24/6	ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/6
ΖΕΥΣ	60	11687	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Λός 'Αντζελες 26/6
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/6	ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	ε. Χάιφα 1/7
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Γκόουβ 12/6 για Σαφάγκα	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Κάρντιφ 14/5
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Χάβρη 30/6	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	α. Πειραιά 27/6
ΖΥΓΟΣ	76	19166	ε. Κέιπ Τάουν 20/4	ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	δ. Π. Σαϊδ 3/7
ΖΥΓΟΣ	69	3490	ἀργεί 'Αστακό	ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Μασσαλία 22/6
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	επισκευές 'Αμβούργο 9/6
ΗΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Νιούκασλ 22/6
ΗΖΥ ΡΑΪΝΤΕΡ	81	4617	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΖΚΑΝΤΑ	63	12407	ἀργεί 'Αργιστόλι
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Παρανάγκουα 7/6	ΚΑΖΟΣ	76	14983	α. Ταμπικό 21/6
ΗΡΩ	65	23390	ε. Λισαβόνα 22/6	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Βερακρούζ 26/5
ΗΣΤΡΟΥΪΝΤ	81	16700	α. Βουλώνη 15/6	ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/6
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ἀργεί 'Αργιστόλι	ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΑΟΥ	59	4632	ἀργεί Χαλκίδα
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ἀργεί Λονδίνο	ΚΑΣΤΛ ΣΗΛ	68	26537	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ	84	16794	α. Ν. 'Υόρκη 1/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Κων/πολη 7/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	α. Βίλα Κονσταντίνου 27/6	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Σπέτζια 12/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	α. Μπούλεν Μπαϊν 17/5	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	α. 'Αμβέρσα 28/6	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Π. Σαϊδ 30/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	δ. Π. Σαϊδ 2/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ἀργεί Σιγκαπούρη
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	α. Ν. 'Υόρκη 15/6	ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	

KATIE 60 10187 άργει Γαλαξεισι
KATINA (δ)..... 66 38878 α. Μπιλμπό 29/5

ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ..... 66 29955 ε. Βανκούβερ 19/6
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ..... 72 14651 α. Π. Έλζαμπεθ 26/6
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ..... 73 9219 α. Λας Πάλμας 28/6
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ..... 62 11416 άργει Ρίβελ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ..... 71 9868 ε. Π. Χάρκουρτ 6/6
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ..... 78 9862 α. Άμβέρσα 30/6
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ..... 77 9736 ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 1/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ..... 77 10460 ε. Μπ. Άιρες 29/6
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕΎ..... 71 9964 δ. Θέρσεντ Άιλ. 18/6
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ..... 72 8908 ε. Σχζέιν 12/6
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ..... 72 10013 δ. Έπτανησα 18/6
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ..... 74 8896 α. Ν. Ύορκη 19/6
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ..... 58 13700 άργει Ρίβελ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ..... 78 8890 δ. Παναμά 30/6
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ..... 69 12251 α. Μπ. Άιρες 14/6
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ..... 75 16307 α. Άμβέρσα 16/6
ΚΕΡΤΙΣ..... 73 16459 α. Ν. Όρλεάνη 20/6
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ..... 68 7509 άργει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ..... 55 8272 στην Τερνούζεν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ..... 71 13907 άργει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ..... 58 5250 άργει Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ)..... 71 16400 ε. Ρίο Άντέιρο 10/6
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ)..... 66 52870 α. Τερνέστη 26/6
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)..... 78 245140 α. Φουτζέιρα 24/6
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ)..... 65 35395 α. Αύγουστα 20/6
ΚΙΜΩΛΟΣ..... 64 7891 άργει Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ..... 67 12701 α. Γένοβα 27/6
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ..... 77 17300 α. Ντόρμπαν 11/6
ΚΛΑΣΙΚ (μ)..... 73 73492 άργει Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ..... 76 16366 α. Κέιπ Τάουν 21/6
ΚΛΕΙΩ..... 58 8791 άργει Πειραιά
ΚΟΜΕΤ..... 72 9824 δ. Ντόβερ 19/54
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ..... 71 15547 α. Νταμπιέρ 7/6
ΚΟΝΔΩΡ..... 67 6842 άργει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ..... 73 39219 δ. Ντόβερ 2/6
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ..... 81 16000 δ. Π. Σαΐδ 30/6
ΚΟΝΚΑΡ ΗΘΑΙΣΤΟΣ..... 83 45025 δ. Έσκουμίνς 8/6
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ)..... 77 105000 α. Γιουροπόρτ 20/6
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ..... 81 16000 δ. Π. Σαΐδ 27/6
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ..... 72 39219 δ. Ντόβερ 27/6
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ..... 71 38820 α. Ρότερνταμ 29/6
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ..... 80 16000 α. Ν. Ύορκη 6/6
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ)..... 73 114543 α. Π. Γουάλλκοτ 1/6
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ..... 68 22836 α. Σάντος 22/6
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΕΙΔΟΝ..... 79 16000 α. Ντόρμπαν 27/6
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ..... 70 24693 α. Μπάχια Μπλάνκα 8/6
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ..... 82 16000 α. Σάντος 28/6
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΟΝ..... 81 16000 α. Μπάχια Μπλάνκα 16/6
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ..... 67 7680 ε. Ν. Ύορκη 28/6
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ
ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ..... 77 5539 α. Τσάρλεστον 15/6
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ..... 67 7687 ε. Πειραιά 27/6
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ..... 71 14764 ε. Σουέζ 3/7
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ..... 63 7689 στη Μομπάσα
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)..... 84 38000 υπό καθέλκυση
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ)..... 55 8998 άργει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ..... 62 10451 ε. Πειραιά 18/6
ΚΟΡΟΝΕΤ..... 78 9862 δ. Πριναμά 13/5
ΚΟΡΥΤΟΝ..... 75 19134 α. Σιγκαπούρη 23/6
ΚΟΡΩΝΙΑ..... 70 11826 α. Ν. Όρλεάνη 22/6
ΚΟΣΜΟΣ..... 59 2670 άργει Άστακό
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ..... 64 4772 προσάραξε Τζιμπουτί
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ..... 66 5153 στο Ντουμπάι
ΚΡΑΤΑΙΟΣ..... 75 7415 άργει Πειραιά
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II..... 75 6084 α. Άλγκεθίρας 21/6
ΚΡΑΤΩΝ..... 76 7427 δ. Κων/πολη 20/6
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ..... 58 3914 α. Σάν Χοσέ 2/6/82
ΚΡΗΤΗ (δ)..... 69 34169 α. Κόρπους Κρίστι 30/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ..... 82 11500 α. Κόμπε 15/6 γιά Τζέντα
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)..... 68 14923 α. Κόμπε 13/6
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ..... 82 11500 δ. Παναμά 29/6
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ)..... 74 42470 α. Σάλαμ Βόε 23/6
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ..... 78 10832 ε. Πουλμοντάι 30/6
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)..... 67 14926 δ. Σουέζ 23/6
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ..... 82 11500 α. Κόμπε 14/6
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ)..... 73 42470 άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ..... 77 10832 ε. Κόμπε 21/6
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ..... 82 11500 υπό παραλαβή
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ..... 78 10832 ε. Άντσόν 15/6
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ..... 79 10832 ε. Ούμ Σαΐντ 22/6
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ)..... 71 14923 άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ)..... 74 61054 δ. Γιβραλτάρ 29/6
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ)..... 73 61054 δ. Π. Σαΐδ 1/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)..... 73 42470 δ. Π. Σαΐδ 26/6
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ..... 82 11500 α. Κόμπε 14/6
ΚΡΙΟΣ..... 59 16875 άργει Πειραιά
ΚΡΙΟΣ..... 75 7028 έπισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ..... 67 9549 δ. Γιβραλτάρ 19/6
ΚΡΙΤΩΝ..... 59 7158 άργει Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ..... 76 6598 ε. Χιούστον 28/6
ΚΡΟΝΟΣ..... 73 11170 α. Άσντοντ 8/6
ΚΡΟΝΟΣ..... 67 6911 δ. Σουέζ 1/7
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ..... 58 1596 άργει Πειραιά
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ..... 78 21194 α. Ρίο Γκράντε 9/6
ΚΥΔΩΝΙΑ..... 65 2025 μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ..... 66 13870 άργει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ..... 62 4784 α. Πειραιά 8/6
ΚΥΘΝΟΣ (δ)..... 71 17355 α. Πόρτομπουβ 19/6
ΚΥΚΝΟΣ (δ)..... 71 17355 ε. Σουέζ 18/6
ΚΥΜΑ..... 60 7758 άργει Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ..... 77 23596 υπό παραλαβή
ΚΥΡΑΡΗΝΗ..... 61 9443 άργει Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ..... 81 38000 α. Λουλέα 30/6
ΚΥΡΙΑΚΗ..... 66 8943 ε. Άλεξάνδρεια 19/6
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ..... 66 20516 άργει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ..... 60 6808 στο Κολόμπο 4/7
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ..... 69 3746 ε. Φάλασινγκ 24/6
ΚΩΣΤΑΣ Κ..... 62 2935 άργει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ..... 81 29710 δ. Ντόβερ 23/6
ΚΩΣΤΗΣ..... 77 20823 α. Ρίο Γκράντε 31/5
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ..... 68 2296 μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'..... 68 4350
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ..... 54 2698
ΛΑΕΡΤΗΣ..... 59 6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)..... 77 18658
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ..... 65 7952
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ..... 80 2925
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ..... 54 3315
ΛΑΚΜΟΣ..... 61 5643
ΛΑΚΥ..... 73 6683
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ..... 78 9485
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ..... 81 7000
ΛΑΚΩΝ..... 69 8825
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ..... 64 1587
ΛΑΜΥΡΑ..... 83 36000
ΛΑΟΔΙΚΗ..... 64 10305
ΛΑΟΥΡΑ..... 65 1599
ΛΑΡΑ Σ..... 72 8848
ΛΑΡΡΥ Λ..... 70 16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ..... 81 30644
ΛΕΒΑΝΤΕ..... 67 33980
ΛΕΔΕΑ..... 63 17879
ΛΕΜΑΝ..... 66 2953
ΛΕΝΑ II..... 68 15761
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ..... 70 10618
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ..... 68 10618
ΛΕΣΒΟΣ..... 74 3259
ΛΕΥΚΑΣ (δ)..... 63 16407
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II..... 58 9079
ΛΕΩΝ..... 75 15684
ΛΕΩΝ..... 72 2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ..... 77 9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)..... 66 29287
ΛΕΩΝΙΔΑΣ..... 57 5318
ΛΗΔΑ..... 63 8566
ΛΗΜΝΟΣ (δ)..... 69 17485
ΛΗΤΩ..... 76 18104
ΛΙΑ ΠΕΡΟ..... 61 7963
ΛΙΜΠΕΠΟΡΤ..... 83 19343
ΛΙΜΠΕΠΡΕΣ..... 82 19337
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ..... 83 20200
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ..... 76 75134
ΛΙΜΠΡΑ (δ)..... 76 18343
ΛΙΝΚ ΛΟΒ..... 62 8937
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ..... 78 12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ..... 74 9118
ΛΙΤΣΑ..... 77 6228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ)..... 61 21894
ΛΙΨ..... 68 9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ..... 69 9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ)..... 75 24408
ΛΟΚΡΙΣ..... 72 16402
ΛΟΥΚΑΣ Ν..... 72 13637
ΛΟΥΣΣΙΟΣ..... 73 63287
ΛΟΥΣΥ..... 74 16006
ΛΥΔΙ..... 70 14878
ΛΥΔΙΑ..... 64 6547
ΛΥΡΑ..... 67 41914

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ..... 69 25168
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ..... 58 4585
ΜΑΔΕΡ..... 68 11361
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)..... 81 23000
ΜΑΙΡΗ..... 84 14500
ΜΑΙΡΗ..... 68 22391
ΜΑΙΡΗ Κ..... 72 4990
ΜΑΙΡΗΝΗ..... 72 20713
ΜΑΙ'Υ'ΣΑΝ II..... 58 5376
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ..... 73 31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ..... 68 9504
ΜΑΚΡΑ..... 73 8957
ΜΑΝΕΣΙ..... 70 11256
ΜΑΝΘΟΣ..... 77 5874
ΜΑΝΝΑ (δ)..... 70 65223
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)..... 83 32300
ΜΑΝΤΩ V..... 72 17432
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)..... 83 31951
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ..... 77 12526
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ..... 58 9163
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ..... 68 18525
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ..... 78 17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ..... 77 19678
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ..... 81 33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ..... 80 33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ..... 74 33147
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ..... 82 32300
ΜΑΡΑΘΩΝ..... 61 12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ..... 62 8967
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ..... 68 9505
ΜΑΡΑΚΙ..... 76 11282
ΜΑΡΑΜΠΟΥ..... 78 8845
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ..... 66 18155
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ..... 60 10748
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III..... 49 6607
ΜΑΡΓΚΩ (δ)..... 76 81106
ΜΑΡΓΚΩ..... 58 2966
ΜΑΡΕΣΟΛ..... 69 9623
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ)..... 70 17485
ΜΑΡΙ..... 74 8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ..... 66 18569
ΜΑΡΙΑ (δ)..... 65 47544
ΜΑΡΙΑ..... 70 9101
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ..... 78 10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ..... 74 15938
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ..... 70 9565
ΜΑΡΙΑ Ι.Α..... 84 19.800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)..... 70 51602
ΜΑΡΙΑ Κ..... 70 9069
ΜΑΡΙΑ Λ..... 77 20822
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ..... 67 11001
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η..... 76 6034
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ..... 67 9365
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ..... 77 18604
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ)..... 66 42799
ΜΑΡΙΑΝΘΗ..... 70 9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)..... 73 17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ..... 79 5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ)..... 75 68411
ΜΑΡΙΓΩ..... 72 9824

α. Ίψουίτς 19/6
άργει Πειραιά
άργει Λευκάδα
δ. Σουέζ 27/6
άργει Ρίβερ Φώλ
άργει Πειραιά
άργει Πειραιά
άργει Πειραιά
άργει Πειραιά
α. Φουτζέιρα 3/6
ταξίδια Λούμπεκ Μάλμο
α. Σάντος 19/5 γιά Άλγιέρι
μεσογειακές μεταφορές
α. Τσιμπουρά 28/5
δ. Σουέζ 3/7
δ. Κων/πολη 10/6
ε. Άλγκεθίρας 19/6
α. Τής 27/6
στη Μάλτα 29/6
α. Χάμπτον 16/5 γιά Βραζιλία
άργει Γαλαξειδι
στον Πειραιά
δ. Σουέζ 25/6
άργει Σετουμπάλ
άργει Σετουμπάλ
στη Λισαβόνα
στη Δουνκέρκη 2/7
άργει Χαλκίδα
α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 4/6
άργει Ήγουμενίτσα
α. Χόνκ Κόνκ 16/6
άργει Φορταλέζα (άποθήκη)
άργει Στυλida
άργει Πειραιά
α. Μάλτα 27/6
υπό παραλαβή
άργει Σετουμπάλ
ε. Κουμπάρ Άιλαντ 25/6
προς Χόνκ Κόνκ
ε. Πράια Μόλε 20/6
α. Σιγκαπούρη 9/6
α. Βοστώνη 28/6
άργει Ήγουμενίτσα
α. Άμβούργο 20/6 γιά Μπ. Άμπας
α. Ρανγκούν 25/6
α. Βαρκελώνη 8/6
α. Χάβρη 8/6
α. Άτατζάι 29/6
άργει Βασώρα
α. Φός 26/6
α. Κινούρα 21/6
α. Σιγκαπούρη 16/6
α. Χάμπτον 11/6
ε. Ν. Όρλεάνη 1/7
α. Ν. Όρλεάνη 15/6
ε. Γκιζόν 9/6
άργει Σετουμπάλ
στην Κάνιλα 29/6
στην Άκαμπα
α. Ντόρμπαν 1/7 γιά Γάνδη
ε. Ν. Όρλεάνη 30/6
α. Ν. Ύορκη 18/6 γιά Σάντος
α. Ρίο Άντέιρο 23/6 γιά Όδησσό
στον Πειραιά 30/6
ε. Σατλά 1/7
δ. Σουέζ 1/1
α. Ροζάριο 30/5 γιά Ρωσία
ε. Σετουμπάλ 16/5
άργει Πειραιά
πρωην «ΚΕ'Ι'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ»
α. Τερνέστη 19/6
στο Κριστομπάλ 27/6
ε. Κόρπους Κρίστι 26/6
δ. Παναμά 28/6
α. Ούσκαπούνκι 25/6
άργει Πειραιά
ε. Μπαντάρ Χομεϊνί 25/5
α. Ντουλούθ 12/6
ε. Όλμπανυ 27/6
α. Βίλα Κονστιτιούσον 24/6
α. Λός Άντζελες 11/6
α. Νταμάμ 19/6
ε. Π. Άρβουρ 16/6
άργει Πειραιά
στο Κονακρύ 2/7
ε. Πειραιά 3/6
α. Μογκαντίσου 10/6
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 29/6
άργει Πειραιά
άργει Άργοστόλι
άργει Χαλκίδα
στον Πειραιά
άργει Πειραιά
α. Τάμπα 16/6
α. Μπιλμπό 2/7
α. Ρίο Άντέιρο 16/4
άργει Πειραιά
α. Μπουσάν 7/5
ε. Νικόσια 12/6
α. Γιοκοχάμα 26/6
ε. Πειραιά 16/6
ε. Κολαμπάρ 15/6
α. Λίβερπουλ 12/6
α. Μιλφορντ Χάβεν 18/5
α. Τόκυο 5/6
α. Μπ. Άιρες 30/6
δ. Έσκουμίνς 11/5
δ. Άλγκεθίρας 8/6
ε. Γιουροπόρτ 27/6
α. Μπ. Άιρες 9/6
δ. Γιβραλτάρ 27/6
δ. Κων/πολη 18/6
α. Ρίο Άντέιρο 29/6
άργει Πειραιά
ε. Πειραιά 24/6
ε. Κολόμπο 24/6

MARIETTA (δ)	75	115207	ἀργεί Πειραιά	66	14359	ἀργεί Ἀργοστόλι
MARIETTA	65	8344	ε. Πειραιά 16/6	73	78373	α. Γουακαγιάνια 18/6
MARIZINA (δ)	67	40075	δ. Κων/πολη 24/6	67	1599	ε. Νάντη 23/6
MARIKA	62	9055	ἀργεί Πειραιά	70	10495	ε. Μουκαβεντούρα 15/6
MARILY	71	16269	δ. Μπουένος Ἀϊρες 16/6	71	9564	δ. Ντόβερ 13/6
MARILYN A.	68	14569	δ. Κων/πολη 28/6	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
MARINA (δ)	80	40000	α. Μπινέρ 28/6	63	9657	ἀργεί Πειραιά
MARINA	60	4116	ε. Μολφέτα 15/6	71	13867	ὕπο παραλαβή
MARINA A.	65	19566	δ. Μπουρναμπουτέλ 18/6	68	16005	δ. Κων/πολη 27/6
MARINIKH	73	85367	στήν Κασία 5/7	72	3821	στο Ντουμπάι
MARION	67	33586	ἀργεί Σετουμπάλ	81	29910	δ. Σουέζ 20/6
MARITZINH	73	30077	ἀργεί Πειραιά	82	34000	α. Ρας Τανούρα 22/5
MARITZA	68	29324	δ. Κων/πολη 12/5	70	113425	ε. Ταϊβάν 10/6
MARITZA Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	στο Σκάγκεν 23/6	79	16935	α. Γκάνδη 13/6
MARKA A.	75	14785	α. Χιούστον 25/6	59	6132	ἀργεί Πειραιά
MARIZ	75	28082	ε. Φάλμουθ Μπαί 21/6	61	6155	ἀργεί Λευκάδα
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κέιπ Τάουν 18/6	54	6103	ἀργεί Στυλίδα
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Χόγκ Κόγκ 14/6	53	6483	ἀργεί Πειραιά
MARLEN	57	5087	ἀργεί Χαλκίδα	59	6132	ἀργεί Πειραιά
MAROUΔΙΩ	78	19974	ε. Ν. Ὁρλεάνη 29/6	66	9085	ἀργεί Πειραιά
MAROUΛA	82	32300	ε. Ἀκαμπα 16/5	67	8955	α. Ἀμβούργο 28/6
MARΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές	69	2979	ἀργεί Τζέντα
MARYLIZA	70	15806	ἀργεί Στυλίδα	68	14948	ἀργεί Ρίβερ Φώλ
MARΩ	73	32510	δ. Παναμά 1/7	64	35082	ἀργεί Ἐλευσίνα
ΜΑΞΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές	77	13382	δ. Γιβραλτάρ 7/6
ΜΑΞΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	σ. Σκώ 5/6	67	12277	α. Μοντεβίδεο 18/5
ΜΑΞΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	62	12197	στή Βαλένθια 1855	77	5511	α. Μπότοντ 30/6
ΜΑΞΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	ε. Κολόμπο 28/6	68	14949	δ. Γιβραλτάρ 13/6
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Σιγκαπούρη 18/5	57	9345	ἀργεί Γαλαξειδί
ΜΑΤΘΙΑΔΑ	65	7696	ἀργεί Πειραιά	70	9085	ἀργεί Ἀργοστόλι
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ	62	9665	ἀργεί Πειραιά	69	51705	ε. Γένοβα 29/6
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688		66	20199	ἀργεί Γάνδη
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Λύττελτον 28/6	75	35561	ε. Βαρκελώνη 25/6
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887	α. Τζέντα 14/6	70	8825	α. Ρεσίφ 10/6
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ)	71	113780	α. Πενάγκ 6/6	80	10982	ε. Μπαρ 22/6
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	ἀργεί Ἀλιβέρι	77	9359	α. Τζέντα 18/6
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ)	76	24743	ε. Μπαντάρ Ἀμπάς 26/5	53	3577	ἀργεί Κεντίρα
ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙΙ.	68	15761	ἐπισκευές Ἀμβούργο 26/6	75	115207	ἀργεί Τζέμπε Ἀλί
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	δ. Γιβραλτάρ 28/5	61	5584	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	ε. Κακινάνα 23/6	66	6845	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	μεσογειακές μεταφορές	70	16224	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573	δ. Παναμά 20/6	71	16246	ε. Πειραιά 26/3
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	δ. Ντόβερ 27/6	78	16478	ε. Π. Σαϊδ 31/5
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	ἀργεί Πειραιά	78	16478	ε. Ἦστ Λόντον 21/6
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ὕπο καθέλκυση	78	33191	στο Φλώσινγκ 20/6
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	ε. Ἀλεξάνδρεια 27/6	81	29700	δ. Παναμά 2/7
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ἀργεί Πειραιά	78	33191	α. Μαντράς 27/6
ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ	57	3709	α. Ἀλεξάνδρεια 25/6 γιά Τουρκία	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ)	77	60655	ἀργεί Πειραιά	66	12259	ἀργεί Ἐλευσίνα
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Σιγκαπούρη 27/6	71	57829	α. Λας Πάλμας 23/5
ΜΕΡΜΑΜΠΟΥ	78	12598	ε. Φάλμουθ Μπαί 29/6	79	10993	ε. Μπαχραϊν 27/6
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ)	74	61172	δ. Σουέζ 1/6	66	18781	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ)	70	17485	α. Φιλαδέλφεια 1856	74	39866	α. Ἀμστερνταμ 16/6
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ)	70	17486	α. Ν. Ὀρκεν 29/6	71	9082	α. Φουτζέιρα 30/6
ΜΕΣ. ΓΗ (δ)	71	17355	α. Ἀμμόχωστο 28/6	65	27960	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ)	70	17485	ε. Πειραιά 18/6	82	37000	α. Σιγκαπούρη 27/6
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ)	73	17355	α. Φαλκονέρα 25/6	68	25755	α. Λος Ἀντζελες 20/6
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ)	72	17718	α. Λάρνακα 26/6	72	9606	δ. Γιβραλτάρ 12/6
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957	α. Ἀμβέρσα 2/7	63	8213	δ. Γιβραλτάρ 12/6
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	α. Μπιμπάο 24/6	68	24894	ἀργεί Γαλαξειδί
ΜΗΛΟΣ	84	28100	δ. Σουέζ 28/6	70	14096	ἀργεί Πειραιά
ΜΗΛΟΣ Α' Γ' ΑΛΑΝΤ	79	10991	ὕπο ναυπήγηση	60	25471	ε. Πειραιά 23/6
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	α. Τσαγκουαράμας 2056	76	121542	ε. Κούλ ντε Σάκ 12/7
			ἀργεί Πειραιά	56	9942	στο Ἐλ Χάκλ (ἀποθήκη)
				61	5693	ἀργεί Χαλκίδα
				73	19831	α. Σάντος 24/6 γιά Τόκυο
				64	10275	α. Ἀλεξάνδρεια 19/6
				64	6163	ἀργεί Πειραιά
				72	5990	α. Βρέμη 27/6
				72	19162	ε. Ἀλεξάνδρεια 18/6
				64	1589	μεσογειακές μεταφορές
				75	29004	ε. Χάμπτον 2/7
				69	11434	α. Βρέμη 29/6
				49	15980	ἀργεί Πειραιά
				71	65347	ἀργεί Ἀλιβέρι
				60	4824	α. Πειραιά 21/6
				71	2994	ἀργεί Πειραιά
				76	39004	α. Λά Πάλις 24/6
				69	21427	α. Σάντος 26/6
				69	15874	δ. Κεμπέκ 25/5
				71	16400	α. Χιούστον 17/6
				83	40300	α. Χέυ Πόιντ 30/6
				54	7701	ἀργεί Ἀλεξάνδρεια
				66	25820	ἀργεί Στυλίδα
				84	36300	α. Νιούκαστλ 16/6
				61	15092	ἀργεί Στυλίδα
				62	15110	ἀργεί Στυλίδα
				65	1236	μεσογειακές μεταφορές
				60	21199	ἀργεί Μπελέμ
				70	6235	δ. Γιβραλτάρ 16/6
				64	49055	ἀργεί Γαλαξειδί
				66	22260	α. Φουτζέιρα 24/6
				70	4800	ε. Χάιφα 29/6
				70	4797	ε. Τάνγκα 13/6
				74	14523	α. Χιούστον 1/6
				77	15320	ε. Βουλώνη 27/6
				77	15320	α. Χιούστον 11/6
				77	15320	α. Χιούστον 22/6
				80	17100	ε. Σαβόνα 1/7
				68	13553	ε. Τζιμπουτί 5/7
				65	7700	ἀργεί Γαλαξειδί
				68	14342	α. Αύγουστα 12/6
				72	9710	ἀργεί Μπλάγκουότερ
				59	6134	ἀργεί Λευκάδα
				75	35764	πρός Κομοσόρ
				59	12463	α. Ν. Ὀρκεν 30/6
				62	1197	μεσογειακές μεταφορές
				78	15229	ε. Ἀμβέρσα 2/7
				69	8928	ἀργεί Πειραιά
				66	45289	α. Γένοβα 25/6
				76	66567	α. Γένοβα 26/6
				62	12392	α. Λας Πάλμας 26/6
				66	2999	μεσογειακές μεταφορές
				73	73492	ἀργεί Πειραιά
				71	17355	α. Ρότερνταμ 22/6
				66	3024	ἀργεί Πειραιά
				60	3030	ἀργεί Πειραιά
				71	9709	δ. Π. Σαϊδ 26/5

ἀργεῖ Πειραιά
 ε. Μπισσιναιῖν 26/6
 ἀργεῖ Πειραιά
 ἀργεῖ Ἐλευσίνα
 ἀργεῖ Ἐλευσίνα
 ε. τῆς 30/6
 α. Κεχῶν Τέρμιναλ 15/6
 ἀργεῖ Πειραιά
 α. Πειραιά 21/6
 α. τῆς 30/6
 ε. Πειραιά 28/6
 ἀργεῖ Πειραιά
 ἀργεῖ Βουβῶν
 α. Κουβείτ 21/6
 α. Τάπη 18/6

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	85	14493
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	63	31248
ΣΑΛΑΜΙΣ	83	9579
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ'	71	6189

στη Μομπάσα 4/5
δ. Π. Σαΐδ 16/5
δ. ΚΩΝ/πολη 19/6
ε. Άδελαΐδα 18/6
όργκι Άλιβερί
ε. Πειραιά 26/6
α. Σαβάννα 5/5
α. Γκνάσκ 24/6
α. Άλγκεκίρας 17/6
α. Φρεντερικά 20/6
α. Ραβέννα 16/6
α. Κάρντιφ 2/7
α. Άμβέρσα 12/6
δ. Γιβραλτάρ 23/5
δ. Π. Σαΐδ 3/6

ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Άλγκεκίρας 23/6
ΣΑΜΟΣ	66	17208	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Ρότερνταμ 26/3
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΛΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	δ. Κων/πολη 14/6
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	α. Άμστερνταμ 19/6
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	ε. Βισακαπατάνδη 27/6
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Άδελαιδα 28/6
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	α. Βαλτιμόρη 10/6
ΣΑΝ ΤΑ'ΓΡΟΝΑ	81	10990	α. Ντομίνικα 2/7
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	ε. Άμβέρσα 30/6
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	67	10329	άρχει Τρικινωμάλη
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	άρχει Έλευσίνα
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Ντομίνικα 2/7
ΣΑΝΓΚΟΥΖΑΙΡΑ	79	10000	α. Κινγκστον 1/7
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	ε. Πόρ Λιμών 14/6
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	α. Λουλέα 28/6
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	δ. Σουέζ 15/6
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Σικάγο 19/6
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'ΟΝΗΡ	78	9773	ε. Μπ. Άιρες 30/6
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Άδελαιδα 20/6
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	α. Λός Πάλμας 21/6
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Π. Κέμπλα 27/6
ΣΑΠΦΩ	63	17876	α. Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο 'Ιανέιρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. Σετομπάλο 5/6
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	άρχει Πειραιά
ΣΕΛΑΣ	63	10947	άρχει Γαλαξειδί
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	ε. Κακινάδα 21/6
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	δ. Σουέζ 17/6
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Λός Νουβέλ 23/6
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Ντάρμπαν 27/6
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	άρχει Πειραιά
ΣΕΡΦΟΣ	67	12228	ε. Σ. Φρανσίσο 26/6
ΣΕΡΦΟΣ	72	47869	α. Γένοβα 29/6
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ε. Π. Κονετζάλ 15/6
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	68	34640	ε. Ταργκόνια 25/6
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/6
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ε. Τζέντα 23/6
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Λαντακρόνα 26/6
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	71	13631	δ. Π. Σαϊδ 18/6
ΣΗ ΤΑ'ΝΤ	71	9810	α. Σάντος 21/6
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡ'ΕΡ	70	13907	α. Λάγος 28/5
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	ε. Ματαράνι 8/6
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ε. Πειραιά 18/6
ΣΗΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	α. Ντάρμπαν 4/6
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Φιλαδέλφεια 18/6
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Παναμά 8/6
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866	ε. Μόχι 22/6
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Λός Άντζελες 25/6
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	ε. Κόμπε 26/6
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	6660	άρχει Άντικυρα
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272	ε. Γκουαγιακούιλ 15/6
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Άμβούργο 2/7
ΣΙΑΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ	75	8981	δ. Σουέζ 28/6
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Άμβέρσα 3/7
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ'ΙΥ	69	9305	δ. Γιβραλτάρ 20/6
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	άρχει Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Τζέντα 30/5
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599	άρχει Μόκπο
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Τομακομάι 14/6
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Ρίο 'Ιανέιρο 24/6
ΣΙΦΝΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	81	10990	υπό παραλαβή
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	α. Ντάρμπαν 3/7
ΣΚΑΠΛΕ'ΙΚ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Φός 26/6
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Ρίο Γκράντε 28/6
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Άλεξάνδρεια 11/6
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	ε. Χαλδία 7/6
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	άρχει Πειραιά
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Πειραιά 14/6
ΣΟΒΕΡ'Ε'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	άρχει Γαλαξειδί
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	άρχει Τζέντα
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	ε. Άρατού 19/6
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άρχει Έμδέν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Κ (δ.)	61	20433	α. Χάβρη 2/7 γιά Ρότερνταμ
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	άρχει Έλευσίνα
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	δ. Έσκουμινς 19/6
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	ε. Άμβούργο 14/6
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Νάπολη 23/6
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	άρχει Γάνδη
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Γιβραλτάρ 12/6
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μέθυλ 20/6
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Άμβέρσα 4/7
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Μομπιλ 26/6
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Άμβέρσα φ30/6
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/6
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Σάν Λορέντζο 6/7 γιά Παρανάγκουα
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρός 'Ιαπωνία
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	άρχει Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	α. Ρίο Γκράντε 2/6
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Λός Πάλμας 26/6
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Άντεν 26/6
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Π. Άντζελες 12/6
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Σούνε 30/6
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Τσιτακόνη 2/7
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡΑΕΤ	77	9861	δ. Παναμά 22/6
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Μπουένος Άιρες 13/

ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Ρότερνταμ 26/5
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	δ. Σουέζ 8/6
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	άρχει Άμπιτζάν
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Σ. Τζών 25/6
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Λός Πάλμας 8/6
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	60	2517	στο Σουέζ
ΣΤΟΡΚ	73	8953	α. Μπ. Άιρες 23/6
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	70	15302	α. Γκουαγιαμάς 21/6
ΣΤΡΥΜΩΝ	67	39135	άρχει Γκουαγιακούιλ
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	69	16229	α. Λός Άντζελες 29/6
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΝΕΤΟΣ	72	70507	άρχει Πειραιά
ΣΥΡΑ	67	72576	δ. Π. Σαϊδ 3/7
ΣΥΡΟΣ	77	16380	ε. Άλεξάνδρεια 13/6
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	64	5237	άρχει Πειραιά
ΣΧΙΝΙΔΣ	66	7952	ε. Μίνα Καμπούς 15/6
ΣΟΚΡΑΤΗΣ	65	10115	άρχει Γαλαξειδί
ΣΩΤΗΡ	58	8584	άρχει 'Ιθάκη
ΤΑΑΜΠΟ	62	21099	α. Πειραιά 11/2
ΤΟΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	77	10185	ε. Άμπιτζάν 4/6
ΤΟΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5778	άρχει Πειραιά
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	α. Τέμα 29/6
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	άρχει Πειραιά
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	άρχει Πειραιά
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	άρχει Γάνδη
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Ταργκόνια 18/6
ΤΑΝΝΕΒΕΛΣ	79	12958	α. Θέοντα 9/6
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	δ. Γιβραλτάρ 30/6
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Λισαβόνα 27/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Π. Κόρτες 19/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ	73	19420	ε. Όσκαροάμ 17/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Μπιλμπο 23/6
ΤΑΖΙΑ (δ.)	69	63989	άρχει Πειραιά
ΤΑΖΙΑ	62	14150	ε. Ούλοσάν 15/6
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Νταμπιέρ 19/6
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Μουτσούρε 25/6
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Φιλαδέλφεια 27/5
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Κοτονού 24/6
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/7
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	άρχει Πειραιά
ΤΖΑΚΥ	84	32247	υπό παραλαβή
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	δ. Κων/πολη 27/6
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'ΙΥ	72	9081	άρχει Άστακό
ΤΖΕ'ΙΝΤ	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 27/6
ΤΖΕ'ΙΝΤ II	80	9100	α. Ρίο Γκράντε 23/3
ΤΖΕ'ΙΝΤ III	80	9100	α. Θάμσχαμ 21/6
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Μπορντώ 11/6
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	άρχει Στυλίδα
ΤΖΙΜΥ	68	13847	δ. Επτάνησα 14/6
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Σουέζ 26/6
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Άμβέρσα 28/6
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	δ. Παναμά 2/7
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	άρχει Στυλίδα
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569	ε. Πειραιά 24/6
ΤΖΟΝ	71	13857	α. Κομά Μπαί 12/6
ΤΖΟΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	δ. Π. Σαϊδ 21/5
ΤΖΟΝ ΓΡΕΓΟΡ	77	16380	α. Ρότερνταμ 29/6
ΤΖΟΝ Κ.	78	15364	ε. Μπ. Άιρες 30/6
ΤΖΟΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Άμβέρσα 30/6
ΤΖΟΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	δ. Ντόβερ 11/5
ΤΖΟΝ Π.	68	12011	άρχει Μακφρεντόνια
ΤΖΟΝ Π.	53	2731	α. Γιβραλτάρ 27/6
ΤΖΟΝΝΥ	65	19750	δ. Παναμά 22/6
ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	α. Χόγκ Κόγκ 27/6
ΤΖΟΡΤΖ	65	4323	άρχει Έλευσίνα
ΤΖΟΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Πειραιά 21/6
ΤΖΟΡΤΙΝΑ	77	11348	ε. Νάντη 18/6
ΤΗΘΥΣ	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	ε. Πειραιά 15/6
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	ε. Πειραιά 21/6
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	άρχει Χαλκίδα
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Βομβή 3/6
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	άρχει Πειραιά
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	υπό παραλαβή
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Δουβλίνο 11/6
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	δ. Κων/πολη 25/6
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Λάγος 18/6
ΤΟ ΠΡΟΤΟ	72	9824	ε. Μπ. Άιρες 25/6
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	δ. Παναμά 27/6
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	άρχει Στυλίδα
ΤΟΥΛΙΠ	70	32758	υπό παραλαβή
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	άρχει Πειραιά
ΤΡΑ'ΙΛΛ'ΙΤ	75	60670	α. Φιλαδέλφεια 14/6
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/6
ΤΡΑ'ΙΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	ε. Τής 30/6
ΤΡΑ'ΙΣΑΝ (δ.)	75	68631	ε. Άμπιτζάν 9/6
ΤΡΑ'ΙΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	α. Γκάλβεστον 19/6
ΤΡΑΝΣ ΚΟΣΤΑΣ	67	6756	α. Άλεξάνδρεια 22/6
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ	78	10299	α. Άμβούργο 3/7
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	δ. Σουέζ 1/7
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ	66	25327	α. Ροζάριο 27/6
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	άρχει Πειραιά
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Χόμπτον 6/6
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Χιόστον 18/6
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	64	17295	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/6
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	δ. Π. Σαϊδ 17/6
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	61	13054	άρχει Γαλαξειδί
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Άμβούργο 16/6
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	α. Σιγκαπούρη 21/6
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	στη Μάλτα 15/6
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	άρχει Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Ρουέν 5/6
ΤΡΟ'ΙΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	στον Πειραιά 25/6
ΤΡΟΥ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	δ. Παναμά 22/6
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Π. ντε Μπούκ 28/6
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Τάραντα 23/6
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	άρχει Στυλίδα
ΤΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Τζέντα 30/5

ΤΥΧΗ.....	70	10886	στό Μπαντάρ Άμπας 15/6
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166	α. Ν. Όρλεάνη 29/6
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.).....	67	52189	ε. Όράγιεσταντ 22/6
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ.....	68	9266	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502	ε. Όκλαντ 2/7
ΦΑΙΞ.....	70	11489	ε. Άμβούργο 3/7
ΦΑΙΔΡΑ.....	66	1506	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ.....	60	6723	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ.....	73	9112	α. Ματαράνι 19/5
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889	α. Σιγκαπούρη 27/6
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΡΥ.....	77	9477	α. Ν. Όρλεάνη 30/6
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ.....	81	11500	ε. Μομπάσα 25/6
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ.....	66	10046	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΥ ΔΕΛΤΑ.....	62	9890	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ.....	81	11980	δ. Κων/πολη 14/6
ΦΑΝΑΙΟΣ.....	79	11730	ε. Γιοκοχάμα 25/6
ΦΑΝΗΣ.....	55	3382	υπό παραλαβή
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123	α. Κίγκστον 26/6
ΦΑΟΥΝΑ.....	66	1443	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	ἀργεί Πειραιά
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411	α. Ν. Όόρκη 29/6
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.....	83	17217	α. Μανίλα 28/6
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.....	84	19049	ε. Φλώινγκ 17/6
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	76	22297	α. Ν. Όρλεάνη 23/6
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22600	α. Νιούκαστλ 15/5
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΔΕΓΚΑΣΥ (μ.).....	75	62498	α. Γιούροπορτ 27/6
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	α. Φουτζέιρα 1/6
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682	α. Αίβερούλ 19/6
ΦΙΛΙΠΠΟΣ.....	64	13516	ἀργεί Έλευσίνα
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.....	74	16283	υπό παραλαβή
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 ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ.....	62	19974	α. Άλεξάνδρεια 21/6
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ.....	69	9992	υπό παραλαβή
ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ.....	72	20713	ε. Μανίλα 11/6
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ.....	56	13408	δ. Π. Σάϊδ 20/6
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ.....	68	13890	δ. Σουέζ 23/6
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'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	ἀργεί Πειραιά
ΦΛΩΡΑ ΙΙ.....	60	5044	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΙΝΙΞ.....	69	11489	δ. Μπραουμπούτελ 19/6
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.....	58	10340	ε. Άλεξάνδρεια 28/6
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ.....	63	16141	στό Γκντάνσκ 2/7
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.....	70	10191	ε. Σαβόνα 2/7
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.....	72	10219	στό Μπαντάρ Άμπας 15/6
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	70	11825	α. Λέϊθ 4/6 γιά Άλγερία
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	73	10192	στό Φλώινγκ 28/6
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038	ε. Βομβάη 7/6
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ.....	66	2999	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.....	72	7006	μετον. *ΣΗΤΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ* ('Όνδ.)
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.....	71	10192	ε. Φλώινγκ 16/5
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι.....	66	1444	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΟΡΤΟΥΝΕ.....	84	19562	υπό ναυπήγηση
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	ε. Άδελαΐδα 2/7
ΦΡΑΝΚΥ.....	63	5417	στη Μομπάσα
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464	σ ό Χ ρ Άλ Ζουμπάρ
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463	α. Μομπάσα 23/6

ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418	α. Ρεσίφ 3/6
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	δ. Μπραουμπούτελ 27/6
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302	α. Ρουέν 30/6
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839	ε. Λάγος 6/6
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709	ε. Μιάκο 14/6
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	69	1581	α. Βομβάη 23/6
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	ε. Πενάνγκ 21/6
ΦΡΟΣΩ.....	70	18328	ε. Τζέντα 22/5
ΦΡΟΣΩ Κ.....	70	9069	ε. Παραντίπ 25/6
ΦΩΤΕΙΝΗ.....	77	19253	α. Μπ. Άϊρες 2/6
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.....	70	11169	δ. Γιβραλτάρ 23/5
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.....	76	33107	δ. Κων/πολη 18/6
ΦΩΦΩ Α.....	82	25200	ἀργεί Μιζουσίμα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ.....	60	7925	α. Παραμαρίμπο 19/6
ΧΑΛΚΗ (δ.).....	66	41108	υπό παραλαβή
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.....	70	16149	ε. Ν. Όόρκη 28/6
ΧΑΡΑΠΑΝ.....	70	12463	υπό παραλαβή
ΧΑΡΗΣ.....	68	2918	α. Καρντέγιεβο 28/5
ΧΑΤΑΝ (δ.).....	58	12377	ἐπισκευές Πειραιά
ΧΑΤΖΑΝΑ.....	65	17962	ἀργεί Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ.....	77	39366	δ. Ντόβερ 4/6
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	69	10016	α. Παρανάγκουα 26/6
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	68	10016	δ. Σουέζ 15/5
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ.....	68	10121	δ. Π. Σάϊδ 2/5
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.....	69	10016	στην Καλκούτα 28/6
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	67	10086	ἐπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΑΝ.....	69	10016	ε. Σάουδα 2/6
ΧΙΑΝ ΣΕ'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 ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	72	6671	ἀργεί Έλευσίνα
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	67	5517	στην Άμβέρσα 18/5
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527	ἀργεί Έλευσίνα
ΧΙΠΠΟ (δ.).....	60	12832	ε. Πειραιά 14/6
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594	ε. Ντόβερ 4/7
ΧΛΟΗ.....	75	16421	ἀργεί Άργοστόλι
ΧΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΝ.....	71	17187	ε. Ντάρμπαν 27/6
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	3831	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	70	4145	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	82	41223	α. Φιλαδέλφεια 27/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	64	10256	δ. Σουέζ 29/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	α. Μομπά 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
ΨΑΡΑ.....	56	8524	υπό παραλαβή
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ.....	65	7952	ε. Σιταγκόνγκ 19/6
ΨΗΛΗ.....	65	12369	ε. Χάμπτον 2/7
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442	δ. Π. Σάϊδ 26/6
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680	ἀργεί Έλευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	76	18080	ἀργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	71	10024	δ. Επτάνησα 14/6
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	73	3717	ἀργεί Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ.....	67	28021	ἀργεί Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ.....	72	1339	ἀργεί Πειραιά

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ...	70	12253	ε. 'Αλεξάνδρεια 23/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Χιούστον 12/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι' (n)	65	21261	α. Γκντάνσκ 25/6
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ n	70	11525	ε. Μπαντόρ Χομεϊνί 25/5
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	μετον. «ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ»
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (n)	63	8628	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'Ι'ΟΝ	64	10141	ἐγκαταλείφθη Κορκουμπόν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (n)	68	9067	ε. Κολόμπο 29/6
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ)	66	36276	ἀργεί Νέα 'Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (n)	62	8891	ε. Μπαντόρ 'Αμπας 29/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (n)	68	9070	μετον. «ΠΡΙΝΣΕΣΣ» (Παν.)
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388	ε. 'Ινχών 12/6
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (n)	60	4470	α. Χιούστον 9/6
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (n)	68	9079	δ. Π. Σαϊό 20/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (n)	68	9067	μετ. «ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ» (Παν.)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ)	74	3279	μετον. «ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ» (Κυπρ.)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	α. Βαλτιμόρη 9/5
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΚΕΤ (n)	67	38636	α. Γκάνδη 9/5
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (n)	62	8631	ε. Μπαντόρ Χομεϊνί 25/5
ΓΚΟΥΝΤ ΦΕΝΤ (κ)	70	9954	ε. Τσάχ Μπαχάρ 2/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (n)	75	3520	α. Χιούστον 14/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	ε. Χάμπτον 22/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ (n)	60	7187	α. Μπ. 'Αϊρες 30/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ (Ονδ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (n)	67	38636	μετον. «ΜΠΡΑ'Ι'Τ»
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (n)	57	2876	μεσογειοτικές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ)	68	8915	δ. Π. Σαϊό 20/6
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (n)	73	13631	ε. Τζέντα 15/6
ΓΟΥΞΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	α. Κορούνα 23/6
ΓΟΥΞΣΤΦΛΟΥ (n)	72	4931	ε. Σετομπάλ 16/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	ε. Νταμάμ 3/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Σιγκαπούρη 26/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ)	81	40357	α. Λός 'Αντζελες 4/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Πειραιά 24/6
Γ. ΝΕΓΚΟΞΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	στη Νικόσια 29/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	α. Μπ. 'Αϊρες 13/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	ε. Ροζάριο 29/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Νταμάμ 20/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ)	70	56799	ἀργεί Νέα 'Υόρκη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ)	71	56800	α. Γουέλεμσχαβεν 27/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ)	72	114710	α. Γιούροπορτ 28/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ)	73	114933	α. Τουμπάρδο 19/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (n)	57	9158	δ. Π. Σαϊό 20/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ)	78	126261	α. Ζουέμα Τέρμιναλ 15/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ)	79	126260	α. Ζουέμα Τέρμιναλ 9/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ)	71	102326	ἀργεί Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (n)	45	2740	ἀργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ)	60	6235	ε. Σουέζ 12/5
ΔΑΣΑΚΙ'	72	14334	στο Τζέμπελ 'Αλι 25/6
ΔΑΦΝΗ (μ)	63	30886	ἀργεί Νέα 'Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Ρίο 'Ιανέιρο 24/6
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	ἀργεί Μπλαγκουότερ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μόλτ.)	61	7838	α. Μουπάσα 12/5
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ)	68	50999	α. Πόρτλαντ 16/6 για Βόννη
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	στο Σάντος 29/6
ΔΩΤΟ	68	35191	α. 'Αμβέρσα 3/6

ΕΒΕΛΥΝ (n)	74	9112	α. 'Αρμουέλλες 19/6
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ)	69	10625	α. Σάντος 5/6
ΕΒΙΤΑ II (κ)	65	1442	μεσογειοτικές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Γ.Φ.(n)	62	8399	ε. Καλκούτα 17/4
ΕΙΡΗΝΗ Μ. II. (δ)	68	43339	α. Κεϋνάν 14/6
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (n)	67	23552	ἀργεί 'Αστούρια
ΕΛΕΝ'	67	27989	ἀργεί Χάγκεσαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/7
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Σεπετίμπα 14/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.(δ)	65	38279	α. Ρότερνταμ 29/6
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μολ.)	65	9694	ε. Γκάνδη 28/6
ΕΛΛΙΝΑ (κ)	67	24766	ε. 'Αμβούργο 2/7
ΕΛΛΕΞΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ)	75	45001	α. 'Αλ Ρουές 26/6 για Αυστραλία
ΕΛΛΕΞΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ)	67	47344	ε. Σιγκαπούρη 27/6
ΕΛΛΕΞΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ (δ)	76	150518	ἀργεί Μπρούνεϊ Μπαιν
ΕΛΛΕΞΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893	ε. 'Ικχών 15/6
ΕΛΛΕΞΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ)	75	44989	πρός Σάλλομ Βόε
ΕΛΛΕΞΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	75	60491	α. 'Ιβόκουν 22/6
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ)	65	1113	μεσογειοτικές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μόλτ.)	69	12102	δ. Θρόντα 14/6
ΕΛΠΑΝΙΑ (κ)	65	7498	δ. Γιβραλτάρ 2/7
ΕΛΠΑΝΙΑ (κ)	64	1141	υπό παραλαβή
ΕΝΑΜΕΛ (κ)	60	55178	ἀργεί 'Αστακό
ΕΡΝΗ (n)	81	32756	προσάραξε Μπ. Χομεϊνί 157
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ II (n)	64	10351	'Ολική 'Απώλεια
ΕΣΤΙ (n)	72	10351	α. Ντάρμπαν 20/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ)	67	1498	μεσογειοτικές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (n)	59	7059	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ)	64	35410	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΛΙΜΕΝΗ'	79	29875	α. Ροζάριο 26/6
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Κολούμπια 8/6
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (n)	69	8676	α. 'Αμβέρσα 5/5 για 'Αβάνα
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (n)	69	10900	α. Σαλβαδόρ 15/6 για 'Αλγέρι
ΕΦΥΡΑ (δ)	65	35406	ἀργεί 'Ιτέα
ΖΑΚ (n)	62	10028	ἀργεί Μπλαγκουότερ
ΖΕΥΣ I (n)	60	17447	δ. Σουέζ 1/7
ΖΕΥΣ II	77	18838	α. Χιούστον 24/6
ΖΗΝΑ (Λι)	68	31093	δ. Κωνίπολη 18/6
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(n)	66	10051	α. Σινγκάγκ 16/2 για Δαλνίν
ΖΗΝ	79	16379	α. Σάν Φρανσίσκο 23/6
ΗΡΑ	79	16390	δ. Σουέζ 25/6
ΗΡΑΚΛΗΣ (n)	57	2875	δ. Π. Σαϊό 17/6
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ)	58	5266	υπό παραλαβή
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ)	53	5691	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	ε. 'Ικχών 13/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ'	78	11003	στη Μπόρσα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μολ.)	65	37431	ἀργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΡΡΟΣ (n)	63	3293	ἀργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΣΟΣ (δ) Σιγκ.	74	51501	α. Νταλιάν 31/5
ΘΕΑΝΩ (κ)	69	10850	ε. Τάραντα 20/6
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (n)	61	9266	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/6
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ)	58	11765	δ. Σουέζ 20/6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ)	60	3847	α. Πειραιά 5/6 για Χαλκίδα
ΘΥΕΛΛΑ (μ)	66	40933	α. Ν. 'Υόρκη 16/6
ΙΜΑ	68	27989	α. Σηγάι 20/6 για Κορέα

ΙΝΔΙΑΝΑ (Λιβ.)	77	11280	δ. Γιβραλτάρ 16/6
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	α. 'Αμμόχωστο 26/6
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μολ.)	54	7528	μεσογειοτικές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μολ.)	55	5690	μεσογειοτικές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ Γ. ΡΕ'Ι'Σ (Μολ.)	58	3825	μεσογειοτικές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μολ.)	45	3684	ἀργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μολ.)	58	3834	μεσογειοτικές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μόλτ.)	61	5201	δ. Κωνίπολη 16/6
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μολ.)	45	4621	μεσογειοτικές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μολ.)	59	3704	μεσογειοτικές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (n)	61	8999	ε. Μπανγκόγκ 25/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μολ.)	52	3840	μεσογειοτικές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μολ.)	58	3993	μεσογειοτικές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μολ.)	52	4039	μεσογειοτικές μεταφορές
ΙΟΣ I (n)	70	3971	στον Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (n)	68	4202	α. Δουβλίνο 23/6 για Κρότωνα
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Λός 'Αντζελες 30/6
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειοτικές μεταφορές
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (n)	61	10934	ἀργεί 'Αστακό
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (n)	60	10934	ἀργεί 'Αστακό
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	δ. Σουέζ 30/6
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (n.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. 'Αμερικής
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ' (n)	60	4240	ἀργεί Γάνδη
ΚΑΛΙΟΠΗ (n)	60	5323	μετον. 'ΑΛΚΥ
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ)	69	9731	ε. 'Αμπιζάν 9/6
ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ)	69	4229	α. 'Αμβέρσα 1/6
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Σπέζα 6/4
ΚΑΛΥΝ (κ)	69	11430	α. Μορμουγκο 21/5
ΚΑΛΥΨΩ (n)	69	5997	ἀργεί Φλώρινγκ
ΚΑΝΙΚΑ (n)	60	3840	ε. Βομβάη 4/5
ΚΑΠΑΛ (κ)	55	1599	α. Μοπούτο 30/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (n)	57	3826	ἀργεί Π. ορ. Σπαινη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ)	67	8927	α. Κολόμπο 6/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Σάο Σεμπαστιάν 6/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Ρίο 'Ιανέιρο 28/4
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	α. 'Αλ Ρουές 3/5 για 'Ιαπωνία
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ)	66	3168	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ)	60	4068	μεσογειοτικές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (n)	66	16301	ε. Ντουλούβ 8/5
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	μετον. 'ΣΗ ΓΚΑΛ' (Λιβερ.)
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ)	71	9206	α. Ντάρμπαν 17/5
ΚΑΡΡΑΣ (n)	62	10834	α. Νταμπέρ 6/5
ΚΑΣΤΑ (κ)	72	17674	δ. Σουέζ 15/5
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μπέρτα 19/4
ΚΑΤΙΑ Κ.Π.)	57	1324	ἀργεί Σαουδική 'Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (n)	62	5870	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (n)	65	9799	ε. 'Αδεν 30/4
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ'	68	13694	ε. 'Αμμούργο 25/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ)	57	5250	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΚΛΕΛΙΑ (κ)	75	176009	ε. Ντουμπάι 8/5
ΚΛΕΟ I (n.δ.)	59	20880	δ. Ντουμπάι 21/5
ΚΟΜΗ (n)	68	4432	ε. Καλδο 19/7
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4
ΚΟΡΑΛ (κ)	48	1562	μεσογειοτικές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ I. (κ)	60	5991	α. 'Αλεξάνδρεια 16/4
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ)	51	7126	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221	ε. Βανγκορέ 17/5
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221	α. Νέλσον 18/5
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ)	59	20514	α. Τζέμπελ 'Αλι 6/4
ΚΡΑΝΑΟΣ (n)	59	3354	ε. Σάν Χουάν 2/5
ΚΡΑΝΤΩΡ (n)	64	2304	α. Σαλαβέρν 1/4
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (n)	60	3995	δ. Παναμά 1/5
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειοτικές μεταφορές
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 5/5
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	ἀργεί 'Ιτέα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	ἀναμένει Βομβάη
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ)	65	10586	μεταφορές Περισκοίου
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (n)	67	26493	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Λός Πόλμας 4/5
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ)	63	24424	στο Σάντος 9/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056	α. Σιτακόγκ 6/5
ΚΩΣΤΗΣ (Μόλτ.)	60	3325	α. Μανφρεντόνια 27/4
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μόλτ.)	59	6140	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (n)	71	13186	στο Γιβραλτάρ
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ)	68	1426	μεσογειοτικές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (n)	58	1590	στο Σάν Χουάν
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	12000	α. Μπαλκικαπάν 27/4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (n)	78	11162	α. Κορίντο 26/4
ΛΑΡΑ (δ.π.)	61	8816	α. Αλγκελκίρας 14/4
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	προσάραξε Τίραν
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ)	68	22244	α. Σιλακάπ 28/4
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ)	69	2993	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/3
ΛΕΑ (Μ.)	59	7801	δ. Σουέζ 14/3
ΛΕΒΑΝΤΕΣ'	77	70983	α. Μιζουσίμα 9/4
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ)	60	4068	δ. Κωνίπολη 5/5
ΛΕΝΑ	68	22449	δ. Κωνίπολη 9/5
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (n)	63	8427	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/4
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (n)	61	8827	α. Σετομπάλ 8/3
ΛΕΤΑ (κ)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΥΘΕΡΟ (n)	62	14027	α. Γιόσου 25/3
ΛΕΥΚΑΣ (κ)	65	2435	δ. Κωνίπολη 5/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	δ. Παναμά 22/4
ΛΗΤΟ II (n)	72	6106	α. Λός Πόλμας 18/4
ΛΙΛΑ (n.)	50	2734	ἀργεί Σόρζα
ΛΙΛΙΑΝ (n)	64	18323	δ. Σουέζ 19/5
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ)	68	1599	δ. Κωνίπολη 18/5
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	ε. Ζουέμα 13/5
ΛΟΥ'Υ'ΑΛΤΥ (κ)	71	22523	ε. Μπωμόν 1/5
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	ε. Σιτακόγκ 3/5
ΛΟΥΣΥ (n)	54	2557	ε. Κορούνα 31/3
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μόλ.)	2	11229	α. 'Αμβέρσα 13/4 για Τρίπολη
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	α. Σιγκαπούρη 18/4
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Σισουφούγκος 27/4
ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	α. Γκάρστον 17/8
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ)	68	6116	α. Λός Πόλμας 14/3
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (n)	70	9101	στο 'Ιράν 8/3
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	ἀργεί Γάνδη
ΜΑΡΕΛ (κ)	69	9853	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 Μπιλιμπάο	ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ' (π.)	74	10250	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	ε. Τούκοπαν 15/7	ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	ε. Λειζόες 8/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	στή Βομβάη 16/5	ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	ε. Ντάρ-ες-Σαλάαμ 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. Φόξ 12/5	ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρουθράς Θαλ.
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Κεμπέκ 9/5	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	ε. Μομπίλ 14/5
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	άρχει Πειραιά	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (Ονδ.)	60	5760	δ. Κων/πολη 9/5	ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	ε. Μπορντό 12/5
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Σιγκαπούρη 17/5	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	ε. Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	δ. Γιβραλτάρ 22/4	ΝΗΜΕΡΤΗΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ε. Λονδίνο 19/5
ΜΑΡΙΝΙΚΗ (κ.)	73	86098	α. Σάν Νικόλας 9/4	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Άμβούργο 12/5
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.) (κ.)	66	57027	ε. Ράς Σουκχέιρ 25/4	ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	α. Δακάρ 12/5
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Π. Σαϊό 21/5	ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	ε. Καλκούτα 15/4
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Σάλλομ Βόε 10/5	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Τακόμα 10/4
ΜΑΡΙΩ	65	17238	άρχει Στυλίδα	ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	επωλήθη Διάλυση	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	ε. Πειραιά 12/4
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	ε. Φοντζέιρα 14/5	ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	ε. Τούκτιαν 12/7
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Σάν Άντόνιο 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
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Π. Έλιζαμπεθ 18/5	ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	ε. Χαβάνα 5/4
ΜΕΣ. 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	ΝΟΡΑΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	ε. Παρανάουα 11/5
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	δ. Σουέξ 21/5	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	άρχει Στυλίδα
ΜΙΑ	80	15552	ε. Μπανγκόκ Μπάρ 2/3	ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	α. Δακάρ 28/4
ΜΙΑΝΤΟΣ*	82	35000	δ. Παναμά 4/5	ΝΤΑΝΙΕΛ II (π.)	69	1999	ε. Ρότερνταμ 7/4
ΜΙΜΗ Μ. (Μάλτ.)	69	13525	α. Τενερίφη 17/5	ΝΤΑΟΥΝ (Σιγκ.)	81	5226	άρχει Άμβούργο
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (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	ΝΤΑΦΕΝΜΑΡ (π.)	61	5816	ε. Λάγος 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. Ταμπίκο 30/4	ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Ρουέν 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584	α. Ν. Όρλεάνη 15/5	ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854	δ. Π. Σαϊό 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	α. Ν. Όρλεάνη 4/5	ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Ν. Υόρκη 16/5
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σιλακάπ 8/5
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	ε. Γένοβα 17/5	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Ρίο Γκράντε 3/5
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 17/4	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Βοστώνη 3/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260	α. Σεπετίμα 12/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Πειραιά	Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	α. Μπρίτςπορτ 19/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	α. Π. ορ. Σπείν 10/5	ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Σάο Σεμπαουά 9/5
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Π. ορ. Σπείν 10/5	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	δ. Π. Σαϊό 18/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	α. Ν. Όρλεάνη	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	άρχει Άστακό
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Κόρπους Κρίσι 23/4	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	υπό παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Ν. Όρλεάνη 16/5	ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	α. Πειραιά 11/5
ΜΙΝΙ ΛΥΦΟΜ	75	1578	ε. Ντεμεράρα 8/5	ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥ	68	45678	α. Φρήπορτ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	άρχει Ίτσα
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	άρχει Έλευσίνα
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123	άρχει Έλευσίνα
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	ε. Ρίο Ίανέιρο 5/5
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	ε. Κολόμπο 12/5
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στο Μπαλικάπαν
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	άρχει Ίτσα
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Φιλαδέλφεια 14/5
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Λούπ Τέρμιναλ 10/5
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Κοαρτζακόλκος 27/4
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Σάροχ 13/5
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	ε. Λεμεσό 20/5
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Παναμά 27/4
				ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
				ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	α. Άμβέρσα 15/5 για Πειραιά
				ΟΞΕΑΝ (κ.)	66	10825	ε. Τζέντα 16/5
				ΟΞΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808	δ. Σουέξ 19/5
				ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	α. Χούντ Πόιντ 7/6
				ΟΞΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	άρχει Πειραιά
				ΟΞΕΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	67	24128	ε. Ν. Όρλεάνη 12/5
				ΟΞΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	74	2248	α. Ταργκόνα 8/5 για Βεγκάχη
				ΟΞΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	δ. Σουέξ 29/4
				ΟΞΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	Άμερικανικό Κόλπο 9 τέλη Ίουνίου

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

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

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 3.000

Annual Subscription Rates:

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

ΠΑΓ'ΟΝΗΡ (η)*	74	9712	δ. Παναμά 1/3
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ)*	63	10318	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577	α. Συμπενί 17/4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η)*	59	3906	α. Τζιμπουτί 11/54
ΠΑΝΘΗΡ (η)*	82	35380	α. Ρίο 'Ιανέιρο 26/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (η)*	66	7463	ε. 'Αμβέρσα 18/5
ΠΑΕΙΟ (κ.)	65	1559	ὕπο παραλαβή
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	δ. Σουέζ 11/5
ΠΑΣΙΦΙΚ (η)	66	21883	στο Μπαντάρ Χομενί
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ὕπο κατέλκυση
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Κάπουκ Κρίσι 13/5
ΠΑΤΒΙΝ (η)	62	14112	α. Χαλκίδα 26/4
ΠΑΤΡΑΓ'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. Γένεμπο 19/5
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Λός 'Αντζελες 17/5
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876	α. Πειραιά 17/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577	ε. Ρίο Γκρόντε 12/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707	α. 'Αλεξάνδρεια 18/5
ΠΙΑΡΜΑΣΤ (η)	71	90757	ε. Πόρογκρον 13/5
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ)*	76	44489	α. Π. α. Πιέρ 23/4
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Τενερίφη 1/7
ΠΛΕΙΑΣ (η)	64	5654	α. Μπόρ 21/5
ΠΛΩΤΩ	68	35191	α. Ροζάριο 2/5 για Ρωσία
ΠΟΙ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	δ. Ντόβερ 10/5
ΠΟΛΙΓΓΟΣ (κ.)	49	2879	ἀργεί Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	ε. Κάπουκ Κρίσι 13/5
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	α. Τζέντα 8/4
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η)*	70	3825	α. Σ. Ευσταθίου 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. Σαϊδ 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. Σπαιήν 15/5
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (η)*	69	10524	ε. Σαλέρνο 12/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η)*	73	11383	α. Σιγκαπούρη 30/4
Π. ΣΤΑΡ II (λιβ.)	66	15393	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/5
ΡΑΣΣΑΓΓΙΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	ἀργεί 'Αστακό
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ,Ι (η)	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 II (η)*	71	2932	α. Βαρκελώνη 3/5
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ. Μπαχ.)	76	21619	ε. 'Ιμνιναχαμ 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
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	μετον. *ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ* (Λιβερ.)
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (η)	73	10630	στην 'Ακαμπα 15/5
ΣΑΝ ΜΠΟΛΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	ε. Πειραιά 28/4
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	α. Σακά 25/4
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Ση 'Αϊταντ 2254
ΣΑΝΛΑΚ (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 Χομενί 27/4
ΣΑΝΣΕ (η)	62	15405	α. Σάφι 11/5 για Κόλπο ΗΠΑ
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η)*	57	1674	α. Σουινγκέι Ρεγιάνγκ 5/5
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (η)	74	11452	ε. Κουινγκντάο 3/5
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Βαρκελώνη 16/5 για Τύκες
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. Σαϊδ 18/5
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	δ. Π. Σαϊδ 19/5
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΥΝ (δ.π.)	75	51898	δ. Π. Σαϊδ 10/5
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (η)	79	14889	ε. Ντηνρόιτ 19/5
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456	α. Τής 29/4
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ.)	71	8894	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	μεσογειακές
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	ἀργεί Σιγκαπούρη
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Μπάχια Μπλάνκα 16/3
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η)*	62	9979	στην Κωνστανζα
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η)*	71	11379	α. Σιγκαπούρη 19/5
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043	δ. Παναμά 30/4
ΣΗΓΚΑΛ IV (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. Λισαβόνα 11/5
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	α. 'Αμόχιστο 12/5
ΣΗΛΟΓΓΕΡ (Μαλτ.)	65	7047	δ. Παναμά 26/4
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	α. Μπ. 'Αϊρες 7/5
ΣΗΜΠΑΛΑΚ (κ.)	74	33073	δ. Ντόβερ 12/5
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411	α. Π. 'Αρθουρ 25/4 για 'Αμπιτζόν

ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Σ. Φρανσίσκο 3/5
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ἀργεί Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η)*	80	9015	ε. Μπουσίρ 8/5
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	ε. Χάβρη 20/5
ΣΙΛΒΕΡ 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 Χομενί 9/5 *
ΣΚΙΠΠΕΡ (η)*	57	3070	στο 'Αμπιτζόν
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. Πόρογκρον 14/5
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Γιοκάιτι 14/5
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Πειραιά 18/5
ΣΤΑΡΓΚΑΝ (κ.)	59	3809	ὕπο 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	ὕπο παραλαβή
ΣΩΤΗΡΗΣ (η)	70	5278	α. Πειραιά 14/4
ΣΩΤΗΡΗΣ (η)	70	5480	α. Πειραιά 17/5
ΣΥΚΟΥΡΗΣ (Μαλτ.)	60	6.646	ὕπο παραλαβή
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Λοφί Τέρμιναλ 6/5
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (η)	59	5510	ἀργεί 'Αστακό
ΤΕΣ'Ι'ΝΤ (κ.)*	56	6500	ἀργεί 'Αστακό
ΤΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)*	73	9842	α. Λός Πάλμας 27/4
ΤΖΩΝ Κ. (η)	72	5393	στη Μπαλμπόα
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	α. Λισαβόνα 4/5
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΤΖΩΡΤΖ (κ.)*	54	7930	α. Πειραιά 6/5
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	ἀργεί 'Αστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910	ἀργεί Πειραιά
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	α. Μομπιλ 11/7
ΤΙΝΑ ΜΠ. (η)*	65	11245	ἀργεί Πειραιά
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η)*	73	8848	α. Ροζάριο 7/5
ΤΟΥΣΠΑΝ (η)	69	5135	ε. Καστακόλλος 17/7
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η)*	60	8070	προσάραξε 'Αβάνα
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Βίλα Κονσταντίου 15/4
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	ε. Μπάκμπουρν 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'Λ	72	18723	α. Ρίο 'Ιανέιρο 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. ντε Μπούκ 10/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	α. Τεργέστη 16/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230	α. Λονδίνο 21/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	ε. Αύγουστα 13/5
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	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. Τούσκαν 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'ΑΝΤΣ	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. Σόλομ Βόε 17/5
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	ε. Δακάρ 11/5
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Ζουέμα Τερμ. 13/4
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Σήραπορτ 17/5
ΦΙΛΙΠΙΔΑΣ (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. 'Αϊν Σούκνα 4/4 για Περαϊκό
ΦΡΗΝΤΟΜ I	59	1229	α. Πειραιά 5/4
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	πρώην «ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ»
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (η)*	61	1652	ε. Λός Πάλμας 20/5
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (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. Σίμα 12/5
ΧΑΡΙΣ (η)*	55	2740	ὕπο παραλαβή
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	α. 'Αμστερνταμ 9/5
ΧΕΡΟ (η)*	57	1368	στον 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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

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

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

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή

« Ν Α Υ Τ Ι Κ Α Χ Ρ Ο Ν Ι Κ Α » ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
Διευθυντὴς Ἐκδόσεως ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ Νοταρὸ 77, Πειραιῶς	Διευθυντὴς Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερῖφου 50 & Ἀχαρνῶν	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοταρὰ 77 Πειραιῶς – Τηλ.: 417.6658		

CHANDRIS CRUISE LINES

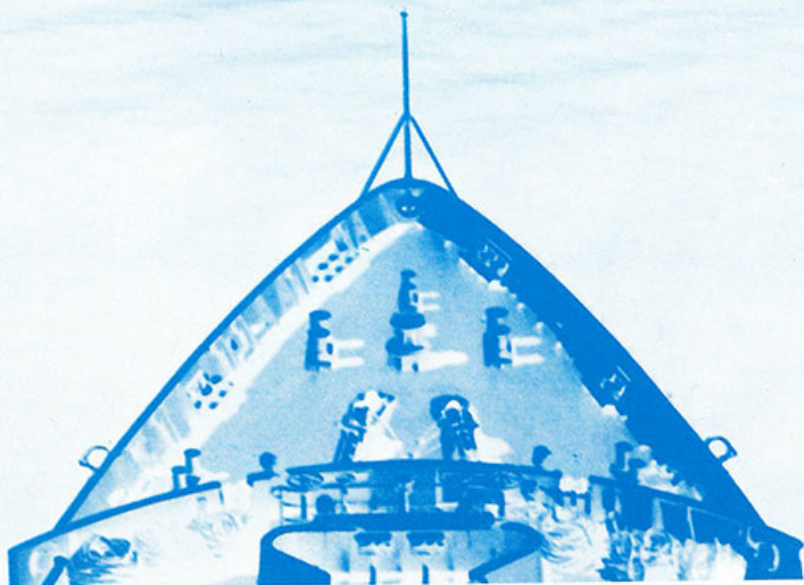
**All year round
cruising programmes**

**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



The name for overall economy



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

Sulzer overall economy is no surprise

so I should like to know more about

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

Name _____

Company name and address _____

Company position _____

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