

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Σεπτεμβρίου 1984

Αρ. Φύλλου 1182/941

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1182/941 ΔΡΧ. 100 1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1984

CHANDRIS CRUISE LINES

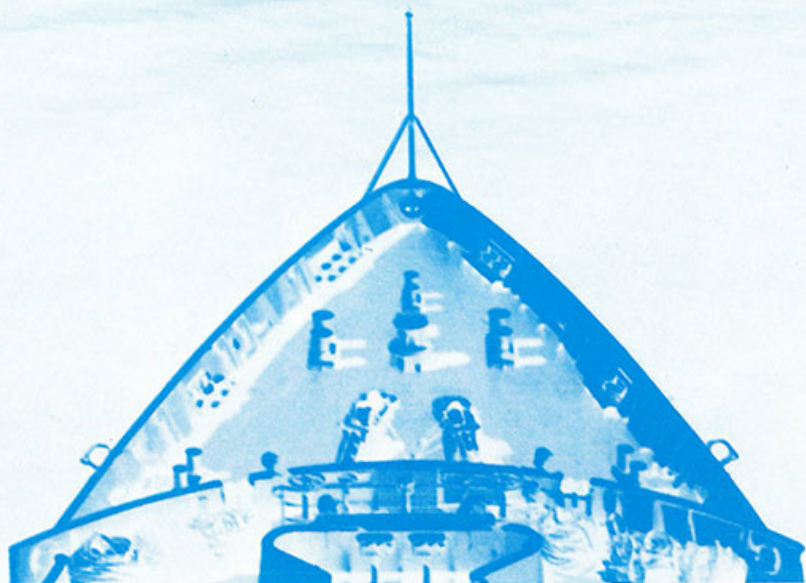
All year round
cruising programmes

Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda



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

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



KP Coat

— the copolymer antifouling that's different

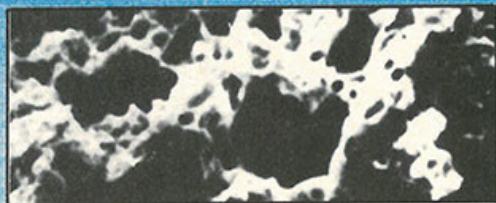


Outstanding results...

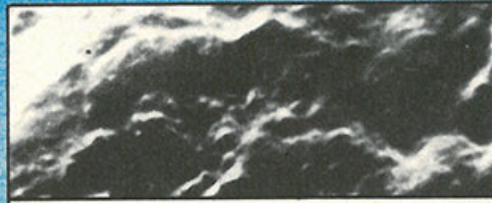
Kawasaki Kisen's tanker 'Shinanogawa Maru' was protected with KP Coat Antifouling in August 1978. After 28 months at sea, including extended periods as a static storage vessel, the results were remarkable.

...the smooth alternative

Highly magnified A/F film surfaces after more than two years in service.



Typical conventional antifouling containing soluble rosin binder. Note skeleton layer left by dissolved rosin (reduced efficiency).



KP Coat antifouling contains no soluble binder. Note unbroken surface, maintaining original, smooth profile (consistent performance).

- **High performance:** KP Coat is a unique combination of toxins and acrylic resin, giving excellent protection against all forms of animal and plant fouling.
- **Long life:** KP Coat's special copolymer base provides durability and controlled release of biocides, to produce highly effective antifouling performance for up to 24 months and more.
- **Fuel efficiency:** KP Coat maintains a constantly smooth surface during service life, contributing to greater fuel efficiency.
- **Versatility:** KP Coat is effective in all operating conditions, especially for vessels spending long periods at anchor.
- **Economy:** KP Coat allows extended drydocking intervals and shorter maintenance schedules. It is ideal for newbuildings and in-service vessels.
- **International service:** Worldwide facilities for Torpedo Marine Paints' comprehensive product range are available from its international network in more than 40 countries.

BERGER 
Torpedo Marine Paints

'Total ship protection'

International Protective Coatings Division
Northumberland House, 303/306 High Holborn, London WC1V 7LA
Tel: 01-2424567 Telex: 297998 BERMAR G

Manufactured and Distributed in Greece by:
Dr. Stephanos D. Pateras S.A.
VIVECHROM - Elefsis: Phone 4122-124

Phone (617) 426-3143

Cable: Paralia

Telex: 94 0656



PARALIA CORPORATION

Steamship Agencies

80 Broad Street, Boston, MA 02110

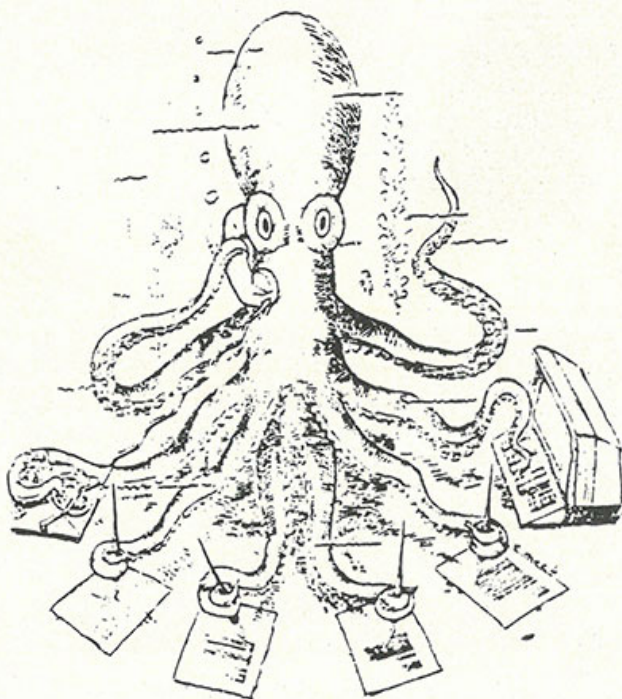
at: Boston · Portsmouth · Providence · Portland · (USA)

BUNKERING • BROKERAGE •
INTERNATIONAL FORWARDING

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

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

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

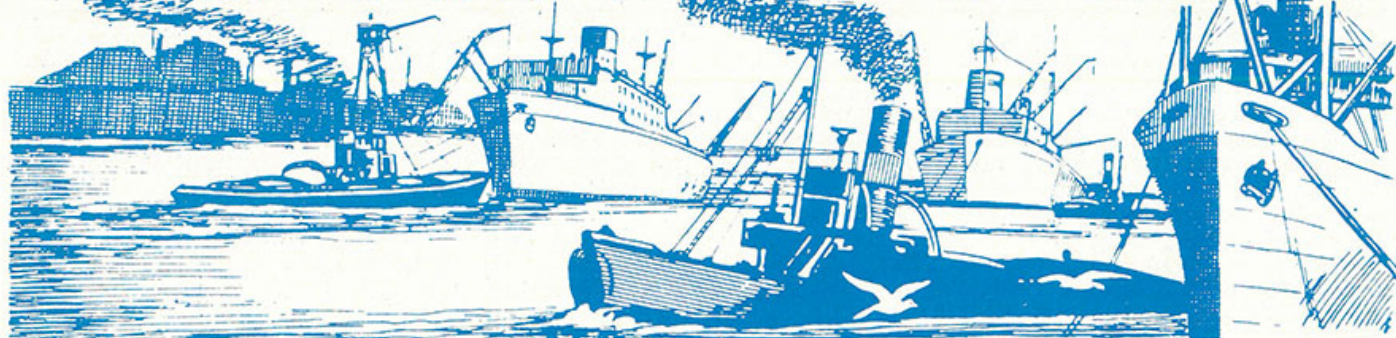


Τό PARALIA σας προσφέρει άμεση γνώση των λιμανιών της Βοστώνης — Πρόβιντενς — Πόρτλαντ — Πόρτσμουθ καί όλης της περιοχής μας καί σας κάνει ίκανούς νά πάρετε αποφάσεις συντόμως γιά τίς απαιτήσεις των τοπικών αναγκών στά βαπόρια σας. Καλώντας τό PARALIA μαθαίνετε λεπτομέρειες των λιμανιών μας, όχι του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

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

ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΤΟ PARALIA

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1182/942

1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

«'Αρχίσαμε νά βαριόμαστε»

Ἡ φράση αὐτή πού ἀκούγεται πολύ συχνά τόν τελευταῖο καιρό στήν Ἀκτὴ Μισούλη σέ συνδυασμὸ μὲ τὴν ἀντίληψη πού ἐπικραεῖ ἤδη σέ ἀρκετοὺς καὶ μάλιστα σέ ἐκείνους πού πάντοτε ἔδειχναν ἕναν βαθύτερο προβληματισμὸ, ὅτι δηλαδή ἡ ἐπιβίωση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας θά περάσει καὶ πάλι ἀναγκαστικά ἀπὸ τὸ κανάλι τῶν ξένων σημαίων, μᾶς κάνει νά ἀνησυχούμε σοβαρότατα γιὰ τὴν τύχη τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου. Γι' αὐτὸ θεωροῦμε ὅτι πρέπει νά ἐπισπευσθεῖ ἡ ὑλοποίηση τῶν σκέψεων πού διατύπωσε μὲ τὴν ἡμερήσια διαταγὴ του μὲ τὴν εὐκαιρία τῆ ἀναλήψεως τῶν καθηκόντων του ὁ νέος ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Πρωτονοτάρης γιὰ τὴν χρησιμοποίηση νέων μεθόδων, νέων λύσεων, νέων τρόπων γιὰ τὴν προσέγγιση καὶ τὴν ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων, τὸ κυριότερο ἀπὸ τὰ ὁποῖα αὐτὴ τῇ στιγμῇ εἶναι ἡ διατήρηση τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου.

Ἡ φράση «ἀρχίζουμε νά βαριόμαστε» δὲν ἐκπηγάζει τυχαία, εἶναι ἀποτέλεσμα καὶ τῶν δύσκολων στιγμῶν πού διέρχεται ἡ Ναυτιλία, ἀλλὰ κυρίως προέρχεται ἀπὸ τὰ καθημερινὰ προβλήματα πού δὲν ἀφήνουν στίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις τὸν καιρὸ νά ἀσχοληθοῦν μὲ τὸ κύριο ἔργο τους πού εἶναι ἡ ἐξασφάλιση μιᾶς ναυλώσεως γιὰ τὴν ἀπασχόληση τῶν πλοίων — προβλήματα πού ἀρχίζουν ἀπὸ τὴν ἀγωνιώδη ἀναζήτησι γιὰ τὴν ἐξεύρεση ἐνὸς Α μηχανικοῦ αὐτῇ τῇ στιγμῇ (καὶ ὅχι βεβαίως μὲ τὸ μισθὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ὅπως ἐσφαλμένα ἀναφέρει τὸ

ΓΕΝΕ στίς σχετικές ἀνακοινώσεις του, ἀλλὰ μὲ τὸν τρέχοντα μισθὸ τῆς «πιάτσας» πού φθάνει, μαζί μὲ τὴν ἄδεια, γύρω στίς 230.000 δρχ. τὸ μήνα), περνοῦν ἀπὸ τὴ βλακώδη αὐτοανακήρυξη τοῦ NAT σέ ἐγκυρότερο ἐμπειρογνώμονα ἀπὸ τοὺς νηογνώμονες καὶ φθάνουν στήν ἀξίωση γιὰ ξαφνικὴ ἐφαρμογὴ μὲ ἀναδρομικὴ μορφή μιᾶς φορολογίας πού ἐτέθη σέ ἰσχὺ ἀπὸ τὸ 1964, στίς ἀπαγορεύσεις τῶν μεταφορτώσεων καυσίμων γιατί οἱ τελωνειακοὶ δὲν τὰ θεω-

ροῦν πλέον ἐφόδια τῶν πλοίων, στὴ σχεδιαζόμενη ἀπὸ τὸν ΟΤΕ αὐξηση τῶν τελῶν γιὰ τίς ραδιοεπικοινωνίες τῶν πλοίων, στήν ἔλλειψη τῆς ἐπιβαλλόμενης κατανοήσεως ἀπὸ μιά σημαντικὴ μερίδα ναυτικῶν πού προκαλεῖ καὶ ζημιές καὶ ἀσκοπες ἐπιβαρύνσεις κλπ. κλπ.

Ρομαντικοὶ ἐκ φύσεως θέλαμε νά πιστεύουμε ὅτι ἐν ὄψει τῆς καταστροφῆς πού ἐρχεται καὶ πού εἶναι ὀρατὴ σέ ὁλοὺς θά ὑπῆρχε ἡ ἀντίδραση πού χρειάζεται, ἀλλὰ ὡς τῇ στιγμῇ ἡ ἀντίδραση αὐτὴ δὲν ὑπῆρξε. Τὸ ἀγωνιώδες ἐρώτημά μας εἶναι: Θά ὑπάρξει ἔστω τὴν τελευταία στιγμῇ; Θά χρησιμοποιηθοῦν, δηλαδή νέες μέθοδοι, νέες λύσεις, νέοι τρόποι γιὰ νά ξεφύγουμε ἀπὸ τὴν ἀπειλή;

Δικαιώματα ἀλλὰ καὶ κατανόηση

Ἐτέθη ὑπόψει μας ἡ περίπτωση δύο ναυτικῶν — ἐνὸς ἀνθυποπλοιάρχου καὶ ἐνὸς λαδᾶ — οἱ ὁποῖοι κάνοντας χρῆση τῆς προβλέψεως τῆς συλλογικῆς συμβάσεως γιὰ ἐπτάμηνη ναυτολόγησι, ζήτησαν νά ἀπολυθοῦν σὸ Μπουένος Ἀίρες, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ πλοῖο θά ἀπέπλεε τὴν ἐπομένη κατευθυνόμενο στήν Ἑλλάδα. Τελικὰ, βέβαια, τὸ ζήτημα διευθετήθηκε — οἱ δύο ναυτικοὶ δέχθηκαν νά παραμείνουν σὸ πλοῖο μέχρι τοῦ κατάπλου στήν Ἑλλάδα — ἀλλὰ ἡ περίπτωση αὐτὴ πού δὲν εἶναι ἡ μόνη μου, παρέχει τὴν εὐκαιρία νά διατυπώσουμε μερικές σκέψεις γιὰ τὰ δικαιώματα καὶ τίς ὑποχρεώσεις τῶν ναυτικῶν μας.

Ὑπὸ τίς παρούσες συνθήκες θεωροῦμε ὅτι ὅλοι οἱ ναυτικοὶ ἔχουν ὑποχρέωση νά βοηθοῦν τὸ πλοῖο ὅταν τὰ δικαιώματά τους — δὲν θίγονται — καὶ στήν προκειμένη περίπτωση δὲν θίγονταν, γιατί κανεὶς δὲν τοὺς ζήτησε νά κάνουν ἕνα μακρινὸ ταξίδι πού θά παρέτεινε γιὰ πολὺ τὴ διάρκεια ναυτολογῆσές τους, ἀλλὰ ἕνα ταξίδι 18 περίπου ἡμερῶν πρὸς τὴν Ἑλλάδα, γεγονὸς πού θά ἐπέ-

φερε σὸ πλοῖο μιά σημαντικὴ οἰκονομία, ἀφοῦ ἡ ἀντικατάστασή τους ἐδῶ δὲν θά προκαλοῦσε τὰ ἐξοδα πού θά εἶχε ἡ ἀντικατάστασή τους στήν Ἀργεντινὴ.

Εἶναι καιρὸς νά καταλάβουν ὅλοι ὅτι γιὰ νά ὑπάρξει ἀπασχόληση πρέπει νά ὑπάρχουν καὶ πλοῖα ἐν ἐνεργείᾳ. Ἰσως οἱ ναυτικοὶ μας νά μὴν γνωρίζουν τὴν τραγικὴ πραγματικότητα πού ὑπάρχει σήμερα, ὅτι δηλαδή τὰ πλοῖα ἄνω τῶν 3.000 τόν. γκρός πού κινοῦνται (ἐννοῦμε πλοῖα μὲ Ἑλληνικὴ σημαία) μόλις ὑπερβαίνουν τὰ 1.000 καὶ εἶναι ὑποχρέωση ὁλων, ἰδίως τῶν ἰδίων τῶν ναυτικῶν, νά προσπαθοῦν νά διατηρηθοῦν ἐν ἐνεργείᾳ τὰ πλοῖα αὐτά, ἐπαναλαμβάνομε ὅχι μὲ τὴν παραίτηση ἀπὸ δικαιώματα ἀλλὰ μὲ τὴν ἐπίδειξη πνεύματος κατανοήσεως καὶ τίποτε ἄλλο.

Θεωροῦμε ὅτι πρὸς τὴν κατεύθυνση αὐτὴ ὀφείλουν νά κινηθοῦν τόσο τὸ Ὑπουργεῖο, ὅσο καὶ οἱ ναυτεργατικὲς ὁργανώσεις καὶ νά ἀναλάβουν μιά συστηματικὴ ἐκστρατεία ἐνημερώσεως τῶν ναυτικῶν μας πού ταξιθεῖν γιὰ τοὺς δύσκολους καιροὺς πού

περνάει ή 'Ελληνική Ναυτιλία και για τις υποχρεώσεις τους να στηρίξουν και αυτοί με κάθε δυνατό τρόπο τό ελληνικό πλοίο από τό όποιο και άποζούν. "Αν τά πλοία χαθούν — και φοβούμεθα ότι οδηγούμαστε προς τήν δυσμενή αυτή εξέλιξη με μαθηματική ακρίβεια, γιατί, όπως πιστεύεται ήδη από πολλούς, ή επιβίωση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας θά ξαναπεράσει από τό κανάλι των ξένων σημαιών — εκείνοι πού πρωτίστως θά θιγούν θά είναι οι ναυτικοί μας και κατά δεύτερο λόγο ό τόπος αυτός.

Χρειάζεται με λίγα λόγια σύνεση και ή σύνεση θά υπάρξει μόνον όταν υπάρξει ή επιβαλλόμενη υπεύθυνη πληροφόρηση των ναυτικών μας.

ΔΕΝ ΘΑ ΑΠΟΓΡΑΦΟΥΝ Ή ΜΗΠΩΣ ΔΕΝ ΤΟΥΣ ΛΟΓΑΡΙΖΟΥΜΕ;

Από τά τελευταία άτυχήματα σέ ελληνόκτητα πλοία μή συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων πού κτυπήθηκαν στόν Περσικό, προκύπτει ότι στά πλοία αυτής της κατηγορίας ύπηρετεί ένας ανεξακρίβωτος αριθμός 'Ελλήνων ναυτικών πού στήν πλειονότητά τους είναι άξιωματικοί. 'Εξ άλλου ένας άκόμη ανεξακρίβωτος αριθμός ναυτικών βρίσκονται αυτή τή στιγμή στήν 'Ελλάδα και όπως γίνεται και έφέτος ή άπογραφή, αυτοί οι ναυτικοί δέν πρόκειται νά άπογραφούν. Από τή διαπίστωση αυτή προκύπτουν δύο τινά: "Η ότι αυτούς τους ναυτικούς δέν τους λογαριάζουμε, ή ότι ή άπογραφή όπως γίνεται δέν πρόκειται νά άποδώσει εκείνα πού πρέπει νά δείχνει μία άπογραφή και κατά συνέπεια είναι έντελώς άσκοπη, δέν πρόκειται, δηλαδή, νά ώφελήσει. Γι' αυτό επαναλαμβάνουμε ότι ή άπογραφή πρέπει νά περιλαμβάνει όλο τό ναυτεργατικό δυναμικό και για νά τό περιλάβει πρέπει νά γενικευθεί.

ΝΑ ΕΚΔΙΩΧΘΟΥΝ ΟΙ ΠΑΚΙΣΤΑΝΟΙ

Αυτή ή ιστορία πού δημιούργησε ή Ναυτική Όμοσπονδία του Πακιστάν σχετικά με τή

διμερή συμφωνία για τή χρησιμοποίηση Πακιστανών ναυτικών στά ελληνικά πλοία πρέπει νά οδηγήσει στήν καταγγελία της, μόλις λήξει ή ισχύς της, με δική μας αυτή τή φορά πρωτοβουλία.

Όπως είναι ήδη γνωστό, πακιστανή όμοσπονδία ζήτησε έντελώς ξαφνικά τήν άναθεώρηση των όρων άμοιβής των Πακιστανών ναυτικών πού καθορίζει ή οικεία διμερής συμφωνία και άπειλούσε ότι σέ αντίθετη περίπτωση θά κατήγγειλε από τις 23 Αυγούστου τήν ισχύ της. "Η διοίκησή της όμως τό μεταξύ άνετράπη (άσφαλώς με τις «δημοκρατικές» διαδικασίες πού έχει καθιερώσει στή δύστυχη χώρα του ό δικτάτορας Ζία Ου Χάκ) και ή νέα διοίκηση με τέλεξ γνωστοποίησε ότι άνακαλεί τήν καταγγελία της συμβάσεως και οι Πακιστανόι ναυτικοί μπορούν νά παραμείνουν στά πλοία στά όποια ύπηρετούν με τους ίδιους όρους μέχρι τή λήξη του χρόνου ναυτολογήσεώς τους.

'Επειδή τίποτε δέν άποκλείει ότι και ή νέα διοίκηση της πακιστανικής όμοσπονδίας μπορεί νά άνακαλέσει όποιαδήποτε στιγμή τό τέλεξ πού έστειλε.

'Επειδή οι Πακιστανόι ναυτικοί έχουν δημιουργήσει επανειλημμένα προβλήματα στά πλοία με τήν ΙΤΦ.

'Επειδή ή χώρα τους σέ όλες τις ψηφοφορίες στά 'Ηνωμένα Έθνη τάσσεται σταθερά έναντίον των ελληνικών συμφερόντων.

"Η συμφωνία με τό Πακιστάν πρέπει νά καταργηθεί μόλις λήξει ή ισχύς της, καμία δικαιολογία δέν μπορεί νά προβληθεί για τή διατήρησή της.

ΝΑ ΕΡΓΑΣΘΟΥΝ ΣΤΑ ΤΑΝΚΕΡ

Ένώ ό αριθμός των πλοιάρχων μας πού άναζητούν εργασία εξακολουθεί νά διατηρείται σέ πολύ ύψηλά επίπεδα παρατηρείται τό φαινόμενο νά μήν μπορεί νά καλυφθεί ή ζήτηση πού ύπάρχει για πλοιάρχους και άξιωματικούς γεφύρας γενικά για τά πετρελαιοφόρα. Γι' αυτό επανερχόμαστε στήν πρότα-

σή μας νά ένθαρρυνθούν οι φορτηγίοι πλοίαρχοι νά άπασχοληθούν σέ πλοία της κατηγορίας αυτής άρχίζοντας τή «νέα» σταδιοδρομία τους ναυτολογούμενοι άκόμη και σέ θέσεις άνθυποπλοιάρχων για νά μάθουν όσα πρέπει νά γνωρίζουν. Θεωρούμε προτιμότερη τή λύση αυτή από τις ίκεσίες αλλά και τή χρησιμοποίηση «μέσων» για τήν εξασφάλιση άπασχολήσεως σέ φορτηγά, όπως έκανε πλοίαρχος ό όποιος ζητούσε πρόσφατα εργασία από τή μητέρα και τή σύζυγο γνωστού έφοπλιστού ό όποιος διαχειρίζεται πολλά πετρελαιοφόρα και έλάχιστα φορτηγά.

Γνωρίζουμε ότι ή "Ένωση Πλοιάρχων ένθαρρύνει και όρθότατα τήν τάση αυτή, αλλά δέν άρκει. "Ανάλογη προσπάθεια πρέπει νά άναληφθεί και από τό 'Υπουργείο, και από τήν κατ' αυτόν τόν τρόπο μετεκπαίδευσης των άνέργων πλοιάρχων στά πετρελαιοφόρα δέν θά ώφεληθούν μόνον αυτοί αλλά και ό τόπος και ή Ναυτιλία γενικότερα.

ΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ

'Εμείς δέν πολυκαταλαβαίνουμε τό δαίδαλο των φορολογικών, αλλά φαίνεται ότι δέν τόν καταλαβαίνουν και πάρα πολλοί άλλοι στήν 'Ακτή Μιαούλη πού διάβασαν και τήν ύπ' αριθ. Ε. 9889/205 της 2ας Αυγούστου εγκύκλιο της Διευθύνσεως Φορολογίας Είσοδήματος του ύπουργείου Οικονομικών πού άναφέρεται στή φορολογία εισοδήματος άλλωδων έπιχειρήσεων πού εκμεταλλεύονται πλοία με ξένη σημαία.

'Εκείνο όμως πού καταλαβαίνουμε είναι ότι μερικοί μανδάρινοι σ' αυτό τό 'Υπουργείο «βάζουν τά δυνατά τους» για νά σταματήσει και κάθε ναυτιλιακή δραστηριότητα στήν 'Ελλάδα, αϊφνιδιάζοντας κάθε τόσο τις ναυτιλιακές έπιχειρήσεις.

Και έρωτούμε εύθέως τόν ύπογράφοντα τήν εγκύκλιο με έντολή του 'Υπουργού, ό όποιος παραθέτει και μία σειρά έγκυκλίων, έάν τις έγκυκλίουσ αυτές τις έχουν έφαρμόσει οι αρμόδιες ύπηρεσίες του ύπουργείου Οικονομικών, γιατί νά πιστεύουμε ότι και αυτός θεωρεί ότι ή άγνοια νόμου δέν συγχω-

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.

ρείται ούτε στους δημοσίους λειτουργούς, όπως δεν συγχωρείται στους κοινούς πολίτες.

Για να μην περιττολογούμε, ο νόμος που επικαλείται η εγκύκλιος δεν έχει εφαρμοσθεί επί σειρά ετών ούτε από τις ίδιες τις υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών, έχει καταστεί, δηλαδή, ανενεργός, έστω και αν δεν έχει καταργηθεί από άλλο νόμο. Και είναι καιρός να σταματήσει αυτή η ιστορία να ανασύρουμε από τα συρτάρια ανενεργούς νόμους για να εισπραχούμε αναδρομικά όσα δεν είχαν εισπραχθεί από αμέλεια των κρατικών υπηρεσιών και των κρατικών λειτουργών, γιατί αυτή η τακτική οδηγεί σε άλλες πολύ περισσότερες ζημιολογίες καταστάσεις. Και να αναζητηθεί μία λύση — και νομοθετική, αν χρειάζεται — που να καθιερώσει, εάν αυτός είναι ο στόχος, υποχρεώσεις από εδώ και πέρα και όχι αναδρομικά.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΛΥΚΕΙΑ

Σύμφωνα με την Υπουργική προκήρυξη, στα τρία δημόσια ναυτικά λύκεια που λειτουργούν, θα εισαχθούν έφετος 210 μαθηταί από τους οποίους 90 στο λύκειο πλοίαρχων Πειραιώς, 60 στο Λύκειο μηχανικών Έλευσινος και 50 στο λύκειο ασυρματιστών Πειραιώς.

Έκεί όμως που η κατάσταση παρουσιάζει ιδιαίτερα προβλήματα είναι τα ιδιωτικά ναυτικά λύκεια, τα οποία χωρίς υποστήριξη και χωρίς τη δυνατότητα των μετεγγραφών υπολειτουργούν σε μεγάλο βαθμό. Από τα 19 ιδιωτικά λύκεια που υπάρχουν σ' όλη την Ελλάδα, ελάχιστα συμπληρώνουν άρτιες τάξεις, ενώ σε πολλά απ' αυτά ο αριθμός των μαθητών τους μετράται στα δάκτυλα της μιάς χειρός. Φυσικά ο αριθμός των εισακτέων είναι ανεπαρκής αλλά εκ μέρους των ενδιαφερομένων εκφράζονται μεγάλες αμφιβολίες αν θα καταφέρουν να συγκεντρώσουν έστω και τον ελάχιστο αριθμό για λειτουργία κανονικής τάξεως.

Υπενθυμίζουμε ότι τα δεινώς χειμαζόμενα αυτά ιδιωτικά λύκεια (10 μηχανικών, 6 ασυρματιστών και 3 πλοίαρχων) είναι οι παλιές τεχνικές ναυτικές σχολές οι οποίες τροποδότησαν τη ναυτιλία με ικανά στελέχη σ' ολόκληρη την τελευταία πεντηκονταετία.

ΓΙΝΕΤΑΙ ΘΕΣΜΟΣ

Η έτησια συνάντηση για τη διεθνή οικονομία και τις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις που οργανώνουν για δεύτερη χρονιά στον Πειραιά η Ναυτιλιακή Λέσχη και το Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας και Ναυτιλιακής Χρηματοδότησεως του Πανεπιστημίου του Σίτυ του Λονδίνου τελεί πλέον να καταστεί θεσμός.

Η δεύτερη συνάντηση θα πραγματοποιηθεί και πάλι στη Ναυτιλιακή Λέσχη από 2-4 Οκτωβρίου και όπως ανακοίνωσαν ο πρόεδρος της Λέσχης κ. Νίκος Κοτζιάς και ο διευθυντής του Κέντρου καθηγητής κ. Κώστας Γραμμένος — ο οποίος θα έχει και την επισημοτική έποπτη της συνάντησεως — τα θέματα που θα αναλυθούν από διαπρεπείς ομιλητές και θα συζητηθούν την πρώτη ημέρα θα αναφέρονται στη διεθνή οικονομία και το εμπόριο, ενώ στις δύο επόμενες ημέρες θα δοθεί έμφαση σε καινούργιες διεξόδους και μεθόδους στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις.

Οι στήλες αυτές εκφράζουν θερμάτα συγχαρητήρια στους δημιουργούς του θεσμού αυτού που θα αποβεί μακροπρόθεσμως ιδιαίτερα ωφέλιμος και για τη Ναυτιλία, και για τον τόπο, τον καθηγητή κ. Κώστα Γραμμένο και τον πρόεδρο της Λέσχης κ. Νίκο Κοτζιά.

ΤΑ ΦΩΤΑ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ

Στους πλοίαρχους τεσσάρων ακόμη πλοίων που βρίσκονται στη ράδα του Πειραιώς επιβλήθηκαν πρόστιμα γιατί δεν είχαν αναμμένα τα φώτα αγκυροβολίας δημιουργώντας μ' αυτόν τον τρόπο κινδύνους στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Έπειδή μέχρι τώρα έχουν συμβεί και ατυχήματα από την αμέλεια αυτή, μήπως πρέπει να υπάρξουν και άλλες ποινές, εκτός από τα πρόστιμα, για να συνεισθούν οι άνεργοι οι οποίοι θέτουν σε κίνδυνο και τον εαυτό τους αλλά και ανύποπτους συναδέλφους τους;

Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

Όπως δήλωσε ο Αμερικανός εκπρόσωπος στην τελευταία διάσκεψη της UNCTAD,

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η άναρχία συνεχίζεται. Μετά τα θλιβερά γεγονότα του Μπουένος Άϊρες νέα επεισόδια εκθέτοντα επιζημιάς ζωτικά της εθνικής ναυτιλίας συμφέροντα, μειωτικά αυτού του του κρατικού γόητρου, διεδραματίστηκαν εις τον λιμένα του Ρόττερταμ.

— Ο κ. Ε. Π. Γιαννουλάτος, ναυτικός πράκτωρ εν Σαγκάη ανέλαβε καθήκοντα αναπληρωτού του γενικού προξένου της Ελλάδος εν Σαγκάη. Την ελληνικήν σημαίαν των γραφείων εδώρησεν εκ μέρους του οίκου Λυκαρδοπούλου ο πλοίαρχος του α/π «Κεραμίες» κ. Αθανασάτος.

— Πληροφορούμεθα ότι ο κ. Σ. Σορώτος, διευθυντής των εν Λονδίνω γραφείων του κ. Λυκαρδοπούλου, εις αναγνώρισην της από ετών καταβαλλομένης υπ' αυτόν προσπαθείας διά την επίτευξιν της διεθνούς συνεργασίας εν τη ναυτιλία, εξέλεξεν μέλος της International Law Association.

— Τρία ακόμη υπό Παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγά μας, συνολικής χωρητικότητος 13.951 τόν. ήτοι τό «Όρος Άθως» των κ.κ. Ρεθύμνη και Κουλουκουνη, τό «Όρος Ύμηττος» του κ. Κούλουθρου και τό «Νέλλυ» του κ. Ι. Μαργαρώνη, ύψωσαν την ελληνικήν σημαίαν νηολογηθέντα εις Πειραιά.

— Τό τρίτον φορτηγόν του κ. Ώνάση. Πληροφορούμεθα ότι τό εγκαταλειμμένον εις τάς ασφαλείας φορτηγόν «Πάνος» του κ. Πρωτοπαπά, τόν. γκρός 4.305 και ναυπηγήσεως 1915, ήγοράσθη παρά του κ. Άριστ. Ώνάση και μετωνομάσθη «Ώνάση Μαρία».

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 89/1.9.1934)

η χώρα του υποστηρίζει κάθε πρόταση που σκοπεύει να βελτιώσει την άσκηση του διοικητικού ελέγχου των πλοίων από τις Άρχές του κράτους της σημαίας. Θεωρεί όμως άκαιρη κάθε συμφωνία σε βάρος των χωρών που εφαρμόζουν την ελεύθερη νηολόγηση των πλοίων. Σημειωτέον ότι οι Ήνωμένες Πολιτείες κατέχουν τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας.

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellenic Steamship Corporation

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

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

Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

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

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

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

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

Cables: FRIXOS LONDON EC1

Swiss Service Company: Seatrap S.A.

9, Place de la Gare, 1260 Nyon

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



ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

'Οργάνωση καί ὄχι αὐξησης τῶν τελῶν καί ἄλλα τινα

Ἀπό ἐπιστολή πού δημοσιεύεται στήν οἰκία στήλη προκύπτει ὅτι ὁ ΟΤΕ, μέ τό αἰτιολογικό ὅτι οἱ παράκτιοι σταθμοί του πού ἐξυπηρετοῦν τίς ραδιο-επικοινωνίες μέ τά ἐμπορικά πλοία παρουσιάζουν ἑλλειμμα, σχεδιάζει αὐξησης τῶν τελῶν γιά νά περιορισθεῖ κατά ἕνα μέρος, ὅπως ὑποστηρίζει, τό παθητικό ἀπό τήν ἐκμετάλλευση τῶν παράκτιων σταθμῶν.

Ἡ ἐπιλογή αὐτή τοῦ ΟΤΕ εἶναι ἀπολύτως λανθασμένη καί ἐάν υλοποιηθεῖ ὄχι μόνον δέν πρόκειται νά λύσει τό πρόβλημα τοῦ ἑλλείμματος — ἀντίθετα, θά τό ἐπιτείνει, ὅπως ἐξηγεῖται ἐν συνεχείᾳ — ἀλλά ἐπί πλέον θά καταστήσει προβληματική τήν ἐπικοινωνία τῶν ναυτικών μας πού ταξιδεύουν μέ τούς οἰκίους τους.

Ἡ μόνη ὀρθή ἐπιλογή γιά τήν ἀντιμετώπιση τοῦ προβλήματος εἶναι ἡ ὁργάνωση τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ ΟΤΕ γιά νά διεκπεραιώσουν ἀποτελεσματικά τήν ἐργασία τους καί γιά νά μπορεῖ ὁ Ὁργανισμός Τηλεπικοινωνιῶν νά κερδίζει αὐτά πού χάνει σήμερα λόγω τῆς ἀνοργανωσιαῶς τόν διακρίνει. Δέν ἀποτελεῖ αὐτό οὔτε ὑπερβολή, οὔτε καί σχῆμα λόγου: Ἐχομε στά χέρια μας ἕναν ὀγκώδη φάκελό μέ τά τηλεγραφήματα ἐνός ἐξαμήνου μιάς μόνον ναυτιλιακῆς ἐταιρίας πού δέν μπόρεσαν νά διαβιβάσουν στά πλοία οἱ παράκτιοι τοῦ ΟΤΕ. Αὐτό βεβαίως δέν σημαίνει ὅτι τά τηλεγραφήματα αὐτά δέν ἐφθασαν στόν προορισμό τους καί μάλιστα μέσα στό χρόνο πού ἐπρεπε — ὅλα τά τηλεγραφήματα ἐφθασαν ἐγκαίρως στόν προορισμό τους μέ τή χρησιμοποίηση ξένων σταθμῶν οἱ ὁποῖο εἰσέπραξαν — καί δυστυχῶς ἐξακολουθοῦν νά εἰσπράττουν καθημερινῶς — τά ἀνάλογα τέλη πού στερήθηκε καί στερεῖται ὁ ΟΤΕ (ὁ σχετικός φάκελος εἶναι στή διάθεση κάθε ἐνδιαφερομένου στόν ΟΤΕ ἀλλά καί στό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας, στό ὁποῖο πρέπει νά ὑπάρχει ἰδιαίτερη εὐαισθησία γιά τό θέμα τῆς ἐπικοινωνίας μέ καί ἀπό τά πλοία). Καί δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία — ἐμεῖς τουλάχιστον πού ζοῦμε ἀπό κοντά τή ναυτιλιακή πραγματικότητα δέν ἀμφιβάλουμε καθόλου — ὅτι ἐάν ὑπάρξει ἡ αὐξηση τῶν τελῶν πού σχεδιάζουν χωρίς περίσκεψη οἱ μανδρινῶν τοῦ ΟΤΕ, ἡ χρήση τῶν ξένων σταθμῶν θά γενικευθεῖ καί ὁ Ὁργανισμός Τηλεπικοινωνιῶν θά χάσει καί αὐτά πού εἰσπράττει σήμερα, ἐνῶ ταυτόχρονα θά εἶναι ὑποχρεωμένος νά διατηρεῖ σέ λειτουργία τούς παράκτιους σταθμούς του γιά τήν ἐξυπηρέτηση πλείον μόνον τῶν πλοίων ἐσωτερικοῦ καί γιά τήν κάλυψη τῶν κινδύνων.

Χρειάζεται, λοιπόν, ὁργάνωση μόνον καί ὄχι αὐξησης τῶν τελῶν, ὁργάνωση πού θά ἐπιτρέψει στούς παράκτιους νά διαβιβάσουν ὅλα τά τηλεγραφήματα πού ἀποστέλλονται — ὅπως γίνεται ἀπό τούς ξένους σταθμούς — καί θά ἐπιφέρει τήν ἐπιθυμητή αὐξηση τῶν εἰσόδων πού θά καλύψουν τά κενά. Ἐάν δέν γίνει αὐτό καί οἱ μανδρινῶν, πού ὁπως ἀποδεικνύεται ἀγνοοῦν τή ναυτιλιακή πραγματικότητα, προχωρήσουν στήν αὐξηση τῶν τελῶν, ἐκεῖνο πού θά προκύψει μέ μαθηματική ἀκρίβεια εἶναι μόνον ἡ συρρίκνωση — ὅλοι θά στέλνουν τά τηλεγραφήματά τους μέ ἄλλους σταθμούς — ἐνῶ ταυτόχρονα οἱ ναυτικοί μας δέν θά ἔχουν

δυνατότητα ἐπικοινωνίας μέ τά σπῆτια τους.

Ἀλλά μιά καί μιλάμε γιά θέματα τοῦ ΟΤΕ θέτομε καί τό πρόβλημα τῆς χρησιμοποίησης VHF ἀπό τίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις καί τούς πράκτορες. Ἀπό ὅσα γνωρίζομε, τό θέμα εἶχε συζητηθεῖ σέ μία σύσκεψη τόν περασμένο Νοέμβριο, στή διάρκεια τῆς ὁποίας ὁ ΟΤΕ εἶχε δεσμευθεῖ — ἐτσι λέγεται ὅτι ἀναφέρει τό σχετικό πρακτικό — νά σταματήσει τούς ἐλέγχους σέ βάρος ἐκείνων πού χρησιμοποιοῦν χωρίς ἐγκριση VHF γιά νά μποροῦν νά κάνουν τή δουλειά τους μέχρις ὅτου βρεθεῖ (ἀπό τόν ΟΤΕ) ὁ τρόπος καταλογισμοῦ τῶν σχετικῶν τελῶν. Βρέθηκε αὐτός ὁ τρόπος ἡ τό θέμα ἔχει περιέλθει στίς ἐλληνικές καλὲνδες;

● Δύο πλοιοῖ ἀπό ἐκείνους πού δικαιοῦνταν ἀπό τό Συμβούλιο Ἐπικρατείας σέ ἐπίσκεψή τους στό «Ναυτικά Χρονικά» ἐπιστήριξαν ὅτι ἡ εἰσπράξη τῶν χρημάτων πού ἐπαιρταν ἀπό ναυτιλιακές ἐταιρίες ἦταν γνωστή στό Ὑπουργεῖο, τό ὁποῖο κινήθηκε ἐναντίον τους ἐπειδή πρόβαλαν διάφορα αἰτήματα καί εἶχαν ἀπειλήσει καί κάθοδο σέ ἀπεργία. Στίς δικαστικές διαδικασίες πού ἐγίναν γιά τήν ὑπόθεση αὐτή κατέθεσαν διάφορα πρόσωπα πού ἐπιβεβαίωσαν αὐτή τήν ἀποψη, ἀλλά δέν μίλησαν οὔτε ἡ τότε πολιτική ἡγεσία τοῦ ΥΕΝ, οὔτε καί οἱ ἀρμόδιοι λιμενικοί ἀξιωματικοί πού χειρίστηκαν τήν ὑπόθεση καί τούς παρέπεμψαν στή Δικαιοσύνη. Ὅλοι αὐτοί ζοῦν καί καλοῦνται νά δηλώσουν ἀπερίφραστα ἐάν ἦταν γνωστή προηγουμένως ἡ εἰσπράξη χρημάτων ἀπό τούς πλοηγούς καί ἐάν ἡ δίωξή τους ἐγινε γιά νά καταπνιγῇ τό αἶτημα πού πρόβαλαν καί ζητοῦσαν νά ἰκανοποιηθοῦν ἀκόμη καί μέ τήν ἀπειλή ἀπεργίας. Σημειώνομε μέ τήν εὐκαιρία ὅτι ὁ Ὑπουργός κ. Γιώργος Καταιφάρος, ἀπαντώντας στίς 22 Αὐγούστου σέ ἐρωτήσεις τῶν ναυτιλιακῶν συντακτῶν γιά τό θέμα τῶν πλοηγῶν, ἐπανέλαβε καί πάλι ὅτι μετά τήν ἀπόφαση τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας πού ἀκύρωσε τήν ὑπουργική ἀπόφαση γιά τήν ἀπόλυση τους, οἱ πλοιοῖ αὐτοί θά ἐπανέλθουν στίς θέσεις τους καί ἐκεῖνοι πού εἶχαν προσληφθεῖ γιά τήν ἀντικατάστασή τους θά ἀπολυθοῦν. Τονίζοντας ὅτι ὁ νόμος θά ἐφαρμοσθεῖ πρὸς κάθε κατεύθυνση καί ἀπαντώντας σέ διευκρινιστική ἐρώτηση ὁ Ὑπουργός ἀνέφερε ἐπίσης ὅτι μέ τήν ὑπόθεση θά ἀσχοληθεῖ καί τό ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν γιά νά διαπιστωθεῖ ἐάν οἱ κατηγορηθέντες πλοιοῖ εἶχαν συμπεριλάβει στίς φορολογικές δηλώσεις τους καί τά ποσά πού εἶχαν εἰσπράξει ἀπό ναυτιλιακές ἐταιρίες μέ τή μορφή φιλοδωρημάτων.

● Τό ΝΑΤ ἀφ'οὔτο ἀνακακρήχθηκε ἐγκυρότερο ἀπό τούς νηογνώμονες, προχώρησε καί σέ ἄλλη «ἐξυπνάδα» πού πλήττει συνταξιούχους ναυτικούς οἱ ὁποῖοι ἔχουν καί τήν ἐφεση καί τά ἀνάλογα προσόντα γιά νά διδάξουν σάν ὁρμίσιοι καθηγητές στίς ναυτικές σχολές: Οὔτε λίγο, οὔτε πολύ, οἱ μανδρινῶν τοῦ ἐρμηνεύοντες κατὰ τό δοκοῦν κάποια διάταξη νόμου θεωροῦν καί τήν ἐργασία αὐτή σάν ναυτική ἐργασία καί ἐπιβάλλουν τή διακοπή τῆς συνταξιοδότησής τους σέ ὅσους θελήσουν νά συνεχίσουν νά διδάσκουν γιά νά εἰσφέρουν τίς ἀνάλογες εἰσφορές στό ΝΑΤ (τίς εἰσφορές τοῦ ἀντιστοίχου διπλώματος τῆς ἀκτοπλοίας). Πρέπει νά

σημειώσουμε ὅτι τά «ἐσοδα» τῶν συνταξιούχων ἀπό τήν ἀπασχόλησή τους σάν ὁρμίσιοι καθηγητῶν στίς ναυτικές σχολές δέν ὑπερβαίνουν τίς 22.000 - 24.000 δρχ. τό μήνα καί ἂν παραιτηθοῦν ἀπό τή σὺνταξη, θά χρειάζεται νά προσθέτουν καί ἀκόμα ἀπό ἄλλα εἰσοδήματα, ἐάν φυσικά ἔχουν, γιά νά καταβάλλουν τίς πρὸς τό ΝΑΤ εἰσφορές, πράγμα πού κανένας δέν θά εἶναι διατεθειμένος νά τό κάνει. Ἐτσι οἱ μανδρινῶν τοῦ ΝΑΤ στεροῦν ἀπό μία μερίδα συνταξιούχων ναυτικῶν μας ἕνα ἐσοδο πού συμπλήρωνε τίς γνωστές σέ ὅλους μας συντάξεις, συντάξεις πού εἶναι αἰσθητά κατώτερες καί ἀπό τίς συντάξεις τῶν λιμενεργατῶν τοῦ ΟΛΠ καί πολλῶν ἄλλων κλάδων. Ἀλλά δέν εἶναι μόνον αὐτό πού προκύπτει ἀπό τήν «ἐξυπνάδα» τοῦ ΝΑΤ σέ βάρος αὐτῶν τῶν συνταξιούχων, συνέπειες θά ὑπάρξουν καί γιά τή ναυτική ἐκπαίδευση, γιατί ἐπείτα ἀπὸ τήν «πανταχοῦσα» τῶν μανδρινῶν τοῦ οἱ ἀρμόδιες ὑπηρεσίες, γιά νά καλύψουν τά σχετικά κενά, στράφηκαν στούς ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικούς, ὁρισμένοι ἀπὸ τούς ὁποῖους γιά λόγους περισσότερο «ἐγγραφῆς ὑπηρεσίας» καί ἐπειδὴ ἔχουν ἐξασφαλίσει ἀπὸ ἄλλες πηγές τά πρὸς τό ζεῖν δέχονται νά λαμβάνουν σάν ὁρμίσιοι τό προαναφερθέν ποσόν καί νά συμπληρῶνουν ἀπὸ τήν τσέπη τους τή διαφορά γιά νά πληρώνουν τίς εἰσφορές πρὸς τό Ταμεῖο.

Τί θά γίνει ἐάν ἐπείτα ἀπὸ μερικούς μήνες αὐτοῖ οἱ ναυτικοὶ βροῦν ἕνα καλὸ μάρκο καί θελήσουν νά ταξιδέψουν καί πῶς θά καλυφθοῦν τά κετὰ πού θά δημιουργηθοῦν; Αὐτά εἶναι «φιλά γράμματα», γιά τούς μανδρινῶν καί δέν τούς ἐνδιαφέρουν, τό στόχο πού εἶχαν βάλει μέ τό λεγόμενο «νομοσχέδιο Δασκαλάκη» νά ἀπαγορεύσουν τήν ἐργασία στούς συνταξιούχους ναυτικούς τό ὑλοποιῶν ἀπὸ τήν «πίσω πόρτα», χωρίς ἐκεῖνοι πού ἔχει τοποθετήσει ἡ κυβέρνηση στό ΝΑΤ γιά νά προστατέψουν τά συμφέροντα τῶν ναυτικῶν νά ἀντιληφθοῦν τό παραμικρό. Δυστυχῶς.

● Τίς τελευταῖες ἡμέρες ὑπῆρξε συρροή ἀτυχημάτων ναυτικῶν στά πλοία καί ἂν δέν ληφθοῦν ἄμεσα μέτρα γιά τήν πρόληψή τους, οἱ συνέπειες θά εἶναι σωρευτικές. Θεωροῦμε πλέον ὅτι δέν ἀρκεῖ τό σχετικό ἐγγεῖριδο πού ἐξεδόθη μέ πρωτοβουλία τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης ἀπὸ τό Εὐγενίδειο Ἰδρυμα, οὔτε καί ἡ ἄλλη σχετική ἐκδοσὶς τοῦ ἐκδοτικοῦ οἴκου Σταυριδάκη σέ μετάφραση τοῦ κ. Ἀπ. Καζάκου. Χρειάζεται νά ἐφαρμόσουμε τά σχετικά συστήματα πού ἐφαρμόζονται σέ ἄλλες προηγμένες ναυτιλίες, μνεῖα τῶν ὁποίων ἔκανε σέ ἐπιστολή τους πρὸ τὰς «Ναυτικά Χρονικά» ὁ διοικητὴς τῆς ΑΔΣΕΝ Ρόδου πλωτάρχης κ. Μιχ. Μηνιατοῦ. Πρέπει οἱ ναυτικοί μας νά βλεποῦν σέ κάθε βῆμα τους μέσα στό πλοῖο φωτογραφίες καί εἰκόνες γιά τίς τραγικές συνέπειες πού μπορεῖ νά ἔχει ἡ ἀγνοία, ἡ ἀπερίσκεψία, ἡ ἀπειρία καί ἡ ἑλαιοπληγία τῆς ἀπαιτούμενης σέ κάθε περίπτωση προσοχῆς. Οἱ ἀρμόδιες ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ πρέπει νά κινητοποιηθοῦν πρὸς αὐτή τήν κατεύθυνση καί τό ΝΑΤ νά δώσει ἀκριβῆ στοιχία γιά τό πόσο ἔχει στοιχίσει ὅλη αὐτή ἡ ἱστορία τῶν ἀτυχημάτων τῶν ναυτικῶν στά πλοία, πολλά, δὲ περισσότερα ἀπὸ τά ὁποῖα θά μπορούσαν νά εἶχαν προληφθεῖ ἐάν εἶχαμε προετοιμασθεῖ ἐγκαίρως.

Ὁ ὑποσημειούμενος αἰσθάνεται τήν ἀνάγκη νά ἐυχαριστήσῃ καί ἀπὸ τήν στήλη δαὸς ὅσους εἶχαν τὴν καλωσύνη νά ἐκφραστοῦν κατὰ τὸν τρόπο πού ἐκφράσθηκαν γιά τίς ἐπισημάνσεις τοῦ προηγούμενου τεύχους πού ἀφοροῦσαν τίς ἀλλαγές στό Λιμενικὸ Σῶμα.

Δημ. Χ. Τσαπραλῆς

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

Εξάλλου στην ίδια διάσκεψη, ο διευθυντής της Διεθνούς Ναυτιλιακής Όμοσπονδίας — η οποία ως γνωστόν εκπροσωπεί τον έφοπλισμό 28 ναυτικών κρατών που κατέχουν το 60% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου — δήλωσε ότι Όμοσπονδία είναι αντίθετη σε κάθε πρόταση που εισάγει περιορισμούς σε σχέση με την σύνθεση των πληρωμάτων. Γιατί οι περιορισμοί αυτοί μπορεί ν' αποβούν καταστροφικοί για τις χώρες που δεν διαθέτουν επαρκή πληρώματα και για τις χώρες που αποκομίζουν σημαντικά έσοδα μέσω των ναυτικών υπηκόων τους που εργάζονται σε ξένα πλοία. Παράλληλα οι περιορισμοί αυτοί ενώ δεν θα συνέβαλαν στη βελτίωση των όρων ασφαλείας των πλοίων, θα προκαλούσαν σημαντική ανεργία μεταξύ των ναυτικών.

Την ίδια θέση, εναντίον κάθε ρυθμίσεως που θα περιώριζε την ελεύθερη νηολόγηση, υποστήριξε, όπως ήταν φυσικό, και η Λιβερία.

ΜΙΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

Έντυπωσιάσθηκε η κοινή γνώμη από την καταγγελία ενός πλοίαρχου ότι πλοιοκτήτης του πρότεινε να «βουλιάξει» το πλοίο για να εισπράξει την ασφάλεια και ο έντυπωσιασμός υπήρξε ακόμη μεγαλύτερος από τη δημοσιογραφική παράθεση ανακριβών, όπως αποδεικνύεται από σχετική λεπτομερή ενημέρωση των ναυτιλιακών συντακτών από τον Υπουργό κ. Γιώργο Κατσιφάρα, στοιχειών.

Πρόκειται για την καταγγελία του πλοίαρχου κ. Θεοδ. Ντεντάκη που αφορά το πλοίο «Πορτοκαλής "Ηλιος"» για την οποία δημοσιογραφικές ανταποκρίσεις από το Ηράκλειο της Κρήτης ανέφεραν ότι «είχε ξεχασθεί» από το οικείο λιμεναρχείο το οποίο άρχισε την έρευνα για τη διαλεύκανση της υποθέσεως όταν αυτή είχε διαρρεύσει πλέον στα δημοσιογραφικά γραφεία.

Από την υπεύθυνη ενημέρωση, όμως, πού έκανε ο Υπουργός προκύπτουν έντελως άλλα πράγματα: Σύμφωνα, λοιπόν, με την ενημέρωση, ο κ. Ντεντάκης προσήλθε το βράδυ της 18ης Ιουλίου στο λιμεναρχείο Ηρακλείου και κατήγγειλε σε δύο υπαξιωματικούς ότι πρό διμήνου περίπου ο πλοιοκτήτης του «Πορτοκαλής "Ηλιος"» του είχε προτείνει να βυθιστεί το πλοίο για να εισπραχθεί η ασφαλιστική αποζημίωση. Για την καταγγελία αυτή δεν ελήφθη κατάθεση, αλλά εκλήθη για την επομένη ο κ. Ντεντάκης ο οποίος πράγματι προσήλθε και σε γραπτή κατάθεσή του δεν ανέφερε λέξη για την καταγγελία της προηγούμενης και περιορίσθηκε σε καταγγελίες που αφορούσαν στο πλοίο, το οποίο και ελέγχθηκε από το τοπικό κλιμάκιο της Ε.Ε.Π. Ούτε επίσης δικαιολόγησε γιατί έκανε την καταγγελία δύο μήνες μετά από τη πρόταση του πλοιοκτήτη και μετά την απόλυσή του από το πλοίο στο οποίο, σημειωτέον, υπηρετούσε επί δύο έτη. Το λιμεναρχείο Ηρακλείου άρχισε άμέσως προανάκριση, αφού ενημέρωσε σχετικώς και τον εισαγγελέα, η οποία περιέλαβε όλoκληρο το πλήρωμα και γύρω στις 10 Αυγούστου υπέβαλε το σχετικό πόρισμα στον εισαγγελέα για να διερευνήσει πλέον την υπόθεση ή Δικαιοσύνη.

Έτσι, κατά την ενημέρωση του Υπουργού, έχουν τα πράγματα γύρω από την υπόθεση αυτή πού εύλογα προκάλεσε και ανατάτωση και ανησυχίες στην κοινή γνώμη, γι' αυτό και επιβάλλεται να υπάρξει ταχύτη-

τα διερεύνησή της από τη Δικαιοσύνη.

Πρέπει όμως να προσθέσουμε ότι σε ανταπόκριση της εφημερίδας «Τό Βήμα» από το Ηράκλειο στις 24 Αυγούστου υπήρχε μια φράση που έμας μάς προβλημάτισε πολύ, και επαναλαμβάνουμε ότι πρέπει να προβληματίσει και τον Υπουργό, γιατί δείχνει ότι όρισμένοι θέλουν να δημιουργήσουν έντυπώσεις στην κοινή γνώμη με απώτερο στόχο να επηρεάσουν, κατά τη δική μας εκτίμηση, και την κρίση της Δικαιοσύνης. Η φράση που περιλαμβάνεται στην προτελευταία παράγραφο της σχετικής ανταποκρίσεως και πού πρέπει να προβληματίσει τον Υπουργό ανέφερε ότι κατά την έκφραση αξιωματικού του λιμεναρχείου Ηρακλείου, ο πλοιοκτήτης από την πλευρά του «κάνει τον ψόφιο κορίο» για την υπόθεση πού έχει ανακύψει.

ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

Προχωρεί η Βρετανική Κυβέρνηση στην εφαρμογή του προγράμματος ιδιωτικοποίησης των ναυπηγείων. Η γνωστή British Shipbuilders, που αποτελεί το εθνικοποιημένο ναυπηγικό συγκρότημα της χώρας, πρόκειται να πουλήσει τις εγκαταστάσεις πού προορίζονται για την ναυπήγηση πολεμικών πλοίων, πράγμα πού σημαίνει ότι θα εκποιηθούν πέντε εξειδικευμένα πολεμικά ναυπηγεία. Τα ναυπηγεία αυτά είναι τα ακόλουθα: Vickers, ειδικευμένο στα πυρηνικά υποβρύχια, Trident και Yarrow ειδικευμένα στα τορπιλλοβόλα και τις φρεγάτες, Brook Marin στα περιπολικά και μικρά σκάφη και Hall-Russell ειδικευμένο στα βοηθητικά σκάφη του πολεμικού ναυτικού.

Τα «πολεμικά» αυτά ναυπηγεία κατά το 1983 - 84 πραγματοποιήσαν κέρδη της τάξεως των 44 εκατομ. λιρών, ενώ το συγκρότημα της British Shipbuilders υπέστη ζημίες πού έφθασαν τα 161 εκατομ. λιρών.

Παράλληλα το πρόγραμμα της ιδιωτικοποίησης αναφέρεται και στην πώληση «μικτών» ναυπηγείων, πού απασχολούνται με τη ναυπήγηση εμπορικών και πολεμικών σκαφών. Τα ναυπηγεία αυτά είναι το Swan Hunter και το Cammell Laird.

Κατά τον αρμόδιο Υπουργό το γιγαντιαίο αυτό πρόγραμμα ιδιωτικοποίησης, κατά το οποίο τα ως άνω ναυπηγεία θα εκποιηθούν μεμονωμένα προς ιδιώτες, προβλέπεται να εκτελεσθεί μέχρι τα μέσα του 1986.

ΞΕΝΟΙ ΠΛΟΗΓΟΙ

Είχαμε γράψει και παλαιότερα για τη μακρόχρονη διαμάχη μεταξύ της Βρετανικής Πλοηγικής Υπηρεσίας και των πλοιαρχών των ξένων φέρυ-μπώτς πού προσεγγίζουν

σε βρετανικούς λιμένες. Η διαμάχη αυτή πού οφείλεται στα υψηλά πλοηγικά δικαιώματα πού τα φέρυ - μπώτς αυτά είναι υποχρεωμένα να πληρώνουν, κινήθηκε ύστερα από άγωση στα βρετανικά δικαστήρια των πλοιαρχών των Δυτικογερμανικών και δανικών φέρυ-μπώτς της γραμμής. Οι πλοιαρχοί των σκαφών αυτών είχαν ζητήσει να πλοηγούν αυτοί τα σκάφη τους εξοδισόμενοι με το σχετικό πτυχίο πλοηγού, δεδομένης της ειδικής εμπειρίας τους λόγω των συχνών προσεγγίσεων ή ακόμη και να παρακολουθήσουν πρὸς το σκοπό αυτό τα αναγκαία μαθήματα πλοηγήσεως. Άλλα η Trinity House πού άσκει την πλοηγική υπηρεσία στις βρετανικές άκτες, τούς άρνήθηκε αυτό το δικαίωμα, το οποίο επεφύλασσε μόνο για τούς βρετανούς πλοιαρχούς.

Ύστερα λοιπόν από πέντε χρόνια δικαστικών αγώνων, το Άνώτατο Βρετανικό Δικαστήριο εξέδωσε απόφαση σύμφωνα με την οποία δικαιώνονται οι ξένοι πλοιαρχοί, διότι η συμπεριφορά της Trinity House άποτελεί προφανή διάκριση σε βάρος τους. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι τα ξένα σκάφη πληρώνουν ως πλοηγικά δικαιώματα 350 λίρες κατά προσέγγιση, ενώ τα βρετανικά καταβάλουν μόνο ένα συμβολικό ποσόν περιοδικής αποζημιώσεως πού δεν ξεπερνά τις επτά λίρες.

Η απόφαση αυτή θεωρείται βαρύ πλήγμα κατά της Trinity House, η οποία αντιμετώπιζε πρόβλημα υπερπροσφοράς βρετανών πλοηγών και της οποίας τα κύρια έσοδα προέρχονται από τα πλοηγικά τέλη των ξένων φέρυ-μπώτς.

ΝΕΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ

Ένα καινούργιο βοηθητικό έντυπο για τον κόσμο της ναυτιλίας έθεσε σε κυκλοφορία το Λόυδς Ρέτζιστερ. Ο «Ναυτικός Οδηγός» πού προστίθεται στους πολύτιμους καταλόγους του Βρετανικού Νηογνώμονα και των παραρτημάτων τους, καλύπτει ένα εύρύτατο φάσμα ναυτιλιακών πληροφοριών, πού κατά μεγάλο μέρος δεν υπάρχουν δλες μαζί σε κανένα μεμονωμένο ή συγκεντρωτικό έντυπο.

Τό μέρος πού αναφέρεται στους λιμένες παρέχει το σύνολο των λιμένων του κόσμου με κάθε πληροφορία για τη μορφή, τις διαστάσεις και τα βάθη τους, για τις πάσης φύσεως εγκαταστάσεις και για τόν εξοπλισμό τους σε άνυψωτικά και λοιπά μηχανήματα καθώς και τούς ισχύοντες τοπικούς κανονισμούς. Σε ειδικό εύρετήριο προσδιορίζονται με τό γεωγραφικό στίγμα τους οι λιμενικές εγκαταστάσεις του κόσμου με παραπομπή στους έγχρωμους χάρτες του οδηγού.

Ειδικό μέρος αναφέρεται στα ναυπηγικά και επισκευαστικά κέντρα, τα εργοστάσια

Agents for Bunkers, Ship's loading and discharge, Repairs and Crew at Colombo and Trincomalee

PREMSEKA SHIPPING PRIVATE LTD.

23/1 Havelock Road, Colombo 5, Ceylon
Telephone: 588098 — Telex: 21839 RANMUT C.E.

κατασκευής ναυτικών μηχανών και λεβήτων και τα διαλυτήρια πλοίων που λειτουργούν σε όλο τον κόσμο. Οι πληροφορίες φθάνουν μέχρι τις πρόσφατες συγχωνεύσεις ή αχρηστεύσεις ναυπηγικών μονάδων και μέχρι τον πλήρη συνοδευτικό πίνακα των πλοίων που έχει ναυπηγήσει το ναυπηγείο και τελούν σήμερα εν ενεργεία.

Μιά ενδιαφέρουσα καινοτομία συνιστά το εύρετήριο των διακριτικών σημάτων του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, το οποίο κατά αλφαριθμητικό σύστημα περιέχει πλέον των 66 χιλιάδων σημάτων, ενώ ιδιαίτερα ενδιαφέρον παρουσιάζουν επίσης οι πίνακες του τεράστιου πλήθους των ναυτικών εταιριών του κόσμου με τα πλήρη στοιχεία των διευθύνσεών τους. Οι κατάλογοι των ναυτικών ασφαλιστών της Μ. Βρετανίας μετά των ανά τον κόσμο πρακτόρων τους και των διαφόρων έφοπλιστικών οργανισμών κλείνει τον εύχυμο τόμο των 1.156 σελίδων που είναι βέβαιο ότι θα προσφέρει μεγάλες υπηρεσίες στον διεθνή κόσμο της ναυτιλίας.

ΜΕΧΡΙ ΤΗ ΒΙΕΝΝΗ

Στην εποχή μας που ανοίγονται ή μελετώνται νέες διώρυγες και ετοιμάζεται να ένωθει ο Εύξεινος Πόντος με τη Βόρειο Θάλασσα, είναι φυσικό να προγραμματίζεται και η άνοδος των ποντοπόρων σκαφών μέχρι την Βιέννη, στην καρδιά της Ευρώπης. Χάρη στο «γαλάζιο» Δούναβη που χιλιοτραγουδούσε η Αυστριακή πρωτεύουσα, πρόκειται τώρα να ένωθει με τακτική γραμμή με τη Μαύρη Θάλασσα. Το πρόγραμμα αυτό ελπίζεται πως θα τεθεί επί μονίμου βάσεως αν εξελιχθεί καθ' όλα όμαλά ο πειραματικός διάπλους που βρίσκεται υπό εκτέλεση.

Τόν διάπλου αυτόν επιχειρεί ένα μεγάλο

ακτοπλοϊκό σκάφος 1.000 τόννων που ανήκει σε ναυτιλιακή εταιρία της Δυτ. Γερμανίας, το οποίο με φορτίο από την Τουρκία θα αναπλεύσει τον Δούναβη μέχρι τον λιμένα της Βιέννης όπου θα εκφορτώσει το φορτίο του. Η εταιρία έκμεταλλεύσεως του λιμένος της Βιέννης έχει έγγραψε την απόδοση της επιχειρήσεως, προσφέροντας έτσι σημαντική βοήθεια στην ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας του Δουνάβη.

ΦΟΡΤΗΓΙΔΟΦΟΡΑ

Προχωρούν, όπως φαίνεται, ικανοποιητικά οι διαπραγματεύσεις για τη ναυπήγηση από τα Κορεατικά ναυπηγεία Hyundai και Daewoo των δύο γιγαντιαίων φορτηγιδοφόρων για λογαριασμό 'Αμερικανικών οικονομικών συγκροτημάτων, των οποίων τα ονόματα δεν έχουν ακόμα γνωσθεί.

Πρόκειται για ριζοσπαστικό σχέδιο που θα αποτελέσει επανάσταση στην κατηγορία των «μαρσιποφόρων» πλοίων του τύπου Lash και Seabee.

Τα φορτηγιδοφόρα αυτά θα είναι 180.000 τόν. d.w. και θα μπορούν να μεταφέρουν 20-25 φορτηγίδες από τις οποίες οι προοριζόμενες για χύμα φορτία θα είναι μεταφορικής ικανότητας 22.500 τόννων και οι προοριζόμενες για κοντέινερς θα είναι μεταφορικής ικανότητας 1.028 TEU.

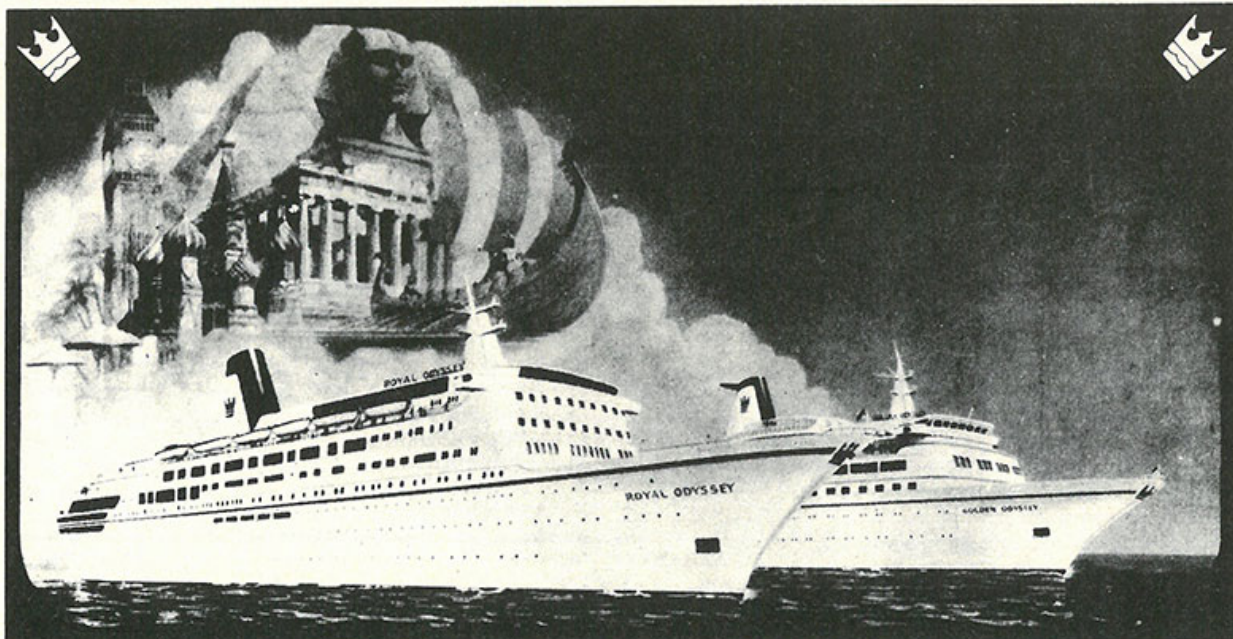
Η τιμή τους υπολογίζεται γύρω στα 50 εκατομ. δολάρια το κάθε ένα. Θα ύψωσουν αμερικανική σημαία και θα τεθούν στην υπηρεσία του Βορείου 'Ατλαντικού, με πρόβλεψη ενάρξεως την προσεχή διετία. Οι φορτηγίδες που θα διαθέτουν τα εν λόγω σκάφη θα ναυπηγηθούν σε αμερικανικά ναυπηγεία.

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Τετρακόσια χρόνια ναυτικής επαγγελματικής σταδιοδρομίας αποτελούν ασφαλώς ρεκόρ που λίγα αστερία του ναυτικού μας στερεώματος μπορούν να διεκδικήσουν. Και εφόσον εμείς ύστερούμε κατά κανόνα στην εθνική μνημόσυνη, ανέλαβε να μας το θυμίσει το βρετανικό Fairplay, άφηγούμενο τη συναρπαστική ναυτική έποποιία της οικογένειας Βεργωτή.

Έλκουσα την καταγωγή της από τα Κουρκουμελάτα της Κεφαλληνίας — αυτά που με θαυμαστή επιτυχία ανοικοδόμησε μετά τους σεισμούς ο αείμνηστος Γεώργιος Βεργωτής — η οικογένεια κατέχει έγγραφο του 1584 που αποδεικνύει πως ένας караβοκύρης Βεργωτής είχε ναυλώσει το καράβι του να μεταφέρει δέρμα από τον νησί στη Σερβία. Έκτοτε η ναυτική δράση συνεχίζεται αδιάλειπτη κάτω από τη Βενετσιάνικη και Βρετανική κατοχή και στην ελεύθερη πιά 'Ελλάδα μέχρι τις μέρες μας. Στις αρχές του αιώνα άνοιξε το πρώτο γραφείο στο Κάρδιφ και το 1920 το μετέφερε στο Λονδίνο, όπου διατηρεί έκτοτε εξέχουσα θέση στον έφοπλισμό του Σίτυ. Και η ιστορία του οίκου συνεχίζεται μέσα απ' τους δύο παγκόσμιους πολέμους και τις μεταπολεμικές ανασυγκροτήσεις.

Απόγονοι της οικογένειας διευθύνουν σήμερα τα γραφεία του Λονδίνου και του Πειραιώς, δικαιούμενοι ασφαλώς να είναι υπηρέφανοι τόσο για την οικογενειακή παράδοση την οποία επιβεβαιώνει η γαλανόλευκη που καλύπτει τα πλοία της όσο και για το οικογενειακό «δαίμονιο» το οποίο αποδεικνύει πασιφανώς η τετρακόσιαχρονη ναυτική της έποποιία.



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

Σκέψεις... έξελιξεις... καί προοπτικές...

Τά υπάρχοντα ύψηλά αποθέματα πετρελαίου καί ή συνοχή πού παρουσιάζουν τίς τελευταίες εβδομάδες τά κράτη-μέλη του ΟΠΕΚ γύρω από τήν γνωστή απόφαση διατηρήσεως των τιμών καί τής παραγωγής, δέν προοιωνίζει καλές ημέρες γιά τά δεξαμενόπλοια κατά τούς προσεχείς μήνες, όπου παρατηρείτο συνήθως μία αύξηση τής ζητήσεως.

Όπως επισημαίνουν στοιχεία των Βρετανών ναυλομεσιτών Howard Houlder, τό τονάζ δεξαμενοπλοίων πού χρησιμοποιούνται γιά τήν αποθήκευση άργου έν πλώ αύξήθηκε τόν περασμένο Ιούλιο σέ 20,86 εκατομ. τον. d.w., έναντι 19,68 τόν Ιούνιο καί 14,5 εκατομ. τον. στίς άρχές του 1984.

...

Οί πληροφορίες ότι ή Ιαπωνία πρόκειται νά αύξησει τήν παραγωγή χάλυβα σέ 110 εκατομ. τόννους έφέτος, έναντι των 110 εκατ. του 1983, σέ συνδυασμό μέ τήν άνοδο τής παραγωγής πού σημειώνεται καί σέ άλλες χώρες, προσδίδει δικαιολογημένη αισιοδοξία στους κατόχους μεγάλων μπάλκ κάρριερς. Κάποιο μελανό σημείο ένδεχομένως νά δημιουργήσει ή παρατείνουμένη άπεργία των άνθρακωρύχων τής Μεγ. Βρετανίας, στήν άνοδική πορεία πού αναμένεται νά ύπάρξει τούς επόμενους μήνες στήν ζήτηση γαιανθράκων καί σιδηρομεταλλεύματος.

...

Οί έντονες πληροφορίες ότι ή έφετεινή έ-

σοδεία των Σοβιετικών θά κυμανθεί σέ σημαντικά χαμηλότερα επίπεδα τής περιουσίας, άποτέλεσαν κατά τό διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο άντικείμενο συχνού σχολιασμού σέ συνδυασμό μέ τήν αύξημένη ζήτηση γιά χρονοναυλώσεις μπάλκερς μεγέθους «πάναμαξ» γιά περιόδους 10-12 μηνών.

...

Έκκληση γιά τήν έντατικοποίηση του ρυθμού διαλύσεως των παρηλίκων άπύθυνε ό Δρ. Μπέθ, διευθυντής του Ινστιτούτου Ναυτιλιακών Οικονομίας τής Βρέμης, κατά τήν διάρκεια πρόσφατης όμιλίας του.

Ο καθηγητής ύπογράμμισε ότι κατά τήν άποψη του τό πλεονάζον τονάζ σέ όλες τίς κατηγορίες πλοίων φθάνει σήμερα τούς 120 εκατομ. τον. d.w. καί καθώς δέν αναμένεται περαιτέρω ούσιαστική άνοδος τής τιμής του σκράπ είναι επιβεβλημένο θά αύξηθεί ό αριθμός των πλοίων πού οδηγούνται στή διάλυση.

...

Ρισκάροντας τό νά θεωρηθούμε αισιόδοξοι, θά σημειώσουμε ότι κατά τήν γνώμη μας τά επιτόκια του δολλαρίου θά σημειώσουν κάμψη μετά τίς προεδρικές εκλογές του Νοεμβρίου.

Ήδη, τό γεγονός ότι δέν αύξήθηκαν τά δανειστικά επιτόκια στίς Ήνωμένες Πολιτείες, ένισχύει τήν άποψη ότι θά επέλθει σταδιακή μείωση των επιτοκίων του άμερικανικού νομίσματος.

Πολύ ποσομιστικές είναι οί προβλέψεις του τμήματος μελετών τής ιαπωνικής εταιρίας ΝΥΚ γιά τό άμεσο μέλλον τής ναυλαγοράς των φορτηγών καί των δεξαμενοπλοίων.

Στήν πλέον πρόσφατη άνάλυση των έξελιξεων τής αγοράς, οί Ιάπωνες μελετητές καταφέρονται κατά των μαζικών παραγγελιών μπάλκερς στίς όποιες προέβησαν τό 1983 ή «Σάνκο» καί πολλοί άλλοι πλοιοκτήτες, διευρύνοντας άκόμη περισσότερο τό χάσμα μεταξύ προσφοράς καί ζητήσεως.

Σύμφωνα μέ τίς προβλέψεις τους, παρά τήν σημειούμενη οικονομική ανάκαμψη, ή ναυλαγορά των φορτηγών χύδην στερεών φορτίων θά βελτιωθεί ούσιαστικά μετά τό 1986, ένώ στά δεξαμενόπλοια τά σημερινά χαμηλά επίπεδα ζητήσεως άργου θά διατηρηθούν σχεδόν μέχρι τό τέλος τής τρέχουσας δεκαετίας.

...

Παρά τήν κρίση πού μαστίζει τήν διεθνή ναυπηγοβιομηχανία, ή Κίνα, πού τά τελευταία χρόνια στράφηκε καί στίς ναυπηγήσεις, ανακοίνωσε ότι θά αύξησει τήν έτήσια ναυπηγική τής παραγωγή κατά 20%.

Αντίθετα, οί Ιάπωνες, οί όποιες βλέπουν τό ναυπηγικό τους καρνέ νά συρρικνώνεται, σχεδιάζουν μία σειρά από μέτρα τά όποια στοχεύουν σέ μεγαλύτερη παραγωγικότητα των μονάδων καί μείωση του κόστους παραγωγής γιά νά συναγωνισθούν τά ναυπηγεία τής Κορέας.

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

WHY SO MANY

SHIPOWNERS/CHARTERERS/MARINE MANAGERS WANT

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

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

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

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

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



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

VENEZOLANA DE SERVICIOS PORTUARIOS, C.A.

Apartado Postal No. 1201, Maracaibo - Venezuela.

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

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Παρά τις αντικρουόμενες εξελίξεις που σημειώνουμε παρακάτω, το δολλάριο με το προνομιακό τραπεζικό επιτόκιο του 13% έχει καταστεί τό κατ' έξοχην νόμισμα αποθησαυρίσεως.

Έτσι στις 13 Αυγούστου έφθασε στα άνωτατα επίπεδα ισοτιμιών προς τα άλλα κυριώτερα νομίσματα των τελευταίων 10 ετών.

Συγκεκριμένα οι ισοτιμίες ρεκόρ που σημειώθηκαν ήσαν:

Δολ. 1 = Μ. Γερμ. 2.9175
Δολ. 1 = Στερλ. 1.3045
Δολ. 1 = Λιρ. 'Ιταλ. 1780
Δολ. 1 = Φρ. 'Ελβ. 2.45
Δολ. 1 = Φρ. Γαλ. 8.90
Δολ. 1 = Γιέν 240

Οι κυριότερες εξελίξεις στην οικονομική ζωή των 'Ηνωμένων Πολιτειών κατά τον Αύγουστο, μέσα από τις οποίες ο παρατηρητής καλείται να βγάλει συμπεράσματα για την πορεία του δολλαρίου, υπήρξαν οι εξής:

— 'Η ανεργία που είχε φθάσει τα 10,8% τον Δεκέμβριο του 1982, είχε μειωθεί τον Ιούνιο του 1984 στα 7% και για πρώτη φορά τον Ιούλιο έδειξε μία άνοδο (περίπου 0,5%).

— 'Η γνωμάτευση του κ. Πώλ Βόλκερ (προέδρου του Συμβουλίου της 'Ομοσπονδιακής Τραπεζής) ότι η Τράπεζα είναι ικανοποιημένη με την εξέλιξη στον τομέα του πληθωρισμού και δεν θα υπάρξει ανάγκη αύξησης των δανειστικών επιτοκίων.

— 'Η απόφαση να μην παρακρατείτε φόρος 30% επί των τόκων αμερικανικών ομολόγων και μετοχικών μερισμάτων που ανήκουν σε κατοίκους εξωτερικού.

— Τό έλλειμμα στο έμπορικό ισοζύγιο που προβλέπεται να φθάσει τα δολ. 130 δισεκ. και τό οποίο οφείλεται στην ανταγωνιστικότητα των εισαγόμενων ειδών που προκαλείται από την ύψηλή τιμή του δολλαρίου.

— Τό ακαθάριστο κατά κεφαλήν εισόδημα που έφθασε τα 9.7% τό πρώτο τρίμηνο 5,7% τό δεύτερο και πρόκειται για τό σύνολο του 1984 να κυμανθεί περί τό 5,5%.

— 'Ο πληθωρισμός που από 9% τό 1982 έπεσε σταδιακά κάτω από τό 5%.

Τό Γερμανικό Μάρκο

'Η έργατική αναταραχή στην αυτοκινητοβιομηχανία και σιδηροβιομηχανία που έληξε

μέ μείωση των ώρων εργασίας από 40 σε 38,5, θα προκαλέσει μία μείωση του ακαθάριστου κατά κεφαλήν εισοδήματος από 3% σε 2% για τό 1984. 'Εξ άλλου ή πολιτική αστάθεια και τά χαμηλά επιτόκια έχουν φέρει τό Γερμ. Μάρκο στό χαμηλότερο μεταπολεμικό επίπεδο.

Τό 'Ελβετικό Φράγκο

Υστερα από τό ρεκόρ που έπιασε στις 13 και 14 Αυγούστου, τό δολλάριο παρουσίασε μία ύφεση στό δεκάημερο που ακολούθησε την δήλωση του κ. Πώλ Βόλκερ (της 'Ομοσπονδιακής Τραπεζής) ότι ή οικονομία των ΗΠΑ δεν χρειάζεται αλλαγή της πολιτικής της.

Έτσι από Δολ. 1 = 'Ελβ. Φρ. 2.4508 (άνωτάτη τιμή) τό Δολλάριο στις 23 Αυγούστου έκλεισε Δολ. 1 = 'Ελβ. Φρ. 2.3810.

'Η Στερλίνα

'Η άπεργία των άνθρακωρύχων που πλησιάζει τους 6 μήνες καθώς και τά προβλήματα στον τομέα χάλυβος (μείωση 15%) θα έπηρεάσουν δυσμενώς τον δείκτη του έθνικού εισοδήματος από 3,5% σε 2,5%.

Οι βρετανικές εξαγωγές αύξηθηκαν κατά 5% — 7%, γεγονός που οφείλεται στην ανταγωνιστικότητα των τιμών των έμπορευμάτων λόγω της πτώσεως της στερλίνας.

'Εξ άλλου ό πληθωρισμός συνεχώς μειώνεται φθάνοντας τό 5% ενώ τουναντίον ή άνεργία παραμένει σε ύψηλά επίπεδα (12,5%).

Τό Γαλλικό Φράγκο

Τό πρόγραμμα λιτότητας της κυβέρνησης Μωρουά που συνεχίζεται από τον διάδοχό του κ. Φαμπιούς μείωσε τον πληθωρισμό από 9,3% σε 7,1% και προβλέπεται να συγκρατηθεί περί τό 5,5% τό προσεχές έτος.

Δυστυχώς παρά τά νέα προγράμματα μείωσης ώρων εργασίας, αύξησης των ήμερών άδείας, δημιουργίας νέων θέσεων άπασχολήσεων τόσο στον δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα, ή άνεργία παραμένει τό ύπ' αριθμόν ένα πρόβλημα με 2,5 εκατομμύρια άνέργους (10% του έργατικού δυναμικού).

'Η 'Ιταλική Λιρέττα

Μία μείωση του πληθωρισμού από 15,6% σε 10,7% και ή μειωμένη αναπροσαρμογή μισθών και ήμερομισθίων δεν ήταν αρκετά για να στηρίξουν τό 'Ιταλικό νόμισμα έναντι του δολλαρίου. Σε αυτό βέβαια συντέινε και τό τρομό άνοιγμα που παρουσιάζει ό κρατικός προϋπολογισμός και ή μεγάλη άνεργία που μαστίζει την χώρα.

'Η Δραχμή

Στό διάστημα της μηνιαίας περιόδου 23.7.84 - 23.8.84 ή δραχμή παρουσίασε μία κάμψη έναντι των άλλων νομισμάτων (πίναξ 3) και προπαντός έναντι του 'Ελβετικού Φράγκου (που είχε στό παρελθόν σταθεροποιηθεί) του Δολλαρίου, και του Γιέν.

ΠΙΝΑΞ 1

Τιμές Δολλαρίου

N. 'Υόρκης

25.7.84 23.8.84

Λίρα 'Αγγλ.	1.323	1.3145
Μάρ. Γερμ.	2.875	2.8720
Φρ. 'Ελβ.	2.440	2.3910
Φρ. Γαλ.	8.824	8.8070
Λίρ. 'Ιταλ.	1765.0	1770.7
Γιέν	247.5	241

ΠΙΝΑΞ 2

'Επιτόκια Λονδίνου

23.6.84

Μήνες	1	3	6
Δολ.	11 3/4	11 7/8	12 3/16
Λίρ. 'Αγγλ.	10 9/16	10 5/8	10 9/16
Μαρ. Γερμ.	5 1/4	5 9/16	6
Φρ. 'Ελβ.	5	5 1/8	5 1/4
Φρ. Γαλ.	11 5/6	11 5/8	12 1/4

ΠΙΝΑΞ 3

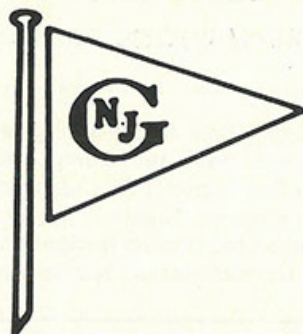
Τιμές Δραχμής Fixing

23.7.84 23.8.84

Δολ. ΗΠΑ	113.125	115.200
Λίρ. 'Αγγλ.	149.180	150.890
Μαρ. Γερμ.	39.428	40.164
Φρ. 'Ελβ.	46.444	48.230
Φρ. Γαλ.	12.850	13.074
Γιέν 'Ιαπ. (100)	45.930	47.806
Λίρ. 'Ιταλ. (100)	6.490	6.4970

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

‘Η αλληλογραφία μας

ΔΕΝ ΕΛΕΙΨΕ Η ΑΝΘΡΩΠΙΑ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Τώρα που τό φάσμα της ανεργίας άρχίζει και άπομακρύνεται για όρισμένες ειδικότητες ναυτικών, θεωρώ χρέος με την παρούσα να έξάρω την μεγάλη ήλική και ήθική προσφορά του κ. Γεωργίου Στ. Λιβανού, προς τους ανθρώπους της εταιρίας του. Νομίζω πως υπήρξε από τις εξαιρέσεις που αισθάνθηκε την ανάγκη, από ήθική υποχρέωση, να σταθεί δίπλα στους ανθρώπους του θαλάσσιου μόθου, σε αυτούς που τόσα χρόνια κινούν τά πλοία του στόλου του. ‘Αθόρυβα και χωρίς διάθεση προβολής, με την χαρακτηριστική του σοβαρότητα και σεμνότητα, πρόσφερε άπασχόληση μέσα εις τά παραπλισμένα του πλοία, σε όσους είχαν ανάγκη, με αξιοπρεπή μισθό, με πλήρη διατροφή και πλήρες ναυτολόγιο. ‘Απασχολώντας μόνιμα και έκ περιτροπής περισσότερα από όγδόντα άτομα από όλες σχεδόν τις ειδικότητες, διαβεβαίωσε με αυτή του την πράξη ότι ό άνθρωπος δεν έχει εκλείψει και από την τάξη εκείνων που πολλές φορές συλλήβδην βάλλονται με βαριές κατηγορίες.

Ότε οι πλοίαρχοι, ότε οι μηχανικοί της εταιρίας του δοκίμασαν τό άγχος της ανεργίας. ‘Η συμβολή του κ. Γεωργίου Στ. Λιβανού, με την συγκινητική συμπάρασταση του άρχιπλοίαρχου κ. Θ. Στεφανίδη και των συνεργατών του, δημιούργησαν σε όλους έμάς κλίμα έμπιστοσύνης και ασφάλειας.

Νομίζω πως τό σεβαστό ύπουργείο ‘Εμπορικής Ναυτιλίας έχει χρέος να άναγνωρίσει έπίσημα αυτή την ανθρωπιστική προσφορά, όπως χρέος έχουν και τά ναυτεργατικά σωματεία άφου σχεδόν όλες οι ειδικότητες είχαν συμμετοχή στις άπολαβές αυτής της ήλικής υποστήριξης, της τόσο ανθρωπίνης αλλά και αναγκαίας για όλους.

Διερμηνεύοντας τά αισθήματα όλων όσων εύεργετήθηκαν από αυτή την προσφορά του κ. Γεωργίου Στ. Λιβανού, εκφράζω τις εύχαριστίες με την διαβεβαίωση πως και δική μας άνταπόκριση θά είναι άνάλογη.

μουργό — μαζί με τους έφοπλιστές μας — του σύγχρονου έλληνικού ναυτιλιακού θαύματος. Για την ιστορία άναφέρουμε ότι στη διάρκεια του 1983-84 ήταν παροπλισμένα δέκα πλοία του κ. Λιβανού, τά περισσότερα από τά όποια έγκατέλειψαν τό τελευταίο διάστημα τά άγκυροβόλια παροπλισμού μέσα σε έλάχιστες ώρες — χρειάστηκε μόνον ένας δεξαμενισμός και τίποτε άλλο, γιατί τά πλοία είχαν συντηρηθεί όπως έπρεπε από τους ναυτικούς στους όποιους είχε παρασχεθεί πολύ καλά άμειβόμενη εργασία σε καιρούς που ή έξεύρεση εργασίας ήτα μία πολύ δύσκολη ύπόθεση.

Με την εύκαιρία θέλουμε να ύπογραμμίσουμε ότι ή ίδια τακτική τηρήθηκε και σε άρκετές άλλες ναυτιλιακές εταιρίες — λόγου χάρη, ό κ. Λέων Λεμός μετά την πώληση των περισσότερων πλοίων του χρησιμοποίησε σε δύο παροπλισμένα όσους ναυτικούς μπορούσε για να τους έξασφαλίσει, όπως μās έξήγησε σε μία συνομιλία, άπασχόληση σ’ αυτούς τους δύσκολους καιρούς, γιατί θεωρεί τους ναυτικούς συνεργάτες του, ενώ ταυτόχρονα διατήρησε όλόκληρο τό προσωπικό στά γραφεία της εταιρίας του.

Σε μία άλλη ναυτιλιακή εταιρία που δεν επιθυμεί να κατονομασθεί, στην όποια υπήρξε σημαντικός περιορισμός του αριθμού των πλοίων που διαχειριζόταν, διατηρήθηκε — και έξακολουθεί να διατηρείται — προσωπικό 200 περίπου ατόμων, ενώ, άνάλογα με τον αριθμό των πλοίων που διαχειρίζεται τώρα, έπαρκούσαν τό πολύ εύκοιο ότομα. Με λίγα λόγια, έπιβεβαιώνεται πλήρως ή αντίληψη του κ. Δεδεμπίλη ότι από την πράξη άποδεικνύεται ότι δεν έχει λείψει ό ανθρωπισμός από την τάξη εκείνων που πολλές φορές βάλλονται συλλήβδην με βαριές κατηγορίες και νομίζουμε ότι όλα αυτά πρέπει να δούν τό φως της δημοσιότητας από κάποιον φορέα, την ‘Ενωση ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστών, λόγου χάρη.



Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΟΥ FIO

‘Ο ‘Εμπορικός Σύλλογος Πειραιώς με έγγραφό του προς τον ΟΛΠ που κοινοποιήθηκε στους ύπουργούς Ναυτιλίας και ‘Εθνικής Οικονομίας και τά ‘Ναυτικά Χρονικά’ θέτει τό πρόβλημα των έπιπτώσεων που θά ύπάρξουν από την σχεδιαζόμενη κατάργηση του όρου FIO στο χειμαζόμενο έμπόριο — μία

άλλη πλευρά που πρέπει έπίσης να ληφθεί ύπ’ όψει από τους άρμοδίους, γιατί ή κατάργηση του όρου αυτού θά έχει δυσμενείς έπιπτώσεις και στη χειμαζόμενη ναυτιλία.

Τό έγγραφο του ‘Εμπορικού Συλλόγου, με τό όποιο έπίσης έπισημαίνεται ή σχετική άπόφαση του ΟΛΘ, έχει ως έξής:

Πρός τον ‘Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς

Στόν ήμερήσιο οικονομικό τύπο δημοσιεύθηκαν άρθρα σχετικά με τό θέμα που έχει άνακύψει για την έφαρμογή του όρου F.I.O..

Με έκπληξη διαβάσαμε ότι ήδη τό Διοικητικό Συμβούλιο του ‘Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης έχει άποφασίσει την κατάργηση του όρου F.I.O. και ότι μία όμοια άπόφαση κλιμακώνεται από τον ‘Οργανισμό σας.

Συγκεκριμένα, ό ΟΛΘ καθιστά ως μόνους υπεύθυνους για την πληρωμή των φορτοεκφορτωτικών δικαιωμάτων, για τις εργασίες κύτους, τά πλοία (ναυτικά πρακτορεία), με τά όποια με την σειρά τους δηλώνουν ότι τά πλοία που έχουν ναυλοσύμφωνο με σταλίες δεν θά τά πλευρίζουν μέχρις ότου ό ύπόχρεος για πληρωμή πάει στον ‘Οργανισμό να καταθέσει παρακαταθήκη ή έγγραφική ή άλλη διασφάλιση και ότι οι πλοιοκτήτες πλοίων που φορτοεκφορτώνουν με όρους τακτικών γραμμών, θά άποδέχονται στο έξής μόνο τον όρο LINER TERMS.

Μία παρόμοια έκ μέρος σας ρύθμιση βρísκει έκ διαμέτρου αντίθετο τον ‘Εμπορικό Σύλλογο Πειραιώς καθότι οι έπιπτώσεις θά είναι άμεσα άρνητικές για τον έμπορικό κόσμο άφου έκτός των άλλων:

— θά παρατηρηθούν καθυστερήσεις στις μεταφορές.

— θά κληθούν οι παραλήπτες να πληρώσουν προκαταβολικά περισσότερο συνάλλαγμα για τό άνοιγμα της πιστώσεως.

“Όλα δέ τά παραπάνω μεταφράζονται σε ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥ δηλαδή σε ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ, που θά πληρώσει ό τελικός καταναλωτής.

Με την πεποίθηση ότι μία τέτοια ρύθμιση θά επιδεινώσει την σημερινή έμπορική δυσπραγία και την στενή οικονομική ρευστότητα, πιστεύουμε ότι, όντας γνώστες της ά-

Εύχαριστώ για τη φιλοξενία

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΕΔΕΜΠΙΛΗΣ
Πλοίαρχος
Δ/Ε ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣΣ

4 Αύγουστου, 1984

Σημ. Συντ.: ‘Εξάγει — και δικαίως — ό έπιστολογράφος στη στάση του κ. Γεωργίου Στ. Λιβανού άπέναντι στους ναυτικούς μας στη διάρκεια της κρίσεως, την όποια επικροτούμε διότι ήταν άπολύτως όρθή και κυρίως ανθρωπίνη. Οι άνθρωποι που δούλευαν στην εταιρία δεν πετάχθηκαν στο δρόμο, βρήκαν τό στήριγμα που χρειάζονταν για να περάσουν τις δύσκολες ήμέρες που έφερε σε όλους ή παρατεινόμενη ακόμη ναυτιλιακή κρίση. ‘Αλλά έπειδή ζούμε από πολύ κοντά τά συμβαίνοντα στην ‘Ακτή Μισούλη είμαστε ύποχρεωμένοι να ύπογραμμίσουμε ότι για την ύλοποίηση της βουλήσεως του κ. Λιβανού σημαντική — σημαντικότερη — ήταν και ή προσφορά όλων των ανθρώπων της εταιρίας, μία προσφορά που διακρίνεται για τον άπόλυτο σεβασμό προς τον ‘Έλληνα ναυτικό, τό δη-

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 BAIREIS

μεσης ελληνικής οικονομικής πραγματικότητας, θα μελετήσετε σε βάθος τό όλο θέμα και με σύνεση και προνοητικότητα δέν θά προβείτε σε ενέργειες πού τά όφέλη τους θά είναι μηδαμικά σε σύγκριση με τήν αναστάτωση πού θά προκληθεί και τά βάρη πού θά κληθούν νά πληρώσουν οι παραγωγικές τάξεις και οι καταναλωτές.

Μέ τιμή

Ό Πρόεδρος & α.α.
Ό Α' Αντιπρόεδρος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ

Ό Γεν. Γραμματέας
ΜΙΧΑΗΛ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ

Πειραιάς, 11 Αύγουστου 1984

ΑΝΤΙ ΓΙΑ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΣΥΝΔΙΑΛΕΞΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ Ο ΟΤΕ ΣΧΕΔΙΑΖΕΙ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥΣ

Κύριε Διευθυντή,

Σ' απάντηση του από 15/7/84 δημοσιεύματος του έγκριτου περιοδικού σας «Ναυτικά Χρονικά» (τεύχος 1179/938) με τίτλο: Μία λογική πρόταση που πρέπει νά υλοποιηθεί» σας πληροφορούμε τά ακόλουθα:

Σύμφωνα με τούς Κανονισμούς, Τηλεγραφικό και Τηλεφωνικό του ΟΤΕ, οι ραδιοεπικοινωνίες των πλοίων διαχωρίζονται σε έσωτερικού και έξωτερικού (Διεθνείς).

Συγκεκριμένα οι ραδιοεπικοινωνίες πού ανταλλάσσονται μεταξύ γραφείου του ΟΤΕ και πλοίων με Έλληνική σημαία, μέσω Έλληνικών παρακτίων σταθμών, χαρακτηρίζονται ως ραδιοεπικοινωνίες έσωτερικού, ενώ όλες οι άλλες θεωρούνται ως διεθνείς ραδιοεπικοινωνίες.

Τά τέλη για τίς ραδιοεπικοινωνίες έσωτερικού, είναι γεγονός, ότι είναι πολύ χαμηλά, σε σύγκριση με αυτά των ραδ/νίων έξωτερικού.

Αυτό όφείλεται κατά κύριο λόγο στην έκάστοτε ακολουθούμενη Κυβερνητική Πολιτική στά θέματα έλέγχου των τιμών των παρεχομένων υπηρεσιών, πού επηρεάζει όπωσδήποτε τή διαμόρφωση του ύψους των ισχυόντων τελών. Στά τέλη των ραδ/νίων έξωτερικού, όμως ή τιμή διαμορφώνεται σύμφωνα με τίς Διεθνείς Συστάσεις της CEPT (Conference Europeenne des administrations des posts et des telecommunications και της CCITT (Comite Consulatit International Telegraphique et Telephonique) πού βασίζονται σε μελέτες κόστους πού διενεργούνται από τούς Διεθνείς αυτούς οργανισμούς και δεσμεύουν άσφαλώς και τήν Έλλάδα.

Πέραν αυτού ή αύξηση των τελών επηρεάζεται όπως είναι γνωστό και από τήν ισοτιμία της δραχμής προς τό δολάριο πού μεταβάλλει συχνά τήν τιμή του χρυσού φράγκου τό όποιο αποτελεί τήν μονάδα ύπολογισμού των τελών έξωτερικού.

Πάντως τά τέλη για τίς ραδ/νίες έσωτερικού (άποτελούν τά 2/3 περίπου της συνολικής κίνησης) σε σύγκριση με τό κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας, πρέπει νά όμολογήσουμε ότι είναι πολύ χαμηλά. Αποτέλεσμα του γεγονότος αυτού είναι και τό έλλειμμα που παρουσιάζουν οι παράκτιοι σταθμοί του ΟΤΕ, πού τό 1982 έφτασε στο

ποσό των 260 εκατομ. δρχ. περίπου. Γι' αυτό και πρόθεση της Ύπηρεσίας μας, είναι νά αυξηθούν τά τέλη των ραδ/νίων έσωτερικού για νά περιοριστεί κατά ένα μέρος τό παθητικό των παρακτίων σταθμών και νά μειωθεί άσφαλώς ή μεγάλη απόκλιση πού υπάρχει σήμερα με τά αντίστοιχα τέλη έξωτερικού.

Σημειώνεται ότι αυτόν τόν διαχωρισμό των ραδ/νίων δέν τόν κάνει καμία άλλη χώρα, πλην όμως εφαρμόζουν τά ύψηλά τέλη πού καθορίζονται με τίς διεθνείς συστάσεις. Μάλιστα πολλές Ευρωπαϊκές Χώρες ξεπερνούν κατά πολύ και τά δικά μας υπό ξένη σημαία τέλη.

Ήδη οι ραδ/νίες των πλοίων μέσω ναυτικών δορυφόρων άνεξάρτητα από τή σημαία πού φέρουν, χαρακτηρίζονται όλες ως διεθνείς, με τά γνωστά ύψηλά τέλη.

Πάντως, κι' άνω άκόμη ύπήρχε περίπτωση παράβλεψης των ύφισταμένων έθνικών ή διεθνών κανονιστικών διατάξεων και συστάσεων, για νά τύχουν τά Έλληνόκτητα με ξένη σημαία πλοία, ίδιες τιμολογιακές μεταχείρισης με τά Έλληνικά, ή παροχή της ύπηρεσίας αυτής θά δημιουργούσε όχι μόνο δυσχέρειες στην άνταπόκριση, αλλά και μεγάλη οικονομική επιβάρυνση του ΟΤΕ σε προσωπικό. Κι' αυτό, γιατί δέ θά έλέγχονταν μόνο οι ραδ/νίες κατευθύνσεως πλοίου — ξεηράς, αλλά και αντίστροφα, από ξεηρά για πλοία, όποτε κάθε Γραφείο εισπράξεως του ΟΤΕ θά είναι ύποχρεωτικό νά γνωρίζει άν τό καλούμενο πλοίο είναι Έλληνόκτητο ή ξένο, για νά εισπράττει ανάλογα τέλη.

Επίσης θά πρέπει νά γίνεται διαχωρισμός των ραδ/νίων των μελών του πληρώματος, από αυτές των πλοιοκτητών και ναυτικών γραφείων, με προβλήματα στά λογιστήρια και στή μηχανογράφηση.

Υστερα από τά παραπάνω άντικειμενικά θεωρούμενο τό θέμα συμπεραίνεται πώς δέν είναι δυνατόν νά ικανοποιηθεί τό αίτημα του έπιστολογράφου.

Μέ τιμή

Γ. ΦΡΕΣΚΑΚΙΣ
Διευθυντής Άνταποκρίσεως

Αθήνα, 10.8.1984

Σημ. Συντ.: Ό άσυρματιστής κ. Άθαν. Σπυρόπουλος με τήν έπιστολή του για τήν έξομείωση των Έλλήνων ναυτικών πού ύπηρετούν σε συμβεβλημένα πλοία με δσους ύπηρετούν στά υπό Έλληνική σημαία άναφορικά με τίς χρεώσεις του ΟΤΕ για τίς συνδιαλέξεις από τά πλοία «έβγαλε έιδηση», όπως λέγουν οι δημοσιογράφοι στή δική τους γλώσσα. Και ή έιδηση είναι ότι ο ΟΤΕ σκέπτεται νά προχωρήσει σε έξομείωση, αλλά προς τήν αντίστροφη πλευρά, δηλαδή θά αύξήσει και τά τέλη των ναυτικών πού ύπηρετούν σε πλοία με Έλληνική σημαία. Τό θέμα σχολιάζεται στίς «Επσημάνσεις του 15ημέρου».

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Πολλές φορές έχω διαβάσει στίς στήλες σας ότι για τήν ρύθμιση του φορολογικού των συνταξιούχων αλλά και για τούς έν ένεργεια άξιωματικούς Ε.Ν., πρέπει νά συντονισθούν οι προσπάθειές μας ώστε νά ρυθμισθεί τό ζήτημα.

Είναι θέμα όλων των άξιωματικών πού κάνουν φορολογική δήλωση, ότι ο τρόπος φορολογίας άξιωματικών Ε.Ν. και ίπταμένου προσωπικού Πολιτικής Άεροπορίας είναι

καθαρή άδικία.

Τήν 5ην Άπριλίου 1982 στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, τεύχος πρώτον άριθμός φύλλου 43, δημοσιεύθηκε ό νόμος 1249 άρθρο 4, παράγραφος 3. (Φορολογία άξιωματικών Ε.Ν. και ίπταμένου προσωπικού Πολ. Άερ.) στην όποία άναφέρεται ότι διά νά έξευρεθεί ό φόρος πού άναλογεί από εισοδήματα έξ άκινήτων ή άλλη πηγής έκτός μισθού γίνεται έπιμεριστική άναλογία με βάσει τούς μισθούς πού εισέπραξε τόν χρόνο εργασίας, π.χ. διά τόν χρόνο εργασίας έλαβες συνολικές άποδοχές 900.000 και από άλλες πηγές (ένοίκια κ.λ.π.) 200.000, τότε με βάση τήν φορολογική κλίμακα των 900.00 (52) φορολογεί τό ποσόν των 200.000 και αυτό πού προκύπτει άθροίζεται με τό ποσόν του φόρου από μισθούς και έξτρα άξιωματικού Ε.Ν.

Προηγουμένως ύπήρχε τό άρθρο 8 του αυτού Ν.Δ. 3323/1955/παρβλ. Σ.Τ.Ε. 4290/80 σύμφωνα με τήν όποία ό μισθός από εργασία είχε ξεχωριστή φορολογία και εισοδήματα από άλλες πηγές ξεχωριστά, δηλαδή στό άνωτέρω παράδειγμα τίς 200.000 θά τίς φορολογούσε με τήν κλίμακα των 200.000 και όχι ΕΠΙΜΕΡΙΣΤΙΚΩΣ με βάσει τήν κλίμακα των 900.00

Τό άνωτέρω είναι κατάφωρη άδικία ίδιως διά τούς συνταξιούχους πού βγαίνουν από τήν ζωή της θάλασσας κατάκοποι και πού με τήν άλμύρα της θάλασσας και σκληρό άγώνα πολλών έτών άπόκτησαν κάποιο άλφα εισόδημα για τά γηρατεία τους έάν προλάβουν νά ζήσουν κάποιο διάστημα στην στεριά, στό σπίτι τους.

Ήδη, τό ίπταμένο προσωπικό έχει κάνει, όπως πληροφορήθηκε, προσφυγή στό Συμβούλιο Έπικρατείας διά τροποποίηση του Νόμου, ήδη ή Ένωση Πλοίαρχων γνωρίζει τό όλο θέμα, όμως όλοι οι ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ μαζί μέσω των Σωματείων και της Π.Ν.Ο. πρέπει νά κάνουμε ΠΡΟΣΦΥΓΗ στό Συμβούλιο Έπικρατείας.

Τό υπουργείο Έθνικής Οικονομίας και τό Υ.Ε.Ν. γνωρίζουν πολύ καλά τί προσφέρει ό Έλλην άξιωματικός ή τό πλήρωμα στό κράτος.

Παρακαλώ τόν κ. Ύπουργό Ε.Ν. διά μέσω των στήλων σας νά έξετάσει τό όλο θέμα και νά ένεργήσει ώστε νά έπαναλειτουργήσει τό άρθρο 8 του αυτού Ν.Δ. 3323/1955/παρβλ. Σ.Τ.Ε. 4290/80.

Όπως πληροφορήθηκε, οι κύριοι Βουλευται κατάρθωσαν και φορολογούνται ξεχωριστά ό μισθός και ξεχωριστά τά εισοδήματα από άλλες πηγές, άς ένεργήσουν λοιπόν, λίγο προς άνακούφιση των ναυτικών.

Εύχαριστώ πολύ

Μετά τιμής

Δ. Ι. ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Σημ. Συντ.: Ό έπιστολογράφος θέτει σε μία νέα βάση τό όλο πρόβλημα της φορολογίας των συνταξιούχων και ή πρότασή του για προσφυγή στό Συμβούλιο Έπικρατείας είναι όρθότατη και πρέπει νά υλοποιηθεί ταχύτατα. Αυτό δέν σημαίνει βέβαια ότι δέν θά πρέπει παράλληλα νά προχωρήσει και ή ιδέα νά παραμένουν οι έξερχόμενοι στή σύνταξη στή δύναμη των σωματείων τους ώστε οι προσπάθειες για τήν επίλυση των προβλημάτων νά γίνονται και με τή δύναμη των έν ένεργεια ναυτικών.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

Αί Διεθνείς Συμβάσεις περί περιορισμού της εϋθύνης του πλοιοκτήτου

Τό θέμα της κυρώσεως από τή χώρα μας των διεθνών συμβάσεων περί περιορισμού της εϋθύνης του πλοιοκτήτου γιά ναυτικές απαιτήσεις, έχει αποτελέσει από μακρού αντικείμενο μακρών και σοβαρών συζητήσεων μεταξύ όλων των αρμοδίων οργάνων. Η Έλληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου, ή οποία αποτελεί μέλος της Comité Maritime International, έθεσε πρόσφατα τό ζήτημα στήν αρμόδια ύπηρεσία του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας, τό οποίο και εξέητησε επ' αυτού τή γνώμη τόσο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών όσο και του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος.

Έπί του σπουδαίου αυτού ζητήματος δημοσιεύουμε κατωτέρω τήν πλήρη εισήγηση πού ό Πρόεδρος της Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου, διακεκριμένος δικηγόρος κ. Παναγ. Σωτηρόπουλος έκαμε προς τήν Μόνιμη Έπιτροπή Μελέτης Ναυτιλιακών Θεμάτων του Ναυτικού Έπιμελητηρίου, της οποίας αποτελεί μέλος.

ΕΙΣΗΓΗΣΙΣ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΜΟΝΙΜΟΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ
ΜΕΛΕΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ
ΕΛΛΑΔΟΣ ΠΕΡΙ ΚΥΡΩΣΕΩΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ
ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ
ΕΥΘΥΝΗΣ ΔΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1. Τρεις διεθνείς συμβάσεις έχουν υπογραφη περί περιορισμού της εϋθύνης του πλοιοκτήτου: αί συμβάσεις των Βρυξελλών του 1924 και του 1957 και ή σύμβαση του Λονδίνου του 1976. Καί αί τρεις έστηρίχθησαν ούσιαστικώς εις προπαρασκευαστικές εργασίας και σχέδια του COMITE MARITIME INTERNATIONAL (CMI). Εις τας δύο πρώτας περιπτώσεις τό σχέδιον συμβάσεως του CMI υπεβλήθη απ' εϋθείας εις τήν Διπλωματικήν Διάσκεψιν, ένω εις τήν τρίτην περίπτωση τό σχέδιον του CMI υπεβλήθη προηγουμένως εις τόν IMCO (νύν IMO), ή Νομική Έπιτροπή του οποίου κατήρτισε τό τελικόν σχέδιον, τό όποιον υπεβλήθη εις τήν Διπλωματικήν Διάσκεψιν.

2. Η σύμβαση του 1924, ή οποία είχαν υιοθετήσει μικτόν σύστημα περιορισμού της εϋθύνης μέ εϋχέρειαν επιλογής υπό του πλοιοκτήτου μεταξύ άφ' ενός της παραχωρήσεως της μετά τό συμβάν άξιας του πλοίου και άφ' έτέρου της παραχωρήσεως ώρισμένου ποσού χρυσών λιρών ύπολογιζόμενου βάσει της χωρητικότητος του πλοίου, έγκατελείφθη μετά τήν ύπογραφήν της συμβάσεως του 1957 υπό των πλείστον κρατών, τά όποια τήν είχαν υιοθετήσει.

3. Αί συμβάσεις του 1957 και του 1976 ακολουθούν άμιγώς τό άγγλικής προελεύσεως σύστημα περιορισμού της εϋθύνης μέχρις ώρισμένου ποσού κατά κόρον χωρητικότητος του πλοίου.

4. Η σύμβαση του 1957 έχει τεθη από μακρού χρόνου εις ισχύν και έχει υιοθετηθή υπό 45 κρατών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται αί κυριώτεροι παραδοσιακά ναυτικά χώροι, ήτοι τό Ήνωμένον Βασίλειον, ή Ιαπωνία, ή Νορβηγία και αί λοιπαί σκανδιναυικά χώροι, αί δύο Γερμανίαι, αί Κάτω Χώραι, τό Βέλγιον, ή Ισπανία και ή Πολωνία. Κατά τήν σύμβασιν ταύτην τά δρια εϋθύνης καθορίζονται εις χρυσά φράγκα, γνωστά ως φράγκα POINCARE.

5. Η σύμβαση του 1976 αντικατέστησε τά φράγκα POINCARE διά των ειδικών τραβηκτικών δικαιωμάτων του Διεθνούς Νομισμα-

τικού Ταμείου και έπηύξησε τά δρια εϋθύνης έν συγκρίσει προς τήν σύμβασιν του 1957, έπέφερε δέ και ώρισμένας άλλας τροποποιήσεις. Η σύμβασις αύτη (του 1976) αριθμεί μέχρι τούδε έξι κυρώσεις και προσχωρήσεις, διά νά ισχύση όμως άπαιτούνται δώδεκα. Μεταξύ των κυρωσάντων ή προσχωρησάντων κρατών περιλαμβάνονται τό Ήνωμένον Βασίλειον, ή Ιαπωνία, ή Λιβερία και ή Γαλλία. Η Ιαπωνία μάλιστα κατήγγειλεν ήδη τήν σύμβασιν του 1957, ή δέ καταγγελία της ισχύει από της 20.5.1984.

6. Έπειδή υφίσταται σήμερα γενικώς ή τάσις αντικαταστάσεως εις τας διεθνείς συμβάσεις της άξιας του χρυσού ως βάσεως προσδιορισμού των όρίων εϋθύνης διά των ειδικών τραβηκτικών δικαιωμάτων, υπεγράφη τό 1979 εις Βρυξέλλας Πρωτόκολλον Τροποποιούν τήν σύμβασιν του 1957 δι' αντικαταστάσεως των φράγκων POINCARE διά των έν λόγω ειδικών τραβηκτικών δικαιωμάτων, άνευ άλλης τινός μεταβολής. Τό Πρωτόκολλον του 1979 έχει κυρωθή υπό του Ήνωμένου Βασιλείου, της Ισπανίας και της Πορτογαλίας. Διά νά τεθη όμως εις ισχύν άπαιτούνται έξι κυρώσεις ή προσχωρήσεις.

7. Η Έλλάς ουδεμίαν έκ των άνωτέρω συμβάσεων έκύρωσε. Δεδομένου ότι ή σύμβασις του 1924 έχει πλέον έγκαταλειφθή, ή Έλλάς έχει νά επιλέξη μεταξύ της συμβάσεως του 1957, είτε εις τήν αρχικήν μορφήν της είτε ως αύτη έτροποποιήθη διά του Πρωτοκόλλου του 1979, και της συμβάσεως του 1976. Είναί δυνατόν νά κυρωθούν, κατά τό παράδειγμα της Μεγάλης Βρεταννίας άμφότεραι αί συμβάσεις και τό Πρωτόκολλον του 1979, όποτε θά ισχύση άμέσως μέν ή σύμβασις του 1957, τό δέ Πρωτόκολλον του 1979, όταν συμπληρωθεί ό άναγκαίος αριθμός των δώδεκα κυρώσεων και προσχωρήσεων.

— B —

Τά συστήματα περιορισμού των συμβάσεων
του 1957 και 1976

1. Ως προς τας μονάδας, αί όποιαί χρησιμοποιούνται υπό των συμβάσεων διά τόν καθορισμόν των όρίων εϋθύνης, ρητέα τά έξής:

α) Τό φράγκον POINCARE, τό όποιον χρησιμοποιείται υπό της συμβάσεως του 1957, είναι άπλώς μία ώρισμένη ποσότης χρυσού, ήτοι 65,5 χιλιοστά του γραμμαρίου χρυσού τίτλου 900/1000. Η άξία του φράγκου τούτου, προσδιοριζόμενη βάσει της έπισήμου ισοτιμίας του χρυσού, άνέρχεται σήμερα εις 0,0697 δολάρια ΗΠΑ, ήτοι περίπου εις 6,80

δραχμάς. Πλήν της έπισήμου ισοτιμίας ύπάρχει και ή έλευθέρα ισοτιμία του χρυσού, ή όποία είναι σήμερα υπερωδεκαπλασία της άνωτέρω έπισήμου τοιαύτης. Ένταύθα λαμβάνεται ύπ' όψιν συμφώνως προς τήν διεθνώς κρατούσαν πρακτικήν ή έπίσημος ισοτιμία.

β) Τό ειδικόν τραβηκτικόν δικαίωμα (ΕΤΔ) είναι σήμερα σχεδόν ισότιμον προς τό δολάριον (ΕΤΔ 1 = US\$ 1,05078).

2. Εις άμφοτέρας τας συμβάσεις προβλέπονται δύο διάφορα δρια εϋθύνης, έν διά τας «ζημίας εις πρόσωπα» (θάνατος ή τραυματισμός) και έτερον διά τας λοιπάς ζημίας, αί όποιαί ένταύθα χάριν εϋκολίας άποκαλούνται «ζημιαί εις πράγματα».

3. α) Εις τήν σύμβασιν του 1957 τό όριον Εϋθύνης διά ζημίας εις πράγματα είναι 1.000 χρυσά φράγκα ή, κατά Πρωτόκολλον του 1979, 66, 67 ΕΤΔ άνά κόρον χωρητικότητος.

β) Έάν ύπάρχουν ζημιαί εις πρόσωπα, προστίθενται δι' έκαστον κόρον 2.100 φράγκα ή 140 ΕΤΔ, τά όποια διατίθενται άποκλειστικώς διά τήν ικανοποίησιν των ζημιών εις πρόσωπα. Τυχόν άκάλυπτοι ύπόλοιποι άπαιτήσεις ένεκα ζημιών εις πρόσωπα συντρέχουν μετά των άπαιτήσεων ένεκα ζημιών εις πράγματα επί του άνωτέρου ποσού των 1.000 φράγκων ή 66,67 ΕΤΔ άνά κόρον.

4. α) Η σύμβασις του 1976 περιέχει πλείονας συντελεστές, οι όποιοι βαίνουν μειούμενοι διά πλοία μεγάλης χωρητικότητος. Ειδικότερον προβλέπεται έλάχιστον όριον εϋθύνης διά πλοία χωρητικότητος μέχρι 500 κόρων, άνερχόμενον εις 167.000 ΕΤΔ διά ζημίας εις πράγματα και εις πρόσθετον ποσόν 333.000 ΕΤΔ διά ζημίας εις πρόσωπα. Δι' έκαστον περαιτέρω κόρον προστίθενται τά έξής ποσά (εις ΕΤΔ):

Πράγματα Πρόσωπα

Κόροι 501 έως 3.000	167	500
Κόροι 3.001 έως 30.000	167	333
Κόροι 30.001 έως 70.000	125	250
Κόροι άνω των 70.000	83	167

β) Καί κατά τήν σύμβασιν ταύτην αί μή καλυφθείσαι υπό του ειδικού δι' αύτάς ποσού ζημιαί εις πρόσωπα συντρέχουν συμμέτρως μετά των λοιπών άπαιτήσεων επί του διά τας τελευταίας ταύτας προβλεπομένου ποσού.

γ) Έκ των ανωτέρω προκύπτει ότι η σύμβαση του 1976, αφ' ενός μὲν προβλέπει πάγιον ὄριον εὐθύνης διὰ τὰ μέχρι 500 κόνων πλοῖα, τὸ ὁποῖον εἶναι ἡξημένον ἐν ὁρέσει πρὸς τὴν χωρητικότητά των, αφ' ἑτέρου δὲ συντελεστὰς σταδιακῶς μειουμένων διὰ τὰ μείζονος χωρητικότητος πλοῖα. Ἡ δικαιολογία τῆς ρυθμίσεως ταύτης εἶναι ὅτι καὶ τὰ μικρά πλοῖα δύνανται νὰ προκαλέσουν μεγάλας ζημίας.

5. Ἡ χωρητικότης, ἡ ὁποία λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν, διαφέρει εἰς τὰς δύο συμβάσεις. Εἰς τὴν σύμβασιν τοῦ 1957 εἶναι ἡ καθαρὰ χωρητικότης προσηχημένη κατὰ τὴν χωρητικότητα τοῦ μηχανοστασίου. Εἰς τὴν σύμβασιν τοῦ 1976 εἶναι ἡ ὁλική χωρητικότης.

6. Παραδείγματα

α) Σύμβασις τοῦ 1976

αα) Διὰ πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 6.000 κόνων τὸ ὄριον εὐθύνης διὰ ζημίας εἰς πράγματα εἶναι ΕΤΔ 1.085.000 καὶ τὸ πρόσθετον ποσὸν διὰ ζημίας εἰς πρόσωπα εἶναι ΕΤΔ 2.573.000.

ββ) Διὰ πλοῖον 10.000 κ.ο.χ. τὰ ἀντίστοιχα ποσὰ εἶναι ΕΤΔ 1.753.00 καὶ ΕΤΔ 3.905.000.

β) Σύμβασις τοῦ 1957

αα) Διὰ πλοῖον χωρητικότητος (καθαρὰ πλέον μηχανοστασίου) 5.500 κόνων τὸ ὄριον εὐθύνης διὰ ζημίας εἰς πράγματα εἶναι φράγκα 5.500.000 (= δολ. 383.500) ἢ, κατὰ Πρωτόκολλον τοῦ 1979, ΕΤΔ 366.685 (= δολ. 385.305) καὶ τὸ πρόσθετον ποσὸν διὰ ζημίας εἰς πρόσωπα εἶναι φράγκα 11.550.000 (= δολ. 805.035) ἢ κατὰ τὸ Πρωτόκολλον τοῦ 1979, ΕΤΔ 770.000 (= δολ. 809.100).

ββ) Διὰ πλοῖον χωρητικότητος (καθαρὰ πλέον μηχανοστασίου) 9.400 κόνων τὰ ἀντίστοιχα ποσὰ εἶναι φράγκα 9.400.000 (= δολ. 655.180) ἢ ΕΤΔ 626.698 (= δολ. 658.522) καὶ φράγκα 19.740.00 (= δολ. 1.375.878) ἢ ΕΤΔ 1.316.000 (= δολ. 1.382.826).

7. Τὰ ποσὰ τῆς συμβάσεως τοῦ 1976 εἶναι κατὰ πρόχειρον ὑπολογισμόν 2,5 ἕως 3 περίπου φορές ἀνώτερα τῶν ποσῶν τῆς συμβάσεως τοῦ 1957 καὶ τοῦ Πρωτοκόλλου τοῦ 1979.

8. Τὰ συμβεβλημένα κράτη δύνανται νὰ ἐξαιροῦν τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τὰς ἀπαιτήσεις τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καὶ τῶν συγγενῶν τους ἔνεκα τραυματισμοῦ ἢ θανάτου.

9. Ἐάν ὑπάρχουν πλὴν τοῦ πληρώματος, ἄλλοι ἐπιβάται, αἱ ἀπαιτήσεις αὐτῶν κατὰ τὴν σύμβασιν τοῦ 1957 ὑπόκεινται εἰς τὸν περιορισμόν τῆς εὐθύνης. Κατὰ τὴν σύμβασιν τοῦ 1976 προβλέπεται πρόσθετον ποσὸν εὐ-

θύνης 46.666 ΕΤΔ δι' ἕκαστον ἐπιβάτην.

10. Ἀμφότεραι αἱ συμβάσεις παρέχουν τὴν δυνατότητα ἐξαιρέσεως ἐκ τῆς ρυθμίσεως τῶν τῶν μέχρι 300 κόνων πλοίων.

11. Κατὰ τὴν σύμβασιν τοῦ 1957 ὁ πλοιοκτήτης δὲν δύναται νὰ περιορίσῃ τὴν εὐθύνην του, ὅταν τὸν βαρύνῃ προσωπικὸν πταῖσμα. Κατὰ τὴν σύμβασιν τοῦ 1976 ὁ πλοιοκτήτης δύναται νὰ περιορίσῃ τὴν εὐθύνην του καὶ ὅταν τὸν βαρύνῃ προσωπικὸν πταῖσμα, ἐκτός ἀν ἐνήργησεν ἐκ προθέσεως ἢ ἐν ἐπιγνώσει ὅτι ἦτο δυνατόν νὰ προκύψῃ ζημία (ἐνσυνείδητος ἀμέλεια). Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον περιορίζεται ἡ τάσις τῶν δικαστηρίων νὰ καταγγινώσκουν ἔμμεσον προσωπικὸν πταῖσμα εἰς τὸν πλοιοκτήτην, καὶ νὰ καταστοῦν οὕτω συχνὰ ἀπεριόριστον τὴν εὐθύνην του. Ἡ τοιαύτη «στεγανοποίησις» τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης ἐθεωρήθη ὡς ἀντάλλαγμα πρὸς τὸν πλοιοκτήτην διὰ τὴν ἐπαύξησιν τῶν ὀρίων εὐθύνης αὐτοῦ.

— Γ —

Κριτικὴ καὶ συμπεράσματα

1. Τὸ σύστημα τοῦ ΚΙΝΔ εἶναι κατὰ βάσιν τὸ παλαιὸν γαλλικὸν σύστημα τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης διὰ παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου μέ τὴν πρόσθετον ὁμῶς εὐχέρειαν παραχωρήσεως, ἀντὶ τοῦ πλοίου ὠρισμένων ποσοτῶν τῆς κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ πλοῦ ἀξίας αὐτοῦ, ἡ Ἑλλάς ἀκολουθοῦσα ἴδιον σύστημα, ἐμφανίζεται ἀπομονωμένη ἐναντὶ τῶν λοιπῶν χωρῶν, αἱ ὁποῖαι ἀκολουθοῦν τὰ συστήματα περιορισμοῦ τῶν διεθνῶν συμβάσεων. Ὡς μειονεκτήματα τοῦ ἑλληνικοῦ συστήματος ἀναφέρονται τὰ ἑξῆς:

α) Ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ πλοίου τὸ ὄριον εὐθύνης εἶναι μηδέν.

β) Ἡ ἐκτίμησις τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου εἶναι δυσχερής.

γ) Δυσχερὴς εἶναι ἐπίσης ἡ ἐξακρίβωσις τῶν ναύλων καὶ τῶν πρὸς τοὺτους ἐξομοιούμενων παροχῶν.

δ) Ἐπὶ παλαιῶν πλοίων τὰ ὄρια εὐθύνης εἶναι δυσαναλόγως μειωμένα, ἐνῶ αἱ ζημίαι, τὰς ὁποίας δύνανται νὰ προκαλέσῃ ἐν παλαιῶν πλοίων δὲν εἶναι μικρότεροι ἀλλ' ἐνδεχομένως μεγαλύτεροι τῶν ζημιῶν, τὰς ὁποίας δύνανται νὰ προκαλέσῃ ἕνα καινούργιος πλοῖον.

ε) Ἀντιθέτως ἐπὶ καινούργων καὶ ἐξειδικευμένων πλοίων τὰ ὄρια εἶναι λίαν ὑψηλά.

στ) Ἐκ τοῦ ἀνωτέρω λόγου δημιουργεῖται καὶ ἀντικίνητρον ὡς πρὸς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

2. Ἐν τῇ σταθμίσει τῆς σκοπιμότητος κυρώσεως τῶν διεθνῶν συμβάσεων δέον νὰ ληθῇ ἰδιαιτέρως ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ διατήρησις τοῦ συστήματος εὐθύνης τοῦ ΚΙΝΔ οὐδαμῶς σημαίνει ὅτι τὸ σύστημα τοῦτο θὰ ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἥτοι ὅταν οἱ πλοιοκτήται τῶν ζητοῦν νὰ περιορίσουν τὴν εὐθύνην τῶν ἐνώπιον ἀλλοδαπῶν δικαστηρίων ἢ προσφέρουν ἐγγύησιν πρὸς ἀπελευθέρωσιν τῶν εἰς ἀλλοδαπὴν χώραν κατασχεθέντων πλοίων ἀνεξαρτήτως σημαίας αὐτῶν (LEX FORI). Συνεπῶς τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον ἐν Ἀγγλίᾳ ἢ Ἰαπωνίᾳ θὰ εὐθύνεται κατὰ τὰς διατάξεις τῆς διεθνούς συμβάσεως καὶ οὐχὶ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ΚΙΝΔ, καίτοι ἡ Ἑλλάς δὲν ἔχει κυρώσει τὴν σύμβασιν. Ἐπομένως ὁ Ἕλληνας πλοιοκτήτης, τοῦ ὁποίου τὸ πλοῖον ταξιδεύει ἐκτός τῶν ἑλληνικῶν ὕδατων, θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν διὰ τὸ πλῆρες ποσὸν εὐθύνης τῆς ἐκάστοτε ἐν ἰσχύϊ διεθνούς συμβάσεως, ἥτοι τὴν αὐτὴν κάλυψιν, τὴν ὁποίαν ἔχει ἡ θὰ ἔχῃ καὶ ὁ ἀγγλος, ἰάπων ἢ γάλλος πλοιοκτήτης. Δὲν θὰ ὑπάρξῃ ὁθεν οὐδὲ ἐξοικονομήσις ἀσφαλίσεων.

3. Διὰ τῆς μὴ κυρώσεως τῶν συμβάσεων καὶ τῆς μὴ ἀνανεώσεως τῆς νομοθεσίας τῆς θὰ περιέλθῃ ἡ Ἑλλάς, καίτοι κατ' ἐξοχὴν ναυτιλιακὴ χώρα, εἰς ἀπομόνωσιν, ἡ ὁποία θὰ εἶναι βλαπτικὴ τῶν συμφερόντων τῆς, τὸσον ἀπὸ ἀπόψεως γοήτρου, ὅσον καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως συμμετοχῆς τῆς εἰς τυχόν νέας διασκέψεις πρὸς ἀναθεώρησιν τῶν συμβάσεων καὶ ἐπηρεασμοῦ τῶν ληφθησομένων ἀποφάσεων.

4. Δὲν πρέπει τέλος νὰ παροράται ὅτι αἱ συμβάσεις τοῦ 1957 καὶ τοῦ 1976 ἀπετέλεσαν τὸ προϊόν συμβιβασμοῦ ἀντιμαχομένων συμφερόντων. Ὑπάρχουν πολλοὶ χώροι, αἱ ὁποῖαι διάκεινται δυσμενῶς πρὸς πάντα περιορισμόν τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου. Ἐάν ἴδουν ὅτι ἡ σύμβασις τοῦ 1976, ἥτις ὑπεγράφη ὡς συμβιβαστικὴ λύσις, δὲν κυροῦται ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν, δὲν ἀποκλείεται νὰ ἀντιδράσουν ἀρνητικῶς, ἐπιδιώκονσαι τὴν πλήρη κατάργησιν τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης. Δὲν εἶναι ἴσως τυχαῖον ὅτι μετὰ τῶν πρώτων κυρώσεων τὴν σύμβασιν τοῦ 1976 χωρῶν καταλαμβάνει ἡ Μεγάλη Βρετανία καὶ ἡ Ἰαπωνία καὶ ἡ Λιβερία.

5. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω λόγων ἐνδείκνυται νὰ ἀκολουθηθῇ τὸ παράδειγμα τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ νὰ κυρωθῶν ἀμφότεραι αἱ συμβάσεις, ἥτοι τὸσον ἡ σύμβασις τοῦ 1957 (καὶ τὸ Πρωτόκολλον τοῦ 1979), ὅσον καὶ ἡ σύμβασις τοῦ 1976. Οὕτω θὰ ἰσχύσῃ ἀμέσως μὲν ἡ σύμβασις τοῦ 1957 εἰς τὴν ἀρχικὴν τῆς μορφῆν, ἐν συνεχείᾳ δέ, ὅταν συμπληρωθῶν ἔξι κυρώσεις ἢ προσχωρήσεις καὶ τὸ Πρωτόκολλον τοῦ 1979. Τέλος ἡ σύμβασις τοῦ 1976, κυρουμένη ἀπὸ τοῦδε, θὰ τεθῇ αὐτομάτως εἰς ἰσχύν καὶ θὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν σύμβασιν τοῦ 1957, ὅταν συμπληρωθῇ ὁ ἀναγκαῖος ἀριθμὸς κυρώσεων καὶ προσχωρήσεων.

6. Ἔτερα (ἐνδιάμεσος) λύσις θὰ ἦτο νὰ κυρωθῶν πρὸς τὸ παρόν ἡ σύμβασις τοῦ 1957 καὶ τὸ Πρωτόκολλον τοῦ 1979, ἡ δὲ σύμβασις τοῦ 1976 νὰ κυρωθῇ μεταγενεστέρως, ὅταν τεθῇ εἰς ἰσχύν καὶ συναποφασισθῇ ἡ κύρωσις τῆς ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν κυριωτέρων ναυτιλιακῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης.

ΠΑΝΑΠΩΤΗΣ Κ. ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

BREMEN · BREMERHAVEN · BRAKE · HAMBURG · NORDENHAM

EMDEN · WILHEMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ · ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT · ΥΛΙΚΑ

ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O. BOX 210266

Τό μοναχικό ἐπάγγελμα του ναυτικού καί ἡ πνευματική του ἐξέλιξη

Τοῦ πλοίαρχου κ. ΚΩΣΤΑ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Ἡ ζωὴ μας ἐπιρρεάζεται, καθορίζεται, περιορίζεται καὶ ἐξελίσσεται ἀπὸ τὴν καθημερινή ἀλληλοεπίδραση. Ἀνάμεσα σέ μᾶς καὶ στοὺς ἄλλους. Αὐτοὺς πού ἀγαπᾶμε κι ἐκεῖνους πού μᾶς εἶναι ἀπλῶς γνωστοί ἢ ἐντελῶς ἀγνωστοί καὶ ἀδιάφοροι. Στους χώρους τῆς δουλειᾶς καὶ τῆς ψυχαγωγίας. Στους χώρους τῆς ὑποχρεωτικῆς ἢ προαιρετικῆς μόρφωσης ἢ ἐπιμόρφωσης. Γιατί, διαβάζω, σημαίνει ἐπικοινωνῶ. Μὲ τὸ πνεῦμα τοῦ συγγραφέα, μὲ τίς ἰδέες πού ἐκφράζονται στὸ βιβλίο ἢ τὸ περιοδικό καὶ τέλος μὲ τὸν ἴδιο τὸν συγγραφέα πού ἀνακινεῖ τὴ βαθύτερη ὑπόστασή του, πέρα ἀπὸ τὸ συνειδητό του ἐπίπεδο.

Τὸ ἱστορικό παρελθὸν αὐτῆς τῆς ἀλληλοεπίδρασης ὑπάρχει στὶς παραδόσεις προφορικές ἢ γραπτές καὶ στὴ σταδιακὴ ἐξέλιξη τοῦ περιβάλλοντος στὸ χώρο - χρόνο.

Ἡ ἔλλειψη ἐπικοινωνίας δημιουργεῖ ἀντίστοιχη ἀδυναμία ἐκσυγχρονισμοῦ μὲ τὸ κοινωνικό περιβάλλον, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἐλλειψὶ συμμετοχῇ στὴν ἐξέλιξη καὶ τὴν πρόοδο τοῦ κοινωνικοῦ σύνολου.

Γι' αὐτό, ὅπου περιορίζεται τὸ σῶμα δὲν πρέπει κατ' ἀνάγκη νὰ περιορίζεται καὶ τὸ πνεῦμα.

Αὐτό πρέπει νὰ εἶναι πάντα ἐλεύθερο νὰ «πνέει ὅπου θέλει».

Ἡ μοναξιά διευκολύνει τὴν ἐνδοσκοπίη ἀλλὰ περιορίζει τὴν ἐπικοινωνία καὶ τὴν ἀλληλοεπίδραση.

Ἡ ναυτικὴ ζωὴ εἶναι ἀναγκαστικά μοναχική.

Ὅμως, πρέπει γι' αὐτὸ τὸ λόγο νὰ εἶναι τὸ πλοῖο ἕνας χώρος ὅπου δὲν διακινούνται ἰδέες, ὅπου δὲν κρίνεται, ἐπικρίνεται καὶ ἐξελίσσεται ἡ κοινωνικὴ δομὴ; Ὅπου ὁ λόγος δὲν βρίσκει τὸν ἀντίλογό του, πού εἶναι ἀπαραίτητος γιὰ τὴν αὐτοκριτικὴ πού οδηγεῖ

στὴν ἐξέλιξη;

Γιὰ τὸν ναυτικό οἱ δυνατότητες ἐπικοινωνίας στὰ λιμάνια εἶναι ἀκόμη καὶ σήμερα, ἐλάχιστα. Λόγω τῆς γλωσσικῆς διαφορᾶς, τοῦ ἀγνωστοῦ περιβάλλοντος, καὶ κυρίως τοῦ περιορισμένου χρόνου.

Ἔτσι, σ' αὐτοὺς τοὺς πολὺ συνηθισμένους μηνιαίους καὶ διμηνιαίους περιορισμούς στὸ πλοῖο, μεταξὺ οὐρανοῦ καὶ θάλασσας, χωρὶς ἐπικοινωνία, τὸ πνεῦμα περιορίζεται. Τὰ ἐνστικτα ἐξουσιάζουν. Τὸ σῶμα ὑποφέρει.

Ὁ οὐρανός φαίνεται ἀκόμη πιὸ μακρινός.

Στὴ μοναξιά, προστίθεται καὶ ἡ ἀγωνία γιὰ ἐκείνους πού ἔμειναν πίσω, στὴν ἀδιάφορη καὶ ἀπρόσωπη μεγαλούπολη.

Τότε, ὁ ἀτομικός χώρος γεμίζει σύννεφα. Ἡ ψυχὴ συμπιέζεται. Καὶ ἡ θλίψη τῆς μοναξιάς παίρνει ἐκρηκτικὴς διαστάσεις, στὸν ὅλο τοῦ περιορισμένου πνεύματος.

Ὁ Πλοίαρχος (ὁ ἄλλοτε «μετὰ τὸν Θεόν» καὶ σήμερα «μετὰ τὸν Πλοιοκτῆτη») ἄνθρωπος στὸ πλοῖο, ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς κρατικῆς, κοινωνικῆς, καὶ ἀνθρωπιστικῆς ἀλληλεγγύης γιὰ ὅλα τὰ θέματα κοινωνικῆς δικαιοσύνης, ὅπως ἐργασίας καὶ ἀμοιβῆς, διατροφῆς καὶ ἀνάπαυσης. Αὐτός, φροντίζει γιὰ τὴν διατήρησι τοῦ πνεύματος;

Γιὰ τὴν ἐξέλιξη τῆς προσωπικότητος τῶν ἀνθρώπων πού ταξιδεύουν κάτω ἀπὸ τὴν δική του καθοδήγησι καὶ ἐξασφάλισι;

Καὶ ἂν αὐτός θέλει καὶ προσπαθεῖ. Ἐμεῖς, οἱ ἄλλοι στὰ γραφεῖα τῶν ἐπιχειρήσεων, στὶς κρατικὲς ὑπηρεσίες καὶ στοὺς συνδικαλιστικούς θώκους ἐνθαρύνουμε καὶ ἐνισχύουμε αὐτὲς τίς μεμονωμένες πρωτοβουλίες; ἢ μήπως ὑπονομεύουμε μὲ τὴν ἀδιαφορία μας τὴν μεγάλην πρόοδο πού πρέπει νὰ τὸ ὁμολογήσουμε πῶς ἔχει ἐπιτευχθεῖ σ' αὐτὸν τὸν τομέα τὰ τελευταῖα τοῦτα χρόνια τόσο ἀ-

πὸ τὸν κρατικό ὅσο καὶ ἀπὸ τὸν ὑπεύθυνο ἰδιωτικό φορέα;

Μήπως ἕνα συμβολικό ἐπίδομα βιβλιοθηκαρίου γιὰ τὸν τηλεγραφητὴ θά ἦταν μιά κάποια λύσι γιὰ τὸν Πλοίαρχο καὶ ὅλους τοὺς ὑπεύθυνους; ὥστε βαθμιαία νὰ ὁργανώνονται συζητήσεις πάνω στὰ βιβλία πού διαβάστηκαν καὶ ὁ καιρὸς νὰ περνᾷ «καλλίτερα» καὶ πιὸ «ἀποδοτικός»;

Τὸ πνεῦμα νὰ ἀνεβαίνει ψηλότερα, νὰ ἀπαλύνει τὸ κορμί καὶ τὰ ἐνστικτα. Τὸ θαλασσινὸ ταξίδι νὰ γίνεται πιὸ ἡμερο. Οἱ διαφορὲς πιὸ συζητήσιμες. Ἡ προσέγγισι μετὰ τῶν ἀνθρώπων τοῦ πλοίου νὰ γίνεται μεγαλύτερη καὶ οὐσιαστικότερη. Κι ἡ ζωὴ ν' ἀνεβάξει τὴν ἀξία τῆς.

Μὴ μοῦ πεῖτε ὅτι οἱ καιροὶ εἶναι δύσκολοι καὶ τὰ οἰκονομικά τῆς ναυτιλίας μας «χάλια», γιατί θά σᾶς ἀπαντήσω πῶς σ' αὐτοὺς τοὺς δύσκολους καιροὺς χρειάζεται ὁ ἰδεαλισμός καὶ ἐπιβάλεται ν' ἀναπτύξουμε τὸ πνεῦμα γιὰ νὰ ξεπεραστοῦν οἱ δυσκολίες, πού μόνο του τὸ σῶμα καὶ τὰ ἐνστικτα ὀχι μόνον δὲν μποροῦν νὰ τίς ξεπεράσουν ἀλλὰ τίς κάνουν πολὺ πιὸ χειρότερες.

Ὅμως, ἐμεῖς τί ἔχουμε κάνει ὥς τώρα γι' αὐτό;

Πόσα παραλείψαμε καὶ πόσα δὲ θελήσαμε νὰ κάνουμε γιὰ νὰ μὴ γίνουμε δεσμοφύλακες τοῦ πνεύματος; γιὰ νὰ μὴ δημιουργήσουμε ἀνθρώπους ἐξοκένους ἀπὸ τὴν κοινωνική μας ἐξέλιξη, πράγμα πού θά τὸ βρούμε μπροστὰ μας ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς ἴδιους, κι ἀργότερα ἀπὸ τὰ παιδιὰ τὰ δικά τους καὶ τὰ δικά μας;

Ἄραγε, ὑπάρχει μεγαλύτερο ἀμάρτημα γιὰ τὸ πνεῦμα ἀπὸ τὸν χρόνο πού πάει χαμένος ἢ ἀνεκμετάλλετος; Ἄς δοῦμε πόση μανία ὑπῆρξε στὰ ἀπολυταρχικά καθεστῶτα νὰ περιορίσουν τὴ διακίνησι τῶν ἰδεῶν, νὰ περιορίσουν τὸ βιβλίο καὶ τὸ γράψιμο στοὺς πολιτικούς κρατούμενους.

Καὶ τότε, θά εὐκολυνθοῦμε νὰ λάβουμε μιά θέσι ὑπεύθυνη κάτω ἀπὸ τὸν ἥλιο τῆς ἀλήθειας πού δεῖλᾷ - δεῖλᾷ φωτίζει τοῦτο τὸ πολὺ σοβαρὸ θέμα γιὰ τὴν ἀνθρώπινη ἀξιολογία ἐκείνου πού περιορίζεται ἀλλὰ ταυτόχρονα καὶ ἐκείνου πού τὸν περιορίζει.

Μπορεῖ νὰ μὴν εἶναι καὶ οἱ δύο τους «στὸ ἴδιο πλοῖο». Ὅμως καὶ οἱ δύο τους, ὅπως καὶ ὅλοι μας, ταξιδεύουν τὸ ἴδιον ταξίδι.

Καὶ κάποτε, σὲ χρόνο διάφορο, ὅμως ἀπολύτα σίγουρο, μιά μέρα ὅλοι θά φύγουμε μὲ μόνες ἀποσκευές τίς μνημεις μας ἀπὸ αὐτὴ τὴν ὁποιαδήποτε ζωὴ πού περάσαμε, καὶ τίς εὐθύνες μας γιὰ ὅτι γίνθηκε ἢ ἐμποδίστηκε νὰ γίνῃ γύρω μας, μέσα μας, καὶ ἀκόμη πιὸ πέρα.

Σ' ἐκείνους τοὺς μοναχικούς πού ταξιδεύουν, ταξιδεύουν πάντα, γιὰ ἐκείνους καὶ γιὰ μᾶς.

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, SOTIROU STR — PIRAEUS
Phone: 4171497 - TLX: 21-1088 ASI



Hellarabia BUNKERS

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



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

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

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

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

Συνεχίζοντας τη δημοσίευση της Διεθνούς Συμβάσεως του Λονδίνου 1978 «Περί προτύπων εκπαίδευσης, εκδόσεως πιστοποιητικών και τηρήσεως φυλακών των ναυτικών» δημοσιεύουμε σήμερα τα υπόλοιπα Κεφάλαια του Παραρτήματος της Συμβάσεως τα όποια αναφέρονται στον Κλάδο Καταστροφώματος, καθώς και εκείνα που αναφέρονται στον Κλάδο Μηχανής.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11/4

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικού φυλακής γέφυρας σε πλοία 200 κοχ και άνω.

1. Κάθε αξιωματικός φυλακής γέφυρας που υποπηρετεί σε θαλασσοπλοούν πλοίο 200 κοχ και άνω πρέπει να έχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε υποψήφιος για διοίκηση πιστοποιητικού θα:

(α) έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών,
(β) ικανοποιεί τη διοίκηση σχετικά με την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση και στην ακοή,

(γ) έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία στο διαμέρισμα του καταστροφώματος όχι κάτω από τρία έτη, που θα περιλαμβάνει τουλάχιστον έξι μήνες υπηρεσία φυλακών γέφυρας με την επιβλεψη προσοντούχου αξιωματικού πάντως ή διοίκηση μπορεί να αντικαθιστά μέχρι δύο έτη θαλάσσια υπηρεσία, με περίοδο ειδικής εκπαίδευσης, με την προϋπόθεση ότι, η διοίκηση ικανοποιείται στο ότι αυτή η εκπαίδευση είναι τουλάχιστον ισοδύναμη σε αξία, προς την αναπληρούμενη περίοδο θαλάσσιας υπηρεσίας.

(δ) ικανοποιεί τη διοίκηση, συμμετέχοντας σε κατάλληλες εξετάσεις στο ότι κατέχει επαρκώς θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις κατάλληλες για τα καθήκοντα αυτού.

3. Πιστοποιητικά για υπηρεσία χωρίς περιορισμούς:

Για έκδοση πιστοποιητικών για υπηρεσία χωρίς περιορισμούς στην περιοχή των πλώων, πρέπει να εξετάζεται η επάρκεια των θεωρητικών και πρακτικών γνώσεων του υποψηφίου για τα θέματα που αναφέρονται στο προσάρτημα του κανονισμού.

4. Πιστοποιητικά περιορισμένης ικανότητας:

Πρός έκδοση πιστοποιητικών περιορισμένης ικανότητας για υπηρεσία σε παράκτιους πλώες, η διοίκηση μπορεί να παραλείπει τα ακόλουθα θέματα από τα αναφερόμενα στο προσάρτημα, έχοντας υπόψη τις συνέπειες για την ασφάλεια των άλλων πλοίων που είναι δυνατό να πλέουν στα ίδια ύδατα:

(α) αστρονομική ναυσιπλοία,
(β) ηλεκτρονικά συστήματα προσδιορισμού στίγματος και ναυσιπλοίας, για ύδατα που θα καλύπτονται από τέτοια συστήματα.

5. Επίπεδο γνώσεων:

(α) το επίπεδο των γνώσεων, που θα απαιτούνται για τα θέματα των αναφερόμενων στο προσάρτημα, θα είναι αρκετό για την ασφαλή εκπλήρωση των καθηκόντων του αξιωματικού φυλακής. Κατά τον καθορισμό του κατάλληλου επιπέδου γνώσεων, η διοίκηση θα έχει υπόψη τις παρατηρήσεις για κάθε θέμα του προσαρτήματος,

(β) η εκπαίδευση για απόκτηση των αναγκαίων θεωρητικών γνώσεων και πρακτικής εμπειρίας πρέπει να βασίζεται στον κανονισμό 11/1 «Βασικές αρχές τήρησης φυλακής γέφυρας» και των σχετικών διεθνών κανονισμών και συστάσεων.

Προσάρτημα κανονισμού 11/4

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά αξιωματικών φυλακής γέφυρας σε πλοία 200 κοχ και άνω

1. Αστρονομική ναυσιπλοία:

Ικανότητα για χρήση των ουράνιων σωμάτων για τον καθορισμό του στίγματος του πλοίου και των σφαλμάτων της πυξίδας.

2. Ακτοπλοία:

α) ικανότητα προσδιορισμού του στίγματος με χρήση:

(I) σημείων ξηράς,

(II) βοηθημάτων ναυσιπλοίας, περιλαμβανομένων των φάρων, αλεωρίων και σημαντήρων,

(III) αναμέτρησης, λαμβάνοντας υπόψη τους ανέμους, παλίρροιες, ρεύματα και ταχύτητα υπολογιζόμενη με τις στροφές της βελίκας ανά λεπτό και του δρομόμετρου,

β) πλήρης γνώση και ικανότητα χρήσης των ναυτιλιακών χαρτών και εκδόσεων όπως οι πλοηγοί, πίνακες παλίρροιας, αγγελίες προς τους ναυτιλλόμενους, ναυτιλιακές προειδοποιήσεις με τον ασύρματο και πληροφορίες για τα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

3. Ναυσιπλοία με ραντάρ:

Γνώση των θεμελιωδών αρχών ραντάρ και ικανότητα στη λειτουργία και χρήση του και ικανότητα έρμηνείας και ανάλυσης των αποκτώμενων με το ραντάρ πληροφοριών, περιλαμβανομένων των ακόλουθων:

α) παραγόντων που επηρεάζουν την λειτουργία και την ακρίβεια,

β) ρύθμισης και διατήρησης της εικόνας ραντάρ,

γ) εξακρίβωσης εσφαλμένης παρουσίας πληροφοριών, ψευδοηχών, επιστροφών θάλασσας κ.λπ.,

δ) απόστασης και διόπτρευσης,

ε) επίσημησης κρίσιμων ήχων,

στ) πορείας και εγγύτερης απόστασης διασταυρούμενου, συναντούμενου ή καταφθάνοντος πλοίου,

η) εξακρίβωσης αλλαγών πορείας και ταχύτητας άλλων πλοίων,

θ) επιπτώσεων από τις αλλαγές της πορείας του ίδιου πλοίου ή της ταχύτητας ή και των δύο αυτών,

ι) εφαρμογή των διεθνών κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων σε θάλασσα.

4. Εκτέλεση φυλακών:

α) πλήρη αποδεδειγμένη γνώση του περιεχομένου, της εφαρμογής και του σκοπού του διεθνούς κανονισμού αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων που αναφέρονται στην ασφαλή ναυσιπλοία,

β) αποδεδειγμένη γνώση του περιεχομένου του κανονισμού 11/1 «Βασικές αρχές τήρησης φυλακής γέφυρας».

5. Ηλεκτρονικά συστήματα προσδιορισμού θέσης και ναυσιπλοίας:

Ικανότητας εύρεσης του στίγματος με τη χρήση ηλεκτρονικών ναυτιλιακών βοηθημάτων

διαπιστούμενη κατά τρόπο που θα ικανοποιεί τη διοίκηση.

6. Ραδιογωνιόμετρα και ήχητικά βυθόμετρα:

Ικανότητα για χρήση των συσκευών και ορθή χρησιμοποίηση των πληροφοριών.

7. Μετεωρολογία:

Γνώση των μετεωρολογικών οργάνων του πλοίου και της χρησιμοποίησής των. Γνώση των χαρακτηριστικών των διαφόρων συστημάτων καιρού, διαδικασιών αναφοράς, και συστημάτων καταχώρησης και ικανότητα προς χρήση των διαθέσιμων μετεωρολογικών πληροφοριών.

8. Μαγνητικές και γυροσκοπικές πυξίδες:

Γνώση των αρχών της μαγνητικής και γυροσκοπικής πυξίδας περιλαμβανομένων των σφαλμάτων και των διορθώσεων. Για ότι αφορά στις γυροσκοπικές πυξίδες, κατανόηση των συστημάτων που είναι κάτω από τον έλεγχο της κύριας γυροσκοπικής πυξίδας και γνώση του χειρισμού και της συντήρησης των κύριων τύπων γυροσκοπικών πυξίδων.

9. Αυτόματο πηδάλιο:

Γνώση των συστημάτων και διαδικασιών αυτόματης πηδαλιούχιας.

10. Ραδιοτηλεφωνία και οπτική συνεννόηση:

α) ικανότητα έκδοσης και λήψης σημάτων με αναλαμπές.

β) ικανότητα για χρήση του διεθνή κώδικα σημάτων.

γ) γνώση των διαδικασιών οι οποίες χρησιμοποιούνται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες και ικανότητα χρήσης των ραδιοτηλεφώνων, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στα μηνύματα κινδύνου, επείγουσας ανάγκης, και ασφάλειας της ναυτιπλοίας.

11. Πρόληψη πυρκαϊάς και πυροσβεστικά μέσα:

α) ικανότητα για οργάνωση γυμνασίων των πυρκαϊών,

γ) γνώση των συστημάτων αντιμετώπισης πυρκαϊών,

δ) παρακολούθηση αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος αντιμετώπισης πυρκαϊών.

12. Διάσωση:

Ικανότητα για οργάνωση γυμνασίων εγκατάλειψης πλοίου και γνώση χειρισμού των σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων, πλευστικών συσκευών και παρόμοιων σωστικών μέσων, με τον εξοπλισμό αυτών περιλαμβανομένης της φορητής συσκευής ασυρμάτου και των ραδιοστημαντήρων ένδειξης της θέσης κινδύνου. Γνώση της τεχνικής για την επιβίωση στη θάλασσα.

13. Διαδικασίες κινδύνου:

Γνώση των θεμάτων που αναφέρονται στο οικείο προσάρτημα της τρέχουσας έκδοσης του «Κειμένου οδηγιών εκπαίδευσης» που έχει καταρτισθεί από τον IMCO και ILO.

14. Έλιγμοι και χειρισμοί πλοίου:

Γνώση των:

α) επιδράσεων των διάφορων καταστάσεων φόρτου (DW), βυθισμάτων, διαγωγής, ταχυτήτων και βαθών κάτω από την τρόπιδα στους κύ-

κλους στροφής και απόστάσεις άκινητοποιή-
σης του πλοίου,

β) επιδράσεων του ανέμου και του ρεύματος
στους χειρισμούς του πλοίου,

γ) έλιγμων προς διάσωση ανθρώπου που ξε-
σε στη θάλασσα,

δ) μείωσης του βάθους κάτω από την τρόπιδα
κατά την κίνηση του πλοίου, άβαθων υδάτων
και παρόμοιων επιδράσεων,

ε) κατάλληλων διαδικασιών για άγκυροβολία
και πρόσδεση.

15. Ευστάθεια πλοίου:

α) πρακτική γνώση και εφαρμογές ευστά-
θειας, πινάκων διαγωγής και κόπωσης, δια-
γραμμάτων και συσκευών υπολογισμού κόπω-
σης,

β) κατανόηση των βασικών ένεργειών που
πρέπει να γίνουν σε περίπτωση μερικής από-
λειας της άθικτης πλευστότητας.

16. Άγγλική γλώσσα:

Έπαρκής γνώση της άγγλικής γλώσσας ώστε
ό άξιωματικός να είναι ικανός να χρησιμοποιεί
χάρτες και λοιπές ναυτικές εκδόσεις, να κατα-
νοεί μετεωρολογικές πληροφορίες και μηνύμα-
τα που άφορούν την κίνηση και την ασφάλεια
του πλοίου και να εκφράζεται με σαφήνεια κατά
τις έπικοινωνίες αυτού με άλλα πλοία ή παρά-
κτιους σταθμούς. Ίκανότητας προς κατανόηση
και χρήση του πρότυπου λεξιλογίου ναυτικών ό-
ρων του IMCO.

17. Ναυπήγηση πλοίου:

Γενικές γνώσεις για τα κύρια ναυπηγικά μέρη
του πλοίου και της όρθης όνοματολογίας των
διαφόρων μερών.

18. Χειρισμός φορτίου και στοιβάσια:

Γνώση του άσφαλους χειρισμού και της στοι-
βάσιας των φορτίων και της έπιδρασης των
συντελεστών αυτών στην ασφάλεια του πλοίου.

19. Ίατρική μέριμνα:

Πρακτικές εφαρμογές των ιατρικών όδηγών
και συμβουλών με τον άσύρματο, περιλαμβανό-
μενης της ικανότητας προς άνάληψη άποτελε-
σματικής δράσης βασιζόμενης σε τέτοιες γνώ-
σεις, σε περίπτωση άτυχημάτων και άσθενειών,
που είναι πιθανό να συμβούν πάνω στο πλοίο.

20. Έρευνα και διάσωση:

Γνώση του έγχειρίδιου του IMCO για έρευνα
και διάσωση έμπορικων πλοίων (MERSAR).

21. Πρόληψη ρύπανσης τρυ θάλασσου περι-
βάλλοντος:

Γνώση των προφυλάξεων που πρέπει να λαμ-
βάνονται για την πρόληψη ρυπάνσεων του θα-
λάσσιου περιβάλλοντος.

Κανονισμός 11/5

Ίποχρεωτικές έλάχιστες άπαιτήσεις προς έ-
ξασφάλιση συνεχούς ικανότητας και έκσυγχρο-
νισμού των γνώσεων πλοίαρχων και άξιωματι-
κών καταστρώματος.

1. Κάθε πλοίαρχος και κάθε άξιωματικός κα-
ταστρώματος κάτοχος πιστοποιητικού που ύ-
πηρετεί στη θάλασσα ή προτίθεται να έπιστρέ-
ψει στη θάλασσα, μετά από κάποια περίοδο
στην ξηρά, άπαιτείται προκειμένου να διατηρή-
σει τα προσόντα αυτού για ύπηρεσία σε θαλασ-
σοπλοούντα πλοία, όπως σε τακτά διαστήματα
που δέν υπερβαίνουν τα πέντε έτη, ίκανοποιεί τη
διοίκηση για:

α) την ύγειονομική καταλληλότητα αυτού, ί-
διαίτερα δέ όσον άφορα στην όραση και την ά-
κοή, και

β) την έπαγγελματική αυτού ικανότητα:

(I) για άναγνωρισμένη ύπηρεσία σε θαλασσο-
πλοούν πλοίο με ειδικότητα πλοίαρχου ή άξιω-
ματικού καταστρώματος τουλάχιστον ένός έ-
τους κατά τη διάρκεια των τελευταίων πέντε
έτων, ή

(II) για την έκτέλεση εργασιών, σχετικών
προς τα καθήκοντα που ταιριάζουν στο βαθμό
του κατεχόμενου πιστοποιητικού, θεωρούμενων
τουλάχιστον ως ίσοδύναμων προς την ύπηρεσία
σε θαλασσοπλοούν πλοίο ή όποια προβλέπεται
στην παράγραφο I (β) (I) ή (III) για ένα από τα
παρακάτω:

— έπιτυχία σε άναγνωρισμένες εξετάσεις, ή

— παρακολούθηση με έπιτυχία άναγνωρισμέ-
νου εκπαιδευτικού προγράμματος ή προγραμ-
μάτων, ή

— συμπλήρωση άναγνωρισμένης ύπηρεσίας,
σε θαλασσοπλοούν πλοίο με ειδικότητα υπερά-
ριθμου άξιωματικού καταστρώματος για περίο-
δο όχι κάτω των τριών μηνών, άμέσως πριν αυ-
τός ανάλαβει τη θέση για την όποια δικαιούται
σύμφωνα με τό κατεχόμενο πιστοποιητικό.

2. Ί διοίκηση σε συνεννόηση με τους ένδια-
φερόμενους θά καταρτίξει ή θά προωθήσει την κα-
τάρτιση εκπαιδευτικών προγραμμάτων άνανέ-
ωσης και έκσυγχρονισμού των γνώσεων, προαι-
ρετικά ή ύποχρεωτικά, άνάλογα με τις περιπτώ-
σεις, για πλοίαρχους ή άξιωματικούς που ύπη-
ρετούν στη θάλασσα, ιδιαίτερα δέ για τους έπα-
νερχόμενους στα θαλασσοπλοούντα πλοία. Ί διοίκηση
θά εξασφαλίζει την ύπαρξη τρόπων
που θά καθιστούν τα ένδιαφερόμενα πρόσωπα ί-
κανά να παρακολουθούν τέτοια προγράμματα
άνάλογα με την πείρα και τα καθήκοντα αυτών.
Τέτοια προγράμματα θά είναι άναγνωρισμένα
άπό τό διοίκηση και θά περιλαμβάνουν τις με-
ταβολές στην ναυτική τεχνολογία και τους οι-
κειούς διεθνείς κανονισμούς και συστάσεις για
ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα
και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3. Κάθε πλοίαρχος και άξιωματικός κατα-
στρώματος για να συνεχίσει να ύπηρετεί σε θα-
λασσοπλοούντα πλοία για τα όποια έχουν διε-
θνώς συμφωνηθεί ειδικές άπαιτήσεις εκπαιδευ-
σης, πρέπει να συμπληρώσει με έπιτυχία άνα-
γνωρισμένη άνάλογη εκπαιδευση.

4. Ί διοίκηση θά εξασφαλίζει ότι τα κείμενα
των τελευταίων μεταβολών στους διεθνείς κα-
νονισμούς για ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής
στη θάλασσα και προστασία του θαλάσσιου πε-
ριβάλλοντος θά είναι διαθέσιμα στα πλοία που
ύπάγονται στην δικαιοδοσία αυτής.

Κανονισμός 11/6

Ίποχρεωτικές έλάχιστες άπαιτήσεις για κα-
τώτερους ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές
γέφυρας.

1. Οι έλάχιστες άπαιτήσεις για κατώτερο ναυ-
τικό που μετέχει σε φυλακές γέφυρας σε θαλασ-
σοπλοούν πλοίο 200 κοχ και άνω άναφέρονται
στην παράγραφο 2. Οι άπαιτήσεις αυτές δέν εί-
ναι αυτές που άφορούν στην έκδοση πιστοποιη-
τικού ίκανού ναύτου, ούτε, έκτός άν πρόκειται
για πλοία μικρού μεγέθους, άποτελούν τις έλά-
χιστες άπαιτήσεις για κατώτερο ναυτικό, που
πρόκειται να παραμείνει ό μόνος κατώτερος σε
φυλακή γέφυρας. Οι Διοικήσεις μπορούν να ά-
παιτούν πρόσθετη εκπαιδευση και προσόντα
για κατώτερο ναυτικό, που πρόκειται να είναι ό
μόνος κατώτερος σε φυλακή γέφυρας.

2. Κάθε κατώτερος ναυτικός που μετέχει σε
φυλακές γέφυρας σε θαλασσοπλοούν πλοίο 200
κοχ και άνω θά:

α) έχει ήλικία όχι κάτω των 16 έτων,

β) ίκανοποιεί τη διοίκηση ως προς την ύγειο-
νομική αυτού καταλληλότητα, ιδιαίτερα δέ ό-
σον άφορα στην όραση και την άκοή,

γ) ίκανοποιεί τη διοίκηση για τό ότι έχει:

(I) συμπληρώσει άναγνωρισμένη ύπηρεσία σε
θαλασσοπλοούντα πλοία, που περιλαμβάνει ει-
δική πείρα τουλάχιστον έξι μηνών σχετικά με
τα καθήκοντα φυλακών γέφυρας, ή

(II) ύποβληθεί με έπιτυχία σε ειδική εκπαιδευ-
ση είτε πριν εισέλθει στη θάλασσα είτε στο
πλοίο, που να περιλαμβάνει έπαρκή περίοδο ύ-
πηρεσίας σε θαλασσοπλοούν πλοίο, κατά τις ά-
παιτήσεις της διοίκησης, που δέ θά είναι κάτω
των δύο μηνών,

δ) έχει έμπειρία ή εκπαιδευση που να περι-
λαμβάνει:

(I) βασικές άρχές άντιμετώπισης πυρκαϊών,
πρώτων βοηθειών, προσωπικής επιβίωσης, κιν-
δύνων ύγείας και προσωπικής ασφάλειας,

(II) ικανότητα να κατανοεί τις διαταγές και
να εκφράζεται όρθά, ώστε να γίνεται κατανόη-
τος άπό τον άξιωματικό φυλακής σε ζητήματα
σχετικά με καθήκοντα αυτού,

(III) ικανότητα πηδαλιουχίας και συμμόρφω-
σης προς έντολές σε σχέση με την πηδαλιουχία
και γνώσεις της μαγνητικής και γυροσκοπικής
πυξίδας άρκετές για έκτέλεση των καθηκόντων
αυτών,

(IV) ικανότητα για έκτέλεση ύπηρεσίας όπτη-
ρα με την όραση και άκοή και άναφορά κατά
προσέγγιση της διόπτρευσης ήχητικού σήματος,
φωτός, ή άλλου άντικειμένου σε μοίρες ή ρόμ-
βους,

(V) έξοικείωση στην άποσύνδεση του αυτό-
ματου πηδαλίου προς χρήση του χειροκίνητου
και άντίστροφα,

(VI) γνώση της χρήσης των κατάλληλων συ-
στημάτων έσωτερικής συνεννόησης και συνα-
γεργού,

(VII) γνώση των πυροτεχνικών σημάτων κιν-
δύνου,

(VIII) γνώση των καθηκόντων αυτού σε κα-
ταστάσεις έκτακτης άνάγκης,

(IX) γνώση των όρων που χρησιμοποιούνται
στα πλοία και όρισμών οι όποιοι είναι σχετικοί
προς καθήκοντα αυτού.

3. Ί πείρα, ύπηρεσία ή εκπαιδευση που άπαι-
τείται κατά τις παρ. 2 (γ) και (δ) είναι δυνατό να
άποκτηθεί με την έκτέλεση καθηκόντων συνα-
φών με την τήρηση φυλακών γέφυρας, αλλά μό-
νον έφόσον τα καθήκοντα αυτά εκπληρώνονται
με την άμεση έπιβλεψη του πλοίαρχου, άξιωμα-
τικού φυλακής γέφυρας ή προσοντούχου κατώ-
τερου ναυτικού.

4. Οι διοικήσεις θά μεριμνούν για την έκδοση
έπίσημου έγγραφου σε κάθε ναυτικό που είτε με
την πείρα είτε ύστερα από εκπαιδευση έχει τα
προσόντα σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό να
ύπηρετεί ως κατώτερος ναυτικός σε φυλακές
γέφυρας ή τη θεώρηση του ήδη κατεχόμενου άπ',
αυτών άνάλογου έγγραφου.

5. Όποιοσδήποτε ναυτικός μπορεί να θεωρη-
θεί άπό τη διοίκηση ότι άνταποκρίνεται στις ά-
παιτήσεις του κανονισμού αυτού άν έχει ύπηρε-
τήσει σε συναφή ειδικότητα του κλάδου κατα-
στρώματος για χρονικό διάστημα όχι κάτω άπό
ένα έτος κατά τα τελευταία πέντε έτη, πριν τε-
θεί σε ίσχύ ή σύμβαση για τη διοίκηση αυτή.

Κανονισμός 11/7

Βασικές άρχές που πρέπει να τηρούνται κατά
την έκτέλεση φυλακών στο λιμάνι.

1. Σε κάθε πλοίο που έχει προσδεθεί ή άγκυ-
ροβολήσει με ασφάλεια με όμαλές συνθήκες
στο λιμάνι, ό πλοίαρχος θά μεριμνά ώστε να έ-
κτελούνται κατάλληλες και άποτελεσματικές
φυλακές για τον σκοπό της ασφάλειας.

2. Κατά την όργάνωση των φυλακών θά λαμ-
βάνονται ύπόψη οι διατάξεις της «σύστασης για
τις άρχές και έπιχειρησιακές οδηγίες για άξιω-
ματικούς καταστρώματος που έκτελούν φυλα-
κές στο λιμάνι» και της «σύστασης για τις άρ-
χές και έπιχειρησιακές οδηγίες για άξιωματι-
κούς μηχανής που έκτελούν φυλακές μηχανής
στο λιμάνι» οι όποιες υιοθετήθηκαν άπό τη διε-
θνή διάσκεψη για την εκπαιδευση και τα πιστο-

Κανονισμός 11/8

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για φυλακές στο λιμάνι σε πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία.

1. Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που μεταφέρει χύμα φορτίο το οποίο είναι επικίνδυνο — αν αυτό είναι ή μπορεί να είναι εκρηκτικό, εύφλεκτο, τοξικό, επικίνδυνο για την υγεία ή ρυπαντικό για το περιβάλλον θα εξασφαλίζει την ασφαλή τήρηση φυλακών καταστροφώματος και μηχανής για την άμεση διάθεση στο πλοίο προσοντούχου αξιωματικού ή αξιωματικών και κατώτερων ναυτικών όπου απαιτείται ακόμη και όταν το πλοίο έχει προσδεθεί με ασφάλεια ή έχει με ασφάλεια άγκυροβολήσει στο λιμάνι.

2. Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που μεταφέρει επικίνδυνο φορτίο όχι χύμα — αν αυτό μπορεί να είναι εκρηκτικό, εύφλεκτο, τοξικό, επικίνδυνο για την υγεία ή ρυπαντικό για το περιβάλλον — κατά την οργάνωση των φυλακών ασφαλείας θα λαμβάνει πλήρως υπόψη τη φύση, την ποσότητα, τη συσκευασία και τη στοιβασία του επικινδύνου φορτίου και τις τυχόν ειδικές συνθήκες στο πλοίο, στη θάλασσα και στην ακτή.

3. Κατά την οργάνωση των φυλακών θα λαμβάνονται πλήρως υπόψη η «σύσταση για τις αρχές και επιχειρησιακές οδηγίες για αξιωματικούς μηχανής που εκτελούν φυλακές μηχανής στο λιμάνι» και της «σύστασης για τις αρχές και επιχειρησιακές οδηγίες για αξιωματικούς καταστροφώματος που εκτελούν φυλακές στο λιμάνι» οι οποίες υιοθετήθηκαν από τη διεθνή διάσκεψη για την εκπαίδευση και τα πιστοποιητικά των ναυτικών, 1978.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

Κλάδος μηχανής

Κανονισμός III/I

Βασικές αρχές που πρέπει να τηρούνται κατά την εκτέλεση φυλακών μηχανής.

1. Τα μέρη θα κατευθύνουν την προσοχή των πλοιοκτητών, διαχειριστών πλοίων, πλοίαρχων πρώτων μηχανικών και προσωπικού φυλακών στις παρακάτω αρχές που πρέπει να τηρούνται για να εξασφαλίζεται ότι πάντοτε η φυλακή μηχανής εκτελείται με ασφάλεια.

2. Ο όρος «φυλακή» χρησιμοποιούμενος στον κανονισμό αυτόν σημαίνει είτε ομάδα προσωπικού που αποτελεί τη φυλακή είτε περίοδο ευθύνης για αξιωματικό μηχανής κατά τη διάρκεια της οποίας η φυσική του παρουσία στο μηχανοστάσιο είναι δυνατό να απαιτείται ή όχι.

3. Βασικές αρχές, που αναφέρονται αλλά δεν περιορίζονται στα παρακάτω, θα λαμβάνονται υπόψη σε όλα τα πλοία.

4. Γενικά:

α) ο πρώτος μηχανικός κάθε πλοίου οφείλει, σε συνεννόηση με τον πλοίαρχο, να εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες εκτέλεσης των φυλακών είναι επαρκείς για την τήρηση ασφαλών φυλακών, "Όταν αποφασίζεται η σύνθεση των φυλακών, που είναι δυνατό να περιλαμβάνει κατάλληλους κατώτερους ναυτικούς, τα παρακάτω κριτήρια μεταξύ των άλλων, θα λαμβάνονται υπόψη:

(I) ο τύπος του πλοίου,

(II) ο τύπος και η κατάσταση της μηχανής,

(III) οι ειδικοί τρόποι χειρισμού που επιβάλλονται ανάλογα με τις συνθήκες όπως καιρού, πάγου μολυσμένων υδάτων, άβυσθων, καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, περιορισμού ζημιών ή ελάττωσης της ρύπανσης,

(IV) τα προσόντα και η πείρα του προσωπικού φυλακής,

(V) η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, του πλοίου, του φορτίου, και του λιμένα και η προστασία του περιβάλλοντος,

(VI) η τήρηση των διεθνών, εθνικών και τοπικών κανονισμών,

(VII) η διατήρηση των κανονικών λειτουργιών του πλοίου,

β) με τη διεύθυνση του πρώτου μηχανικού, ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα είναι υπεύθυνος για την επίτηρηση, λειτουργία και δοκιμή, όπου απαιτείται, όλων των μηχανημάτων και του εξοπλισμού για τον οποίο είναι υπεύθυνος. Ο αξιωματικός φυλακής μηχανής είναι ο αντιπρόσωπος του πρώτου μηχανικού και η κύρια ευθύνη του θα είναι πάντοτε, η ασφαλή και επαρκής λειτουργία και συντήρηση των μηχανημάτων που επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου,

γ) ο πρώτος μηχανικός, σε συνεννόηση με τον πλοίαρχο, καθορίζει από προηγούμενες τις ανάγκες του σκοπούμενου πλοίου, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις για καύσιμα, νερό, λιπαντικά, χημικά, αναλώσιμα και λοιπά ανταλλακτικά, εργαλεία, εφόδια και λοιπά χρεώδη.

5. Λειτουργία μηχανών:

α) ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα εξασφαλίζει ότι τηρούνται οι καθορισθείσες διαδικασίες εκτέλεσης φυλακών. Στην γενική του διεύθυνση οι κατώτεροι ναυτικοί του μηχανοστασίου, αν απαιτούν μέρος της φυλακής, οφείλουν να βοηθούν για την ασφαλή και επαρκή λειτουργία της προωστήριας μηχανής και του βοηθητικού εξαρτισμού,

β) κατά την έναρξη της φυλακής μηχανής θα επιβεβαιώνονται οι τρέχουσες λειτουργικές παράμετροι και η κατάσταση όλων των μηχανημάτων τους. Κάθε μηχανήμα το οποίο δέλεται καλώς, που αναμένεται να παρουσιάσει βλάβη ή χρήζει ειδικής επισκευής, θα σημειώνεται μαζί με τις τυχόν γενόμενες ενέργειες. "Αν απαιτείται, θα προγραμματίζεται οποιαδήποτε παραπέρα ενέργεια,

γ) ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα εξασφαλίζει ότι η κύρια προωστήρια μηχανή και τα βοηθητικά συστήματα είναι σε συνεχή έτοιμτητα, ότι επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται στους χώρους των μηχανών και του πηδάλιου σε κατάλληλα διαστήματα και ότι γίνονται οι απαιτούμενες ενέργειες προς αποκατάσταση οποιασδήποτε βλάβης που ανακαλύπτεται,

δ) όταν οι χώροι των μηχανών είναι επανδρωμένοι, ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα είναι, πάντοτε, έτοιμος να χειρισθεί τον προωστήριο μηχανισμό ανάλογα με τις ανάγκες για αλλαγές κατεύθυνσης ή ταχύτητας. "Όταν οι χώροι των μηχανών δεν είναι επανδρωμένοι ο αξιωματικός φυλακής μηχανής που έχει όριστεί θα είναι άμεσως διαθέσιμος και έτοιμος, αν κληθεί, να μεταβεί στους χώρους του μηχανοστασίου.

ε) όλες οι διαταγές από τη γέφυρα θα εκτελούνται άμεσως. "Αλλαγές στην κατεύθυνση ή την ταχύτητα της κύριας μηχανής θα καταγράφονται εκτός αν η διοίκηση κρίνει ότι λόγω του μεγέθους ή των χαρακτηριστικών κάποιου πλοίου είναι αδύνατη αυτή η καταγραφή. "Ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα μεριμνά ώστε το σύστημα χειρισμού της μονάδας κύριας πρόωσης, όταν λειτουργεί χειροκίνητα, θα παρακολουθείται συνέχεια σε καταστάσεις έτοιμότητας ή χειρισμών,

στ) ο αξιωματικός φυλακής μηχανής, που δέλεται επιφορτίζεται ουτε θα αναλαμβάνει καθήκοντα τα οποία θα επηρεάζουν το καθήκον του προς παρακολούθηση του κύριου συστήματος πρόωσης και του βοηθητικού εξαρτισμού, θα μεριμνά ώστε το κύριο σύστημα πρόωσης και

τά βοηθητικά μηχανήματα να τηρούνται σε συνεχή έτοιμτητα μέχρι να αντικατασταθεί κανονικά,

ζ) η απαιτούμενη προσοχή θα καταβάλλεται για τη συντήρηση και υποστήριξη κάθε μηχανισμού περιλαμβανομένων των μηχανικών, ηλεκτρικών, υδραυλικών συστημάτων και αυτών του πεπιεσμένου αέρα, των μηχανισμών έλεγχου αυτών και του συναφούς εξαρτισμού ασφαλείας, κάθε εξαρτισμού των συστημάτων εξυπηρέτησης των ενδιαίτημάτων και την καταγραφή των χρησιμοποιούμενων εφοδίων και αμοιβών εξαρτημάτων,

η) ο πρώτος μηχανικός θα μεριμνά ώστε ο αξιωματικός φυλακής μηχανής να ενημερώνεται για κάθε περιληπτική συντήρηση, έλεγχο ζημιών ή επισκευαστικές εργασίες οι οποίες πρέπει να εκτελεσθούν κατά τη διάρκεια της φυλακής. "Ο αξιωματικός φυλακής μηχανής είναι υπεύθυνος για την απομόνωση, παράκαμψη και ρύθμιση όλων των μηχανημάτων που είναι υπό την ευθύνη του για τα οποία πρέπει να εκτελεσθούν εργασίες και την καταγραφή όλων των εργασιών που θα εκτελεσθούν,

θ) προτού παραδώσει καθήκοντα ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα μεριμνά ώστε να καταγράφονται κανονικά τα συμβάντα που αφορούν στις κύριες μηχανές και τα βοηθητικά μηχανήματα,

ι) προς αποφυγή οποιουδήποτε κινδύνου για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος του, ο αξιωματικός φυλακής μηχανής πρέπει να ειδοποιεί άμεσως την γέφυρα σε περιπτώσεις πυρκαϊγών, επικείμενης απώλειας της ικανότητας πηδαλιουχίας, διακοπής της λειτουργίας του συστήματος πρόωσης του πλοίου ή οποιασδήποτε μεταβολής στην παροχή ηλεκτρικού ρεύματος ή παρόμοιας απειλής για την ασφάλεια. "Η ειδοποίηση αυτή πρέπει να συντελείται όπου είναι δυνατό, πριν συμβούν οι μεταβολές προς το σκοπό να δοθεί στη γέφυρα ο μεγαλύτερος δυνατός χρόνος για να λάβει όλα τα δυνατά μέτρα προς αποφυγή ενδεχόμενου ναυτικού ατυχήματος.

ια) όταν το μηχανοστάσιο τεθεί σε κατάσταση έτοιμότητας, ο αξιωματικός φυλακής μηχανής θα εξασφαλίζει ότι όλα τα μηχανήματα και ο εξοπλισμός που είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί κατά τη διάρκεια των ελιγμών βρίσκονται σε κατάσταση άμεσης έτοιμότητας και ότι η κατάλληλη εφεδρική ενέργεια είναι διαθέσιμη για το μηχανισμό της πηδαλιουχίας και λοιπές απαιτήσεις.

6. Απαιτήσεις για εκτέλεση φυλακών:

α) κάθε μέλος φυλακής θα είναι εξοικειωμένο με τα καθήκοντα φυλακής για τα οποία έχει επιφορτισθεί. "Επιπρόσθετα κάθε μέλος θα έχει σε σχέση προς το πλοίο:

(I) γνώση, της χρήσης των κατάλληλων συστημάτων έσωτερικής συνεννόησης,

(II) γνώση των εξόδων διαφυγής από το χώρο του μηχανοστασίου,

(III) γνώση των συστημάτων συναγερμού μηχανοστασίου και ικανότητα διάκρισης των διαφόρων σημάτων κινδύνου, ιδιαίτερα δσον αφορά στα σήματα χρήσης (CO₂).

(IV) γνώση των θέσεων και της χρήσης των πυροσβεστικών μέσων, στους χώρους του μηχανοστασίου,

β) η σύνθεση φυλακών κατά τον πλοίο θα είναι, πάντοτε, επαρκής προς εξασφάλιση ασφαλών λειτουργιών όλων των μηχανημάτων που επηρεάζουν τη λειτουργία του πλοίου είτε αυτά λειτουργούν αυτόματα είτε χειροκίνητα και θα είναι κατάλληλη για τις επικρατούσες περιστάσεις και συνθήκες. Για την επίτευξη τούτου θα λαμβάνονται υπόψη μεταξύ των άλλων τα παρακάτω:

(i) "Επαρκής επίβλεψη πάντοτε των μηχανη-

μάτων που επηρεάζουν την ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

(ii) Κατάσταση και αξιοπιστία κάθε τηλεχειριζόμενου εξαρτισμού πρόωσης και πηδαλιουχίας και των συστημάτων έλεγχου αυτών, θέση του έλεγχου και διαδικασίες απαιτούμενες για να τεθούν σε χειροκίνητο τρόπο λειτουργίας, σε περίπτωση άνωμαλίας ή έκτακτης ανάγκης.

(iii) Θέση και λειτουργία των μονίμων μηχανισμών και συσκευών για την επίσημανση, ανασχεση και σβέση πυρκαϊάς.

(iv) Χρήση και λειτουργική κατάσταση των βοηθητικών μηχανημάτων και του εξαρτισμού ετοιμότητας και έκτακτης ανάγκης, που επηρεάζει την ασφαλή ναυσιπλοΐα, προσόρμιση και χειρισμούς πρόσδεσης του πλοίου.

(v) Μέτρα και διαδικασίες που είναι αναγκαίες για τη συντήρηση των εγκαταστάσεων του μηχανοστασίου κατά τρόπο που να εξασφαλίζουν την επαρκή λειτουργία τούτων κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του πλοίου με οποιοδήποτε τρόπο.

(vi) Κάθε άλλη απαίτηση από τις φυλακές, που είναι δυνατό να ανακύψει ως αποτέλεσμα χειρισμού του πλοίου σε ειδικές περιστάσεις.

γ) Σε μη προασπισμένα άγκυροβόλια ο πρώτος μηχανικός θα συνεννοείται με τον πλοίαρχο για το αν θα διατηρήσει ή όχι τις φυλακές πλοίου.

7. Ίκανότητα προς εκτέλεση καθηκόντων:

Το σύστημα τήρησης των φυλακών θα είναι τέτοιο, ώστε η ικανότητα της φυλακής, να μη εξασθενίζει λόγω κόπωσης. Τα καθήκοντα θα ρυθμίζονται από τον πρώτο μηχανικό κατά τέτοιο τρόπο, ώστε η πρώτη φυλακή κατά την έναρξη του πλοίου και στη συνέχεια οι λοιπές φυλακές να είναι επαρκώς αναπαισμένες και όποσδήποτε ικανές για εκτέλεση καθηκόντων.

8. Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Όλοι οι αξιωματικοί μηχανής και οι κατώτεροι ναυτικοί μηχανοστάσιου θα είναι ενήμεροι των σοβαρών επιπτώσεων από την επιχειρησιακή ή από ατύχημα ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και θα παίρνουν όλες τις δυνατές προφυλάξεις για την πρόληψη τέτοιας ρύπανσης, ιδιαίτερα μέσα στα πλαίσια των οικείων διεθνών κανονισμών και κανονισμών λιμένων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 3.000 KW και άνω.

1. Κάθε πρώτος μηχανικός και δεύτερος μηχανικός θαλασσοπλοούντος πλοίου κινούμενου με κύρια προωστήρια μηχανή ισχύος 3.000 Kw και άνω θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε υποψήφιος με πιστοποιητικό θα:

α) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, περιλαμβανόμενη της δράσης και της άκοης.

β) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για πιστοποιητικό αξιωματικού φυλακής μηχανής και

(i) για πιστοποιητικό δεύτερου μηχανικού, θα έχει όχι κάτω των 12 μηνών αναγνωρισμένη ύπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία από ειδικότητα βοηθού αξιωματικού μηχανής ή αξιωματικού μηχανής,

(ii) για πιστοποιητικό πρώτου μηχανικού, θα έχει όχι κάτω των 36 μηνών αναγνωρισμένη ύπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία από την οποία 12 μήνες θα έχουν διανηθεί με ειδικότητα αξιωματικού μηχανής σε υπεύθυνο θέση, μετά την απόκτηση του πιστοποιητικού δεύτερου μηχανικού,

γ) έχει παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρακτικής αντιμετώπισης πυρκαϊάς,

δ) έχει υποβληθεί με επιτυχία σε εξετάσεις διενεργούμενες κατά τρόπο που να ικανοποιεί την διοίκηση. Τέτοιες εξετάσεις θα περιλαμβάνουν την ύλη που αναφέρεται στο προσάρτημα του κανονισμού αυτού, αλλά θα μπορεί η διοίκηση να μεταβάλει τις απαιτήσεις των εξετάσεων για αξιωματικούς πλοίων περιορισμένης προωστήριας ισχύος τα όποια απασχολούνται σε παράκτιους πλόες, στο μέτρο που θεωρείται αυτό αναγκαίο, έχοντας υπόψη τις επιδράσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων που είναι δυνατό να πλέον στα ίδια ύδατα.

3. Για την εκπαίδευση προς επίτευξη των αναγκαίων θεωρητικών γνώσεων και πρακτικής πείρας θα λαμβάνονται υπόψη οι οικείοι διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις:

4. Το επίπεδο των γνώσεων οι όποιες απαιτούνται κατά τις διάφορες παραγράφους του προσαρτήματος είναι δυνατό να μεταβάλλεται ανάλογα αν το πιστοποιητικό πρόκειται να χορηγηθεί σε πρώτους ή δεύτερους μηχανικούς.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ III/2

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 3.000 Kw και άνω.

1. Η παρακάτω αναφερόμενη εξεταστέα ύλη έχει επιλεγεί για εξετάσεις υποψηφίων προς απόκτηση πιστοποιητικών πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 3.000 Kw. και άνω. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο δεύτερος μηχανικός θα πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβει τις ευθύνες του πρώτου μηχανικού οποτεδήποτε, η εξέταση στα θέματα αυτά θα διεξάγεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελέγχεται η ικανότητα του υποψηφίου προς αφομοίωση όλων των διατιθέμενων πληροφοριών, οι όποιες επηρεάζουν την ασφαλή λειτουργία των μηχανών πλοίου.

2. Όσον αφορά στην παρακάτω παράγραφο 1 (α), η διοίκηση μπορεί να παραλείπει απαιτήσεις γνώσεων για τύπους προωστήριων μηχανών διάφορους των μηχανικών εγκαταστάσεων για τις όποιες θα ισχύει το εκδιδόμενο πιστοποιητικό. Πιστοποιητικό που εκδόθηκε σε τέτοια βάση δε θα ισχύει για οποιαδήποτε κατηγορία μηχανικών εγκαταστάσεων οι όποιες έχουν πα-

ραληφθεί μέχρις ότου ο αξιωματικός αποδείξει ότι είναι ικανός σε τέτοια θέματα, κατά τρόπο που να ικανοποιεί τη διοίκηση. Κάθε τέτοιος περιορισμός θα αναφέρεται στο πιστοποιητικό.

3. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει θεωρητικές γνώσεις για τα παρακάτω θέματα:

α) θερμοδυναμικής και μετάδοσης θερμότητας,

β) μηχανικής και υδρομηχανής,

γ) αρχών λειτουργίας των μηχανικών εγκαταστάσεων του πλοίου (MEK, ατμοστροβίλων και αεριοστροβίλων) και ψυκτικών εγκαταστάσεων,

δ) φυσικών και χημικών ιδιοτήτων των καυσίμων και λιπαντικών,

ε) τεχνολογίας υλικών,

στ) χημείας και φυσικής της πυρκαϊάς και των πυροσβεστικών υλικών,

ζ) ναυτικής ηλεκτροτεχνίας, ηλεκτρονικού και ηλεκτρικού εξαρτισμού,

η) θεμελιωδών αρχών αυτοματισμού, χρησιμοποίησης οργάνων και συστημάτων έλεγχου,

θ) ναυπηγείας (θεωρία και κατασκευή πλοίου) περιλαμβανομένου του έλεγχου ζημιών.

4. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει επαρκείς πρακτικές γνώσεις τουλάχιστο στα παρακάτω θέματα:

α) λειτουργίας και συντήρηση των:

(i) ναυτικών μηχανών εσωτερικής καύσης,

(ii) ναυτικών προωστήριων εγκαταστάσεων ατμού,

(iii) ναυτικών αεριοστροβίλων,

β) λειτουργία και συντήρηση βοηθητικών μηχανημάτων, περιλαμβανομένων των συστημάτων άντλησης και σωληνώσεων, βοηθητικών λεβήτων και συστημάτων πηδαλιουχίας,

γ) λειτουργίας, δοκιμή και συντήρηση του ηλεκτρικού εξαρτισμού και εξαρτισμού έλεγχου.

δ) λειτουργία και συντήρηση εξαρτισμού χειρισμού φορτίων και μηχανημάτων καταστροφικού,

ε) επίσημανση κακής λειτουργίας των μηχανών, έντοπισμός βλαβών και ενέργειες για την πρόληψη ζημιών,

στ) οργάνωση ασφαλών διαδικασιών συντήρησης και επισκευών,

ζ) μέθοδοι και βοηθήματα πρόληψης, ανίχνευσης και σβέσης πυρκαϊάς,

η) μέθοδοι και βοηθήματα για την πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος από τα πλοία,

θ) κανονισμοί που πρέπει να τηρούνται για την πρόληψη ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος,

(i) επιπτώσεις στο περιβάλλον από τη ρύπανση των πλοίων,

(ia) πρώτες βοήθειες σε περιπτώσεις τραυματισμών, που είναι δυνατό να αναμένονται στους χώρους του μηχανοστασίου και χρήση των μέσων παροχής πρώτων βοηθειών,

(ib) λειτουργίας και χρήση των σωστικών μέσων,

(iv) μέθοδοι έλεγχου ζημιών,

(id) προφυλάξεις κατά την εκτέλεση εργασιών.

5. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει γνώσεις του διεθνούς ναυτικού δικαίου που έχει ενσωματωθεί σε διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις καθόσον αυτές επηρεάζουν τις ειδικές υποχρεώσεις και ευθύνες του κλάδου μηχανής, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στην ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η έκταση της γνώσης της εθνικής ναυτικής νομοθεσίας επαφίεται στην κρίση της διοίκησης, αλλά θα περιλαμβάνει τις εθνικές διατάξεις προς εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών και συμβάσεων,

6. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει γνώσεις για διοίκηση προσωπικού, οργάνωση και εκπαίδευση στα πλοία.

(συνεχίζεται)



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ**

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

M.A.N. — B & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4176 573 - 4171 889

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΠΟΛΥΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

ΑΡΙΘ. 345/1983

Πρόεδρος: Θ. Αποστολόπουλος

Εισηγητής: Διον. Βερτέλης

Δικηγόροι: Κ. Θωμόπουλος, Γρ. Τιμαγέ-
νης

Θαλάσσια άρωγή μεταξύ πλοίων διαφορετι-
κής ιθαγένειας — Έφαρμογή της διεθνούς
συμβάσεως των Βρυξελλών του 1910 —
Ρύθμιση της διανομής της άμοιβής από τό
δίκαιο της σημαίας του βοηθήσαντος
πλοίου — Τραυματισμός άρωγου — Άγω-
γή άποζημιώσεως — Αόριστη — Απόδει-
ξη άλλοδαπού δικαίου — Ικανότητα δι-
καίου άλλοδαπής εταιρίας που έχει την
πραγματική της έδρα στην Ελλάδα.

Άν ή θαλάσσια άρωγή έλαβε χώρα μετα-
ξύ πλοίων διαφορετικής ιθαγένειας και τό
διασωθέν φέρει τή σημαία πολιτείας που εί-
ναι μέρος της συμβάσεως των Βρυξελλών
του 1910 γιά τή θαλάσσια άρωγή, εφαρμόζε-
ται ή διεθνής αυτή σύμβαση. Η διανομή δ-
μως της άμοιβής ρυθμίζεται από τό δίκαιο
της σημαίας του διασωσαντος πλοίου.

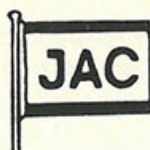
Έπειδή εις τήν υπό κρίσιν άγωγήν ίστο-
ρείται ότι κατά τόν έν αυτή τόπον και χρό-
νον και υπό τάς έν αυτή λεπτομερώς ανα-
φερόμενας συνθήκας και περιστάσεις τό
εις τήν πλοιοκτησίαν της πρώτης των ένα-
γόντων και υπό τήν πλοιαρχίαν του δευτέ-
ρου έξ αυτών τελούν πλοϊον άναψυχής
«D», υπό κυπριακήν σημαίαν, παρέσχε,
κατόπιν σχετικών έκκλήσεων του έναγο-
μένου, άποτελεσματική άρωγήν εις τό έν
κινδύνω εύρισκόμενον πλοϊον άναψυχής
αυτού «P», Βρετανικής σημαίας. Διώκε-
ται δέ, μετά τόν γενόμενον διά των προτά-
σεων περιορισμόν του καταψηφιστικού αι-
τήματος εις έν μέρος άναγνωριστικόν, δ-
πως άφ' ενός ύποχρεωθεί ό έναγόμενος και

καταβάλει εις τούς ένάγοντας, δι' άμοιβήν
των, ανά 50.000 δρχ., μετά των νομίμων
τόκων από της επιδόσεως της άγωγής μέ-
χρις έξοφλήσεως, κηρυττομένης σχετι-
κώς τήν έκδοθησομένης αποφάσεως προ-
σωρινώς έκτελεστής, και άφ' έτέρου άνα-
γνωρισθή ότι ούτος ύποχρεούται νά κατα-
βάλει εις αυτούς, δι' ύπόλοιπον της άμοι-
βής των, ανά 610.000 δρχ., νομιμοτόκως
ώς άνω. Ούτως έχουσα ή άγωγή, διά τό άν-
τικείμενον της όποίας κατά τό ρηθέν κα-
ταψηφιστικόν αυτής αίτημα — καταβλήθη
τό προσήκον δικαστικόν ένσημον μετά
των επί του ποσού αυτού αναλογούντων ύ-
πέρ τρίτων ποσοστών, άρμοσίως εισήχθη
πρός έκδίκασιν ένώπιον του Δικαστηρίου
τούτου, έχοντος προς τοϋτο διεθνή δικαιο-
δοσίαν και άρμοδιότητα, άφού ό κατά τόν
άνωτέρω τόπος καταρτίσεως της συμβά-
σεως περί παροχής επιθαλασσίον άρωγής
εύρίσκεται έντός της περιφέρειας του δικα-
στηρίου (βλ. Παπαπολίτη, Έπιθαλάσσιος
άρωγή και διάσωσις § 42 και 67, σ. 289 έπ.
και 373 έπ. άντιστοιχώς) και ό περί του άν-
τιθέτου ίσχυρισμός του έναγομένου είναι
μή νόμιμος και άπορηπτικός. Μετά ταϋτα
δεδόν ή άγωγή νά έρευνηθή κατά τό νόμο
βάσιμον αυτής.

Έπειδή, κατά τήν διάταξιν του άρθρου
15 § 1 της από 23.9.1910 Διεθνούς Συμβά-
σεως των Βρυξελλών «περί ένοποιήσεως
κανόνων τινων περί θαλασσίας άρωγής
και ναυαγιαρέσεως», κυρωθείσης διά του
νόμου ΓΩΠΕΤ/1911 και καταστάσης έσω-
τερικόν έξ αντικειμένου δίκαιον, αι διατά-
ξεις της συμβάσεως ταύτης εφαρμόζονται
ώς προς πάντας τούς ενδιαφερομένους, δ-
ταν είτε τό παρέχον τήν άρωγήν ή ναυα-
γιαίρεισιν πλοϊον, είτε τό προς ό ή άρωγή ή
ναυαγιαίρεισιν πλοϊον είναι ιθαγενής τινος
των συμβαλλομένων Πολιτειών. Έξ άλ-
λου, κατά τό άρθρ. 6 § 2 της αυτής διε-
θνούς συμβάσεως, ή διανομή της άμοιβής
μεταξύ πλοιοκτήτου, πλοιάρχου και των
λοιπών προσώπων των ύπηρετούντων έν έ-
κάστω των ναυαγιαρεσάντων πλοίων κα-

νονισθήσεται υπό του έθνικού του πλοίου
νόμου, τοϋθ' όπερ όρίζεται και υπό του άρ-
θρ. 252 ΚΙΝΔ, διαλαμβάνοντος ότι ή δια-
νομή της άμοιβής ρυθμίζεται συμφώνως
πρός τό δίκαιον της σημαίας του παρα-
σχόντος τήν άρωγήν ή του διασωσαντος
πλοίου. Κατ' ακολουθίαν των άνωτέρων ή
ένδικος άγωγή διέπεται υπό των διατάξεων
της ως άνω διεθνούς συμβάσεως, έφ' όσον
πρόκειται περί πλοίων διαφόρου ιθαγε-
νείας και τό έν τουλάχιστον έξ αυτών, ήτοι
τό προς ό ή άρωγή υπό βρετανικήν ση-
μαίαν ως άνω πλοϊον του έναγομένου, έχει
τήν ιθαγένειαν συμβληθείσης Πολιτείας.
Ειδικώς όμως διά τήν διανομήν της άμοι-
βής, τουτέστιν εάν δικαιούται τοιαύτης ό έ-
νάγων και κατά τινα έκτασιν εφαρμοστέον
τυγχάνει τό Κυπριακόν δίκαιον, ως δι-
καιον της σημαίας του παρασχόντος τήν
άρωγήν πλοίου. Κατά ταϋτα ή κρινομένη
άγωγή είναι νόμιμος, στηριζόμενη εις τάς
διατάξεις των άρθρ. 1, 2, 6, 8, 15 της προα-
ναφερομένης Διεθνούς Συμβάσεως των
Βρυξελλών και των άρθρ. 151 και 254
ΚΙΝΔ, έν συνδυασμόν προς τά άρθρ. 346
ΑΚ, 74, 907, 908 § 1 ΚΠολ.Δ (ως προς τό
καταψηφιστικόν αίτημα) και 70 του αυτού
Κώδικος Πολ. Δικ. (κατά τό άναγνωριστι-
κόν τοιοϋτον).

Έπειδή εις τήν έν τώ αυτών δικογράφω
της υπό κρίσιν άγωγής παραδεκτώς, κατ'
άρθρ. 218 ΚΠολ.Δ, ένουμένην άγωγήν του
δευτέρου ένάγοντος ίστορείται ότι μετά
τήν υπό του έναγομένου γενομένην πρόσ-
δεσιν του ρυμουλκίου εις τό πλοϊον του και
πρίν ή ό ένάγων άπομακρυνθή έξ αυτού διά
της λέμβου της όποίας έπέβαινε, κρατών
είσέτι τό κομισθέν ύπ' αυτού ρυμούλκιον, ό
έναγόμενος, ένεργών παρά τάς αντίθετους
όδηγίας τουτού και υπό τήν έπήρειαν ίκα-
νής ποσότητος οίνοπνευματωδών ποτών,
έθεσεν εις λειτουργίαν τήν μηχανήν του
πλοίου μέ άποτέλεσμα, έκ της τοιαύτης ά-
μελείας του, νά προκαλέσει τήν εις τοιου-
τον βαθμόν έντασιν του ρυμουλκίου ώστε
τουτο έκκόπη εις δύο τμήματα, τό ένα των
όποίων επανελθόν μετά δυνάμεως εις τό
σημείον όπου ίσατο ό ένάγων έπέπεσεν έπ'
αυτού και του προεκάλεσε άποκοπήν του
αντίχειρος και κάταγμα του παραμέσου



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

δακτύλου της δεξιάς χειρός ως και τραύματα εις διάφορα σημεία της κεφαλής, εξών σωματικών βλαβών κατέστη ούτος ανίκανος, διά βίου προς εργασίαν και δή προς διατήρησιν του εν Πειραιεί καταστήματος καθαριστηρίου αυτού, εις ποσοστόν 50%.

Διώκεται δέ όπως αναγνωρισθῇ ἡ υποχρέωσις τοῦ ἐναγομένου νά καταβάλῃ εἰς τόν ἀνάγοντα, ἄγοντα ἤδη τό 47ον ἔτος τῆς ἡλικίας του, τό ποσόν τῶν 13.500.000 δρχ., ἀποτελοῦν ἐφ' ἅπαξ ἀποζημίωσιν αὐτοῦ διά τήν ἐν τῷ μέλλοντι ἀπώλειαν, συνεισφορά τῆς διαληφθείσης ἀνικανότητός του, τοῦ ἡμίσεος τῶν ἐκ τοῦ ἀνωτέρω καταστήματος τοῦ ἀποκερδαινομένων ἐτησίως εἰσοδημάτων ἐξ 1.500.000 δραχμῶν ἐπὶ τήν πιθανήν διάρκειαν ζωῆς τοῦ ἰδίου ἐκ 18 ἐτῶν. Οὕτως ἔχουσα ἡ προκειμένη ἀγωγή, ἥτις — δέον νά σημειωθῇ — ἀρμοδίως εἰσάγεται πρὸς ἐκδίκασιν ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τούτου, συμφώνως πρὸς τὰ ἀρθρα 1, 3 § 1 καί 35 ΚΠολΔ, καί ἐφ' ἧς ἐφαρμοστέον τυγχάνει, κατ' ἀρθρ. 26 ΑΚ, τό Ἑλληνικόν οὐσιαστικόν δίκαιον, εἶναι ἀπορριπτέα, διότι, ὑπὸ τὰ ἐκτιθέμενα περιστατικά, δέν ὑφίσταται αἰτιώδης συνάφεια μεταξύ τῆς ἀποκοπῆς τοῦ ἀντιχειρός τοῦ ἐνάγοντος καί τῆς διαληφθείσης ζημίας του, ἀφοῦ δέν διαλαμβάνεται ἐν ταύτῃ ἐάν οὗτος προσέφερε καί ποίαν συγκεκριμένην ἐργασίαν εἰς τό ρηθέν κατὰστημά του, ὥστε νά καθίσταται ἐφικτόν νά ἐκτιμηθῇ ὅτι ἡ ἐν λόγω σωματική βλάβη αὐτοῦ θέλει ὄντως ἐπιφέρει εἰς τούτον τήν προαναφερομένην ζημίαν. Ἐπὶ τούτοις δέον νά λεχθῇ ὅτι αἱ ἐπικαλούμεναι ὑπὸ τοῦ ἐνάγοντος κακώσεις τῆς κεφαλῆς καί τοῦ παραμέσου δακτύλου τοῦ δέν δύνανται νά ἀγάγουν εἰς διάφορον κρίσιν, καθ' ὅσον ὁ περὶ τούτων ἰσχυρισμός του εἶναι ἐντελῶς ἀόριστος, δοθέντος μάλιστα ὅτι οὗτος συνομολογεῖ καί τήν ἐπανασυγκόλλησιν τοῦ δακτύλου τοῦ τούτου χειρουργικῶς. Μετά ταῦτα ἡ ἐνστάσις τοῦ ἐναγομένου περὶ συνυπαίτιότητος τοῦ ἐνάγοντος, ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τήν προσγενομένην αὐτῷ ὡς ἄνω σωματικὴν βλάβην, καθίσταται ἄνευ ἀντικειμένου. Ἡ διά τήν ἀγωγήν ταύτην ὁμως ἐκατέρωθεν δικαστικὴν δαπάνην πρέπει νά συμψηφισθῇ

ἐν ὅλῳ, λόγω εὐλόγου ἀμφιβολίας τοῦ ἐνάγοντος περὶ τήν ἐκβασιν τῆς διὰ ταύτης διανοιγείσης δίκης (ἀρθρ. 179 ΚΠολΔ.).

Ἐπειδὴ πάντες οἱ ἰσχυρισμοὶ τοῦ ἐναγομένου ἀποτελοῦν ἀρνησιν τῆς περὶ ἐπιθλασίου ἀρωγῆς ἀγωγῆς (ἀρνησιν ἀποτελοῦντος καί τοῦ ἐμμέσως πλὴν σαφῶς διατυπωμένου ἰσχυρισμοῦ αὐτοῦ ὅτι σχετικῶς πρόκειται περὶ ἀπλῆς ρυμουλκήσεως), ὑπόχρεοι καθίστανται οἱ ἐνάγοντες ὡς ἀποδείξουν τὰ θεμελιούντα τήν βάσιν ταύτης πραγματικά περιστατικά διὰ παντός νομίμου ἀποδεικτικοῦ μέσου καί μαρτύρων, τούτων μὴ ἀπαγορευομένων κατὰ νόμον ἐν προκειμένῳ. Κατ' ἐξαιρέσιν περὶ τῆς κυριότητος τῆς ἐναγούσης καί τοῦ ἐναγομένου ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω πλοίων, ὡς καί τῆς ιδιότητος τοῦ ἐνάγοντος ὡς πλοιάρχου τοῦ πλοίου ἐκείνης δέν θά ταχθῇ ἀπόδειξις, καθ' ὅσον τὰ περιστατικά ταῦτα, μὴ εἰδικῶς ἀμφισβητούμενα ὑπὸ τῶν διαδίκων, συνάγεται ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου ὅτι συνομολογοῦνται ὑπ' αὐτῶν (ἀρθρ. 261 ΚΠολΔ). Εἰρήσθω ἐν παρόδῳ ὅτι ὁ διὰ τῆς προσθήκης καί ἀντικρούσεως τό πρῶτον προβαλλόμενος ἰσχυρισμός τοῦ ἐναγομένου περὶ τοῦ ὅτι ἡ ἐνάγουσα ἔχει τήν πραγματικὴν αὐτῆς ἔδραν ἐν Πειραιεὶ καί ἐπομένως, μὴ τηρηθεῖσαν τῶν διὰ τήν σύστασιν αὐτῆς ἀπαιτούμενων προϋποθέσεων τοῦ νόμου 3190/1955 «περὶ Ε.Π.Ε.», εἶναι ἄκυρος, στερουμένη ἐντεῦθεν τῆς ἰκανότητος τοῦ διαδίκου, δέον ν' ἀπορριφθῇ ὡς ἀπαράδεκτος, διότι ναί μὲν ἡ κατ' ἀρθρον 73 ΚΠολ. αὐτεπάγγελτος ἐξέτασις τῶν διαδικαστικῶν προϋποθέσεων, ὅσα καί ἡ ἰκανότης νά εἶναι τις διάδικος, γίνεται κατὰ πᾶσιν στάσιν τῆς δίκης (βλ. Μ π έ η Πολιτ. Δίκον. ὑπ' ἀριθ. 269 σελ. 1167) καί ἐπομένως δέν ὑπόκεινται εἰς τόν περιορισμόν τοῦ ἀρθρου 269 ΚΠολΔ. δι' οὗ ὀρίζεται ὅτι «μέσα ἐπιθέσεως καί ἀμύνης δύναται νά προβληθῇ μέχρι πέρατος τῆς πρώτης, ἐπ' ἀκροατηρίου συζητήσεως...», πλὴν τοῦτο δέν σημαίνει ὅτι ἡ ἔλλειψις διαδικαστικῆς τινος προϋποθέσεως δύναται νά προταθῇ καί διὰ τῆς προσθήκης καί ἀντικρούσεως, ἀφοῦ ἡ κατ' ἀρθρ. 239 ΚΠολΔ παρεχομένη ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου

τρίημερος προθεσμία πρὸς ἀντίκρουσιν τῶν βραδέως κατατεθέντων προτάσεων, ἐντός τῆς ὁποίας δέν δύναται νά προταθῶν νέοι ἰσχυρισμοὶ εἰς μὴ μόνον πρὸς ἀντίκρουσιν ἤδη προταθέντων, οὐχὶ μόνον κεῖται ἐκτός τοῦ χρόνου τῆς πρώτης ἐπ' ἀκροατηρίου συζητήσεως ἀλλ' οὐδέ «στάσιν» τῆς δίκης ἀποτελεῖ.

Καί ταῦτα ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅτι καί ἀληθοῦς ὑποτιθέμενου τοῦ ὡς ἄνω ἰσχυρισμοῦ τοῦ ἐναγομένου, ἐφ' ὅσον δέν ἀμφισβητεῖται ὅτι ἡ ἐνάγουσα ἐταιρεία ἐλειτούργησε ἐν τοῖς πράγματι πρὸ τοῦ χρόνου τῆς προβολῆς τοῦ διαληφθέντος λόγου ἀκυρότητός της, αὐτὴ ἀναγνωρίζεται ὑπὸ τοῦ δικαίου ὡς ἔγκυρος διὰ τό παρελθόν, εἰς τε τὰς πρὸς τὰ ἔξω καί πρὸ τὰ ἔσω σχέσεις της, ἐξ οὗ παρέπεται ὅτι ὡς πρὸς τὰς σχέσεις ταύτας χαρακτηρίζεται ὡς νομικόν πρόσωπον ἐντεῦθεν δέ κέκτηται, κατ' ἀρθρον 62 ΚΠολΔ, τήν ἰκανότητα τοῦ διαδίκου (πρβλ. Εφ.Πειρ. 939/1980 ΕΝΔ 9 σ. 139, οὕτω καί Πολ. Πρ. Παρνασιδος 271/1976 Ἀρμ. 31. σ. 562 καί ὑπ' αὐτὴν σύμφωνα σχόλια τῆς Συντάξεως).

Ἐπειδὴ, περαιτέρω, ἐνεκεν τοῦ ὅτι τό Δικαστήριον ἀγνοεῖ τό Κυπριακόν δίκαιον, δέον, κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἀρθρ. 337 ΚΠολΔ., ὡς ὑποχρεωθῶν οἱ ἐνάγοντες εἰς ἀπόδειξιν τοῦ περιεχομένου αὐτοῦ, ἐν σχέσει πρὸς τόν τρόπον διανομῆς τῆς ὀφειλομένης διὰ τήν ἐνδικον ἀρωγὴν ἀμοιβῆς, διὰ παντός προσφόρου ἀποδεικτικοῦ μέσου, ἐν οἷς καί ἐγγράφων πληροφοριῶν παρὰ τοῦ ἐν Ἀθῆναις ἡ Θεσσαλονίκῃ Ἰνστιτούτου Διεθνούς καί Ἀλλοδαποῦ Δικαίου, καί μαρτύρων, πλὴν ὁρκου καί ὁμολογίας, καθ' ὅσον τὰ ἀποδεικτικά αὐτὰ μέσα δέν εἶναι μὲν νόμῳ ἀνεπίτρεπτα, πλὴν δέν ἐξυπηρετοῦν τόν ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ σκοπὸν τῶν ἀποδείξεων (Μ α ρ ι δ α κ η: Ι.Δ.Δ. σελ. 316, Σ τ α υ ρ ο π ο ὕ λ ο υ, Ἑρμηνεία ΚΠολΔ ὑπ' ἀρθρ. 337). Τὰ ἀπὸ τοῦδε προσαγόμενα ὑπὸ τῶν διαδίκων ἐγγραφα ἐπιφυλλάσσεται τό Δικαστήριον νά τὰ ἐκτιμῇ κατὰ τήν μετ' ἀπόδειξιν συζητήσιν τῆς ὑποθέσεως, ἐφ' ὅσον καί αὐτὴς ἡθελον προσκομισθῇ νομοτύπως.

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS AND BUNKERS

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

TEL: 394.5612
394.3992
394.3691
394.3548
394.2129

PRIV.: T. Contogeorgis 443059
Direct: (541) 112550
E. Andresen 867115

Capt. G. LOGOTHETIS
Direct: 443869
Home: 3116632

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

‘Ο ελληνικός διαχωριστήρας πετρελαίου - νερού «ΠΟΣΕΙΔΩΝ»

“Αν και επιδείχθηκε στά φετεινά «Ποσειδώνια», ο ελληνικός διαχωριστήρας πετρελαίου/νερού «ΠΟΣΕΙΔΩΝ», που είναι δημιούργημα της εταιρίας «Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος» του κ. Γιάννη Πολυχρονόπουλου, δέν δόθηκε ως τώρα ή σημασία που έπρεπε σ’ αυτό τό ελληνικό τεχνολογικό επίτευγμα, γι’ αυτό και γίνεται σήμερα μιά ευρύτερη παρουσίασή του.

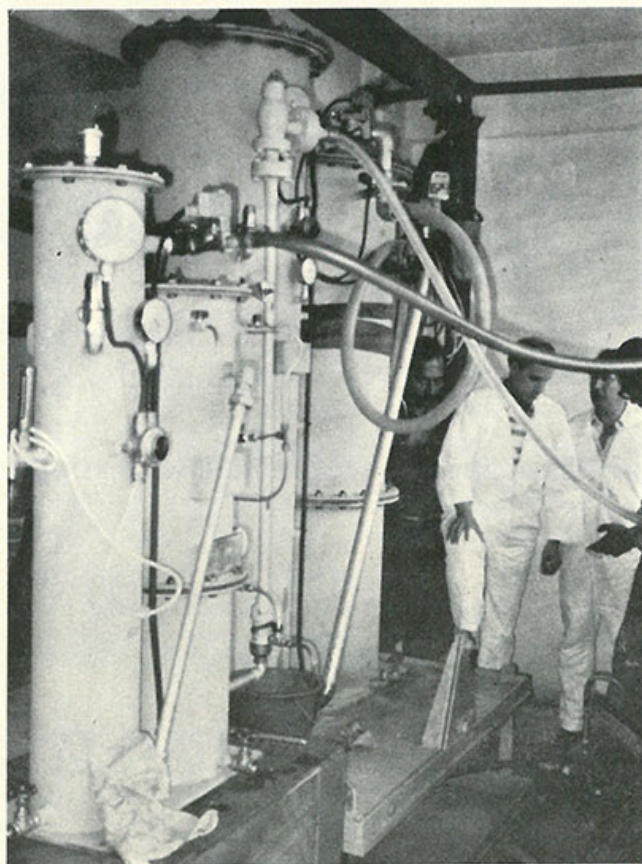
‘Η μελέτη γιά τήν κατασκευή στήν ‘Ελλάδα του μηχανήματος αυτού καθαρισμού σεντινών (OILY WATER SEPARATOR) ξεκίνησε περί τά μέσα του 1982 από τό τεχνικό τμήμα της εταιρίας και μετά από 12 μήνες πειραματικών εφαρμογών και μελετών, στά μέσα του 1983, τό έρευνητικό τμήμα είχε καταλήξει σέ μιά όριστική μορφή του μηχανήματος.

‘Επακολούθησε ό δύσκολος δρόμος του πειραματισμού και της αναλύσεως των αποτελεσμάτων που τελείωσε στίς αρχές του 1984, από τά όποία αποδείχθηκε ότι ό Διαχωριστήρας «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» δέν ύστερεί σέ τίποτε των αντίστοιχων Ευρωπαϊκών, ‘Αμερικανικών ή ‘Ιαπωνικών. ‘Αντιθέτως, έχει έπιτευχθεί ή έξοδος του καθαρού νερού στή θάλασσα νά είναι ποιοτικώς καλύτερη από τά αντίστοιχα ανταγωνιστικά ξένα μηχανήματα.

Οί δυσκολίες που αντιμετώπισε ή κατασκευάστρια εταιρία στόν κατασκευαστικό τομέα ήταν πάρα πολλές και τό κόστος της έρευνας και του πειραματικού σταδίου τεράστιο. Στόν τομέα των Πιστοποιητικών έγινε έλεγχος του μηχανήματος κάτω από τίς συνθήκες του IMO και ήδη διατίθενται πιστοποιητικά του ‘Ελληνικού κράτους και της Σοβιετικής ‘Ενώσεως. Πρός τό σκοπό αυτό ήλθαν στήν ‘Ελλάδα οί επιθεωρητές του τμήματος προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος του ύπουργείου Ναυτιλίας της Σοβιετικής ‘Ενώσεως κ.κ. Veskre-senski και Cubarenko οί όποιοι μετά από πολύ σκληρά τέστ διαρκείας 6 ήμερων ένέκριναν τά ‘Ελληνικά O.W.S. Τό κόστος των τέστ ξεπέρασε τίς 200.000 δρχ.

‘Ενδεικτικό της επίμονης προσπάθειας που καταβλήθηκε από τήν κατασκευάστρια εταιρία είναι ότι ένω δέν ύπήρχαν εγκαταστάσεις διεξαγωγής των πειραμάτων σύμφωνα μέ τή MARPOL, κατασκευάστηκαν από τήν εταιρία ειδικές εγκαταστάσεις μόνο γιά τέστ, σύμφωνα πάντα μέ τίς διεθνείς προδιαγραφές.

Πρέπει νά υπογραμμισθεί ότι γι’ αυτό τό ελληνικό επίτευγμα χρειάστηκε έπι-



μονη και επίπονη προσπάθεια ενός μεγάλου αριθμού τεχνικών και έπιστημόνων γιά νά καλυφθούν χρονικά οί ανάγκες της ελληνικής και ξένης ναυτιλίας που προκύπτουν από τίς απαιτήσεις της MARPOL ‘78.

Μετά τήν ολοκλήρωση της κατασκευής και της πρώτης παρουσιάσεως του μηχανήματος στά φετεινά «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» διαπιστώθηκε ότι ή όλη προσπάθεια αντιμετωπίστηκε μέ θετική κριτική από τούς υπεύθυνους των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών, και έκδηλώθηκε σοβαρό ένδιαφέρον από χώρες εύρωπαϊκές και άσιατικές γιά μαζική αντιπροσώπευση στήν χώρα τους.

Διαπιστώθηκε παράλληλα μιά μεγάλη πτώση τιμών όλων των εισαγομένων μηχανημάτων προκειμένου νά παραμείνουν στήν χώρα μας ανταγωνιστικά πρός τό ‘Ελληνικό μηχανήμα. ‘Οποιοδήποτε σχόλιο γιά τήν ανωτέρω κίνηση είναι περιττό, αλλά δέν παύει νά είναι μιά σημαντική έπιτυχία γιά τήν ‘Ελληνική Ναυτιλία σέ μιά έποχή που τό κόστος έξοπλισμού των πλοίων είναι άρκετά δυσβάστακτο.

‘Ο διαχωριστήρας «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» είναι κατασκευασμένος ώστε νά παρέχει τρεις βαθμίδες διαχωρισμού και νά έπι-

τυγχάνει έξοδο νερού κάτω των PPM έλαιου. Παρουσιάζεται σέ διπλές μονάδες μέ μικρό όγκο γιά εγκατάσταση σέ όποιοδήποτε πλοίο από 100 - 300.000 DWT.

Τό μηχανήμα προσφέρεται γιά παροχές 100 lt/hr, 300lt/hr, 600 lt/hr, 1200 lt/hr, 2300 lt/hr, 5000 lt/hr καλύπτοντας όλο τό φάσμα των απαιτήσεων της Ναυτιλίας και καλύπτεται από διεθνή πιστοποιητικά συμφώνως A 393 (X) της MARPOL ‘78.

Τό μηχανήμα παρέχεται μέ έγγυηση καλής λειτουργίας γιά 12 μήνες και καλύπτεται από σωστό σέρβις από έπιτελείο τεχνικών της εταιρίας ανά τόν κόσμο.

Είναι άκόμη άναγκαίο νά υπογραμμισθεί ότι πρόκειται γιά μηχανήμα που κατασκευάζεται στήν ‘Ελλάδα σέ ποσοστό 70-80% και μόνο ένα 20% αποτελείται από εισαγόμενα μέρη.

Τό κόστος γιά τόν πελάτη κυμαίνεται από Δολ. ΗΠΑ 500 - 6000 γιά παραδόσεις πάνω στό πλοίο αναλόγως της παροχής.

‘Ο διαχωριστήρας κατασκευάζεται από τήν «Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος» (Ι. Πολυχρονόπουλος, Βασ. Κωνσταντίνου 88, Πειραιάς, τηλ. 4529292, 4130027, ΤΛΞ 21 1363).

you can rely on **NAFSI**, also for specialised works

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company



IVALDI & GENERALE

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev

INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

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.



ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Υποβρύχιο Μικροσκοπιο

Ένας Αυστραλός επιστήμονας κατασκεύασε στο Σίδνεϊ το πρώτο στον κόσμο υποβρύχιο μικροσκοπιο. Πρόκειται για ένα κανονικό μικροσκοπιο που είναι ενωμένο με μάσκα δύτου εφοδιασμένο με ηλεκτρικό φως και περικλείεται από ένα επιχρωμιωμένο μπρούτζινο σωλήνα. Μέχρι τώρα η υποβρύχια παρατήρηση των θαλάσσιων μικροοργανισμών ήταν αδύνατη και οι ερευνητές αναγκάζονταν είτε να δημιουργούν τεχνητές συνθήκες είτε να διατηρούν τα δείγματα σε ειδικές θήκες. Ήδη ο Αυστραλός εφευρέτης βρίσκεται στις ΗΠΑ όπου έχει συννομίσεις για την ανάπτυξη του υποβρυχίου μικροσκοπίου παράλληλα με την βελτίωση μιας άλλης εφευρέσεώς του, ενός υποβρυχίου κασετοφώνου.

ΓΑΛΛΙΑ

Κατάσχεση πλοίου για τις νάρκες στην Έρυθρά

Δικαστήριο της Μασσαλίας διέταξε πρό δεκαήμερου την κατάσχεση του λιβυκού πλοίου «Γκάτα», το οποίο επισκευαζόταν στο λιμάνι της Μασσαλίας και για το οποίο υπάρχουν υπόνοιες ότι τοποθέτησε νάρκες στην Έρυθρά Θάλασσα.

Η απόφαση για την κατάσχεση κοινοποιήθηκε έπειτα από την άγωγή μιάς πλοιοκτι-

τριας εταιρίας της Μασσαλίας, ένα πλοίο της οποίας κρατείται από το 1979 στο λιμάνι της Βεγγάζης. Στην απόφασή του το δικαστήριο εξουσιοδοτεί την εταιρεία να κατασχέσει το «Γκάτα» μέχρις ότου καταβληθεί το ποσό των οκτώ εκατομμυρίων δολλαρίων.

Το συγκεκριμένο πλοίο, θεωρείται υπεύθυνο για τη ναρκοθέτηση της Έρυθρας Θάλασσας και του Σουέζ, έπειτα από καταγγελίες της εφημερίδας του Καΐρου «Αλ Άχράμ». Η εφημερίδα αναφέρει ότι από το συγκέντρωση και μελέτη των τελευταίων στοιχείων, το πλοίο διέσχισε την Έρυθρά Θάλασσα και προς τις δύο κατευθύνσεις μεταξύ 6 και 15 Ιουλίου, χωρίς να άγκυροβολήσει σε κάποιο λιμάνι και χωρίς να έχει κάποια πειστική δικαιολογία για τις μετακινήσεις τους αυτές.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Παραγγελίες σε αμερικανικά ναυπηγεία

Στην έξοδο από την κρίση που μαστίζει τα αμερικανικά ναυπηγεία φαίνεται ότι στοχεύουν οι μαζικές παραγγελίες που προτίθενται να αναθέσουν οι τρεις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες των ΗΠΑ «Εξέον», «Σήλαντ Σέρβις» και «Γουνάιτεντ Στέιτς Λάινς».

Η «Εξέον Κορπορέϊσιον» σχεδιάζει να αυξήσει την παραγωγή πετρελαίου και θα χρειασθεί δύο μεγάλα πετρελαιοφόρα των 200.000 τόννων για την μεταφορά άργου από το κοιτάσμα «Χόντο», έξω από την Καλι-

φόρνια, διά μέσου της Διώρυγας του Παναμά στα διύλιστήρια του Κόλπου. Σύμφωνα με την «Τροπολογία Τζόνς» η γραμμή αυτή πρέπει να εξυπηρετείται από σκάφη ναυπηγημένα στις ΗΠΑ και φέροντα αμερικανική σημαία.

Η «Σήλαντ» σχεδιάζει να ανανεώνει τα σκάφη της που εκτελούν τα δρομολόγια Άλσκα — Δυτική Άκτή είτε με την προσθήκη νέων πρυμναίων τμημάτων με καινούργιες μηχανές και σύγχρονο μηχανοστάσιο είτε με την ναυπήγηση νέων σκαφών.

Τέλος η «US Lines» προτίθεται να ναυπηγήσει πέντε κοντεϊνερόπλοια των 1.000 TEU για την καινούργια της κυκλική γραμμή γύρω από τον κόσμο και εξετάζει τις δυνατότητες της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας των ΗΠΑ, σε συνδυασμό φυσικά με τις παρεχόμενες πιστωτικές διευκολύνσεις.

Νέα σκάφη στην Δύναμη Έτοιμότητας

Δύο από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες της χώρας συνήψαν συμφωνία με την Στρατιωτική Διοίκηση Μεταφορών, βάσει της οποίας ναυλώνουν συνολικά 19 σκάφη για να χρησιμοποιηθούν στην μεταφορά φορτίων σε περιόδους κρίσεως από την Δύναμη Έτοιμότητας. Με την συμφωνία που υπέγραψαν η εταιρία «Δέλτα Λάινς» θα ναυλώσει έξι κοντεϊνερόπλοια των 12.800 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1966-67 και η «Λάινς Μπρόκ» 13 σκάφη των 11.500 τόν. γκρό. Αντίθετα από άλλα σκάφη της Στρατιωτικής Διοίκησης Μεταφορών που είναι δρομολογημένα σε εμπορικές γραμμές και χρησιμοποιούνται από την ΣΔΜ σε περιόδους κρίσεως, τα νέα αυτά σκάφη θα είναι μόνιμα τοποθετημένα σε βάσεις της ΣΔΜ σε κατάσταση έτοιμότητας. Τα σκάφη θα ενθωούν με τον υπόλοιπο στόλο της ΣΔΜ που αποτελείται από 32 σκάφη της εφεδρικής δύναμης έτοιμότητας, αφού προηγουμένως περάσουν από επιθεώρηση του ABS και της Αμερικανικής Ακτοφυλακής.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Συνεργασία με ξένους

Η ετήσια έκδοση της «Λευκής Βίβλου» του Υπουργείου Μεταφορών, που κυκλοφό-

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

ρησε τόν 'Ιούλιο, συνιστά στόν 'Ιαπωνικό έφοπλισμό νά κάνει όρθολογικώτερη τή διεξαγωγή τών επιχειρήσεων του καί νά προχωρήσει στη δημιουργία εταιριών μέ συμμετοχή ξένων οίκων. Μέ τόν τρόπο αυτό θά μειώσει τά έξοδα έκμεταλλεύσεως καί θά βελτιώσει τίς παρεχόμενες υπηρεσίες. Σημειούται ότι οι συστάσεις τής Βίβλου, μολονότι έχουν συμβουλευτικό άπλως χαρακτήρα, κατά κανόνα αποτελούν κατευθυντήριες γραμμές γιά τήν ενδιαφερόμενη βιομηχανία.

Ο 'Ιαπωνικός έμπορικός στόλος θεωρείται ως ό ακριβότερος του κόσμου λόγω του ύψηλου κόστους του έφοπλισμού, τών ύψηλων μισθών καί τής ισόβιας έγγυψεως τής εργασίας. Γιά τό λόγο αυτό αρκετοί έφοπλιστάι έχουν ζητήσει από τήν Κυβέρνηση νά θέσει τέρμα στό προνομιακό αυτό καθεστώς καί νά επιβάλει τή μεταφορά τών δύο τρίτων τών έθνικών συναλλαγών μέ πλοία τελούντα υπό έθνική σημαία. "Άλλοι έφοπλιστάι πάλι, όπως ό OSK, ή Μιτσούι καί ή ΝΥΚ άντιμετωπίζουν τή ναύλωση πλοίων κοντείνερς υπό ξένη σημαία γιά τή μείωση τών εξόδων έκμεταλλεύσεως καί άναθεωρούν τίς υπηρεσίες κοινής έκμεταλλεύσεως μέ τούς άμερικανούς όμόλογους τους.

ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ

Νέα πρόντακτ κάρριερς

Περί τά 190 εκατ. δολάρια ύπολογίζεται ή αξία του συμβουλαίου πού συνήψε ή «Πετραμίνα» μέ Ιαπωνικά Trading Houses, σύμφωνα μέ τήν όποία θά ναυπηγηθούν τέσσερα πρόντακτ κάρριερς τών 85.000 τόν. d.w. τά όποία θά έκμεταλλευθεί ή ινδονησιακή κρατική εταιρία πετρελαίων βάσει bareboat charter διάρκειας 10 ετών.

Σύμφωνα μέ τήν σχετική ανακοίνωση, ή Marubeni θά κατασκευάσει δύο πρόντακτ κάρριερς, έναντι ναυλώσεως μέ σταθερό ναύλο δολ. 3.70 ανά τόννο μηνιαίως, τό όποιο σημαίνει ότι ή τιμή ανά σκάφος φθάνει τά 37.7 εκατ. δολάρια, άν ύπολογισθεί ή δεκαετής περίοδος έκμεταλλεύσεως.

Αντίθετα, ή αξία άλλων δύο σκαφών τά όποία θά ναυπηγήσει ή I.H.I. καί ή εταιρία Namura Shipbuilding ύπολογίζονται σέ 59.2

εκατομ. δολάρια ανά σκάφος, καθώς ό σταθερός μηνιαίος ναύλος γιά τήν δεκαετή χρονοναύλωση όρίσθηκε σέ δολ. 5.80 ανά τόννο.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Οί πλόες στόν Περσικό

Η 'Ισπανική Κυβέρνηση συνέστησε στους έφοπλιστάς της νά μή στέλνουν τά πετρελαιοφόρα τους στόν Περσικό κόλπο, γιατί δέν έλαβε έγγυψη από τήν 'Ιρανική κυβέρνηση ότι τά Ισπανικά σκάφη δέν θά προσβάλλονται σ' αυτή τήν περιοχή.

Σημειούται ότι ή 'Ισπανία αποτελεί σημαντικό πελάτη του Κόλπου καί τά περισσότερα πλοία πού στέλνει εκεί είναι υπό Ισπανική σημαία. Γι' αυτό καί έχει ήδη δύο φορές ζητήσει έγγυψη ασφάλειας από τήν 'Ιρακινή κυβέρνηση, στις όποιες όμως πήρε άρνητική άπάντηση. "Ήδη επανήλθε γιά τρίτη φορά.

Δέν είναι βέβαιο άν οι 'Ισπανοί έφοπλιστάι θά ύπακούσουν στην κυβερνητική σύσταση, ενώ έξάλλου στους άρμόδιους ναυλομεσιτικούς οίκους του Λονδίνου πιστεύεται ότι οι 'Ισπανοί έφοπλιστάι θά ζητήσουν ύψηλότερους ναύλους γιά τά πλοία πού θά φορτώνουν στη νήσο Κάργκ ή σέ άλλους λιμένες του Κόλπου έντός τής ζώνης τών πολεμικών επιχειρήσεων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Οί ναυτικές σπουδές

Η Βρεταννική Κυβέρνηση αποφάσισε νά κλείσει τό Τμήμα Ναυτικών σπουδών τής Πολυτεχνικής Σχολής του Λονδίνου, στερώντας έτσι τήν δυνατότητα στους ύποψήφιους αξιωματικούς καταστρώματος καί μηχανής νά προπαρασκευάζονται στη περιοχή του Λονδίνου καί γενικότερα τής νοτιοανατολικής Αγγλίας.

Η άπόφαση αυτή πού στηρίζεται σέ γνωμοδότηση του Έθνικού Συμβουλίου Άνωτάτης Έκπαιδεύσεως, κρίνεται ως άκατανόη-

τη καί άνεπιτυχής δεδομένου ότι φαίνεται νά άγνοεί έντελώς τήν έπιτυχία πού είχαν ως τώρα τά τμήματα αυτά τών προπαρασκευαστικών ναυτικών μαθημάτων, στά όποία ή προσέλευση ήταν πολύ μεγάλη ακόμα καί στη σημερινή εποχή τής ύφέσεως τών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Έτσι του λοιπού οι αξιωματικοί καταστρώματος καί μηχανής θά είναι ύποχρεωμένοι νά φοιτούν γιά τήν προετοιμασία τους στις προαγωγικές εξετάσεις στά ύπόλοιπα τέσσερα ναυτεκπαιδευτικά κέντρα τής χώρας, στο Λίβερπουλ, Σάουθ - Σηλντς, Πλύμουθ καί Σάουθάμπτον.

Παράλληλα έγνώσθη ότι θά περιορισθούν επίσης τά τμήματα τής Πολυτεχνικής Σχολής του Λονδίνου πού άφορούσαν σέ ειδικές σπουδές γιά ναυλώσεις, ναυτικές ασφάλειες καί ναυτικό δίκαιο.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Αύστηρότερα κριτήρια θέτει ό Νορβηγικός Νηογνώμων

Η έκστρατεία του Νορβηγικού Νηογνώμονα γιά τήν απομάκρυνση από τούς καταλόγους του τών πλοίων πού δέν τηρούν άπόλυτα τίς προδιαγραφές έφθασε στο άποκορύφωμά της μέ τήν διαγραφή 180 σκαφών συνολικού τοννάζ 1,5 εκατομ. τόν. γκρός, πού σέ σύγκριση μέ τήν μέση ηλικία τών 11 ετών του ύπόλοιπου στόλου, κυμαινόταν στά 21 έτη. Η έκστρατεία πού πυροδοτήθηκε από τήν ανακάλυψη κατά τήν διάρκεια τυχαίων επιθεωρήσεων, πλοίων πού δέν τηρούσαν τίς προδιαγραφές, θά συνεχισθεί μέ προσεκτικότερες έτήσιες καί ειδικές επιθεωρήσεις καί μέ αύστηρή τήρηση τών κανονισμών επιθεωρήσεως. Περίπου 4.000 πλοία καί 80 εξέδρες πετρελαίου άνήκουν σήμερα στην δύναμη του Νορβηγικού Νηογνώμονα, μέ συνολική χωρητικότητα 46 εκατομ. τόνων πού αντιπροσωπεύουν τό 11% του παγκόσμιου έμπορικού στόλου. Από τά διαγραφέντα πλοία περίπου τά μισά έχουν καταλήξει στά διαλυτήρια ενώ τήν ίδια περίοδο 150 πλοία χωρητικότητας 5 εκατομ. τόν. έγγράφηκαν καί ό Νορβηγικός Νηογνώμων έχει έ-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ LTD.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C.4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 583.2266 — ΤΕΛΕΞ: 8811736 RANDK G

12/15 FETTER LANE
LONDON EC 4A 1JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON E.C. 4
TEL.: 01 583.2266 — TELEX: 8811736 RANDK G

12/15 FETTER LANE
LONDON EC 4A 1 JJ

ξασφαλίσει την έγγραφη του ενός πέμπτου των νέων ναυπηγήσεων.

Ανανέωση του στόλου

Τό καρνέ των νορβηγικών παραγγελιών στις 30 Ιουνίου περιελάμβανε τη ναυπήγηση 83 πλοίων συνολικής αξίας 12 δισεκ. νορβηγικών κορωνών. Σ' αυτές πρέπει να προστεθούν άλλες 39 μονάδες, αξίας 4,5 δισεκ. κορωνών οι οποίες έχουν παραγγελθεί από ξένους έφοπλιστές υπό νορβηγικό έλεγχο.

Τό άνωτέρω καρνέ περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό έξειδικευμένων πλοίων μεταξύ των οποίων 29 μονάδες υποθαλάσσιων γεωτρητικών υπηρεσιών, 15 όχηματαγωγά - ήμικοντέινερ, 8 ύγραριοφόρα και χημικά, 6 δεξαμενόπλοια και αρκετά μικτά φορτηγά - έπιβατηγά πλοία.

Ο νορβηγικός στόλος κατά τό διάστημα των τελευταίων δώδεκα μηνών μειώθηκε σημαντικά σέ δεξαμενόπλοια και μικτά πλοία αλλά κατά την ίδια περίοδο σημείωσε αύξηση κατά 9,5 έκατομ. τον. d.w. του τοννάζ των μπάλκερς. Έπιδιώκεται έτσι ή ανανέωση του στόλου σέ μία έποχή πού ή αύξηση των θαλασσιών μεταφορών κατά 5-7% δείχνει την τάση ανακάμψεως της ναυτιλιακής δραστηριότητας, ή οποία έλπίζεται να συνεχισθεί και τον έπόμενο χρόνο. Πρόσθετες εύνοϊκές ένδείξεις θεωρούνται ή αύξηση παραγωγής χάλυβος πού έφθασε τό 16,6% και του πετρελαίου πού έφθασε περίπου τό 7%.

Η Ρόγιαλ Βαϊκινγκ Λάιν

Μέ συμφωνία, τό ύψος της όποιας φθάνει τά 240 έκατ. δολάρια, ή «Ρόγιαλ Βαϊκινγκ Λάιν» αποτελεί πλέον τμήμα της Norwegian Caribbean Lines, αύξάνοντας τον στόλο της σέ όκτώ ύπερσύγχρονα κρουαζιερόπλοια και τον κύκλο των έργασιών της σέ 600 έκατ. δολάρια έτησίως.

Όπως έγινε γνωστό ή δύο εταιρίες θά έξακολουθήσουν να λειτουργούν μέ τις παλαιές έπωνυμίες ενώ ή διοίκηση και τό μάρκετινγκ θά άσκεϊται ένιαία από τό έπιτελείο της NCL.

Μετά την έξαγορά της «Ρόγιαλ Βαϊκινγκ» ό στόλος της NCL έχει μεταφορική ικανότητα 8.000 έπιβατών μέ ναυαρχίδα τό «Norway» πρώην «France» 70.202 τον. γκρός, τό

όποιο παραμένει τό μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο σέ ύπηρεσία σήμερα.

ΠΑΝΑΜΑΣ

70 χρόνια λειτουργίας

Συμπληρώθηκαν στις 15 Αύγουστου 70 χρόνια από τότε πού τό άτμόπλοιο «Ancon» διέπλευσε γιά πρώτη φορά την διώρυγα του Παναμά, εγκαινιάζοντας τον δίαυλο πού ένώνει τους δύο ώκεανούς.

Έκτοτε, σύμφωνα μέ έπίσημα στοιχεία, έχει χρησιμοποιηθεί από 625.000 σκάφη διακινώντας φορτία πού ύπολογίζονται της τάξεως των τεσσάρων δισεκατομ. τόννων.

ΠΕΡΣΙΑ

Σέ δαπάνη 500 έκατομ. δολλαρίων θά προβεί ή Περσική κυβέρνηση γιά τον έκσυγχρονισμό τριών εκ των λιμένων της χώρας, ήτοι του Bandar Khomeini του Bandar Shahead Rajai και του Charbahar.

Τό Bandar Khomeini είναι τό μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και βρίσκεται ήδη σέ πλήρη ανάπτυξη. Ένα δεκαετές αναπτυξιακό πρόγραμμα προβλέπει τον έκσυγχρονισμό της τεχνικής του ύποδομής ώστε να άνταποκριθεί σέ κίνηση 13 έκατομ. τόννων έτησίως. Παρά τη μείωση της κινήσεως λόγω του Ιρακινού πολέμου, ή θέση του κοντά στην Τεχεράνη είναι τέτοια ώστε να του έπιτρέψει να ξανακερδίσει εύκολα την κίνηση των νοτίων λιμένων.

Όμοιο πρόγραμμα ανάπτυξεως πού θά όλοκληρωθεί τό 1985 άφορά και τό λιμάνι του Bandar Rajai πού βρίσκεται στον Περσικό κόλπο, 15 χιλιόμετρα δυτικά του Bandar Abbas και τό όποιο θά συνδεθεί σιδηροδρομικά μέ τό λοιπό δίκτυο της χώρας μέχρι τό 1987.

Τέλος τό μικρό λιμάνι του Charbahar, πού κείται εκτός του Περσικού, κοντά σά σύνορα μέ τό Πακιστάν, έφοδιάστηκε ήδη από πέρσους μέ εγκαταστάσεις γιά πλοία μέχρι 250.000 τόννους, ενώ ένα νέο πενταετές πρόγραμμα προβλέπει τον έξοπλισμό του γιά την αύξηση της κινήσεως σέ 500.000 τόννους έτησίως. Παράλληλα προγραμματίζε-

ται να καταστεί ή δδρα του ναυτιλιακού όργανισμού της χώρας, της έθνικής Διευθύνσεως Λιμένων και ενός Υπουργείου.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Τό χαμηλότερο τοννάζ της 25ετίας

Οί Σουηδοί πλοιοκτήτες στρέφονται προς τά μικρότερα και έξειδικευμένα σκάφη μεγέθους 10.000 — 50.000 τόν. προτιμώντας τα από τά μη οικονομικά σουπερτάνκερς. Η συνεχής άντικατάσταση των μεγάλων μονάδων του σουηδικού έμπορικού στόλου μέ σκάφη μεσαίου τοννάζ έφερε την χωρητικότητα του από τό ύψος ρεκόρ του 1976, των 11,7 έκατομ. τον. σά 4,3 έκατομ. τον. ενώ ό αριθμός των μονάδων έχει αύξηθεί από 463 σέ 476 σκάφη. Αυτή τη στιγμή τό ένα τέταρτο της χωρητικότητας του σουηδικού στόλου άποτελείται από τρία VLCC και καθώς ή αγορά παραμένει δυσμενής γιά τά μεγάλα τάνκερς αναμένεται σύντομα ή πώληση τουλάχιστον ενός από αυτά. Παρ' όλη όμως την μείωση του στόλου, τά έσοδα της χώρας από την ναυτιλία συνεχίζουν να συνεισφέρουν τό 10% περίπου του έισοδήματος πού συγκεντρώνει ή χώρα από εξαγωγές και δραστηριότητες στο έξωτερικό.

ΤΑΪΒΑΝ

Στά πρόθυρα χρεωκοπίας

Όπως είχαμε σημειώσει και σέ ένα από τά προηγούμενα τεύχη μας, ή κρίση ρευστότητας πού έπληξε την Eddie Steamship δέν παρουσιάζει σημεία βελτιώσεως και ή μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρία της Φορμόζας βρίσκεται σά πρόθυρα χρεωκοπίας.

Ηδη περίπου τά μισά από τά 50 σκάφη της βρίσκονται είτε υπό κατάσχεση ή άκινήτοποιημένα σέ κάποιο λιμάνι, έλλείψει κεφαλαίων γιά την αγορά μπώνκερς, ενώ τό σχετικό σχέδιο διασώσεως πού έχει έκπονηθεί αναμένει την έγκριση της κυβερνήσεως, καθώς ή εταιρία άντιπροσωπεύει τό 40% του τοννάζ του έθνικού στόλου και καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών της Φορμόζας.

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





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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.
6518

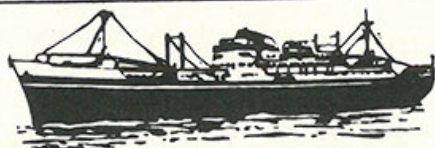
Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τό συνάλλαγμα

Μείωση 18.6% εμφάνισε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους έναντι της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1983. Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος που δόθηκαν στη δημοσιότητα από το υπουργείο Ναυτιλίας, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα περιορίστηκε το πρώτο εξάμηνο του 1984 σε 541 εκατ. δολάρια έναντι 665 εκατ. δολλαρίων του πρώτου εξαμήνου του 1983. Τον τελευταίο μήνα του εξαμήνου το ναυτιλιακό συνάλλαγμα έφθασε τα 107 εκατ. δολάρια έναντι 124 εκ. δολλαρίων του Ιουνίου του 1983, εμφανίζοντας μείωση 13.7%.

Υπό την κυανόλευκο

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

1. «Ατλας Α.Σ.», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο. 340, 22.172 τον. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Mareva Compania Naviera S.A.» (κ. Χαρ. Σιγάλας).
2. «Αλίντα» μπάλκ κάρριερ, πρώην «Labo» υπό σημαία Σιγκαπούρης, 23.218 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, που ανήκει στην εταιρία «Diamond Gate Shipping Corporation» (κ. Σπυρ. Μηνάς).
3. «Βενέτικο», φορτηγό, πρώην «Fenbank», υπό βρετανική σημαία, 12.238 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, που ανήκει στην εταιρία «Astro Inc.» (κ. Κων. Φαφαλιός).
4. «Εξπλόρερ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Explorer III» 22.208 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1984, που ανήκει στην εταιρία «Abus Maritime Corporation» (κ. Νικολ. Κωτάκης).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δηζελοκινήτου δεξαμενοπλοίου «Alendale» 95.550 τον. d.w., 48.462 τον. γκρός, ισπανικής ναυπηγήσεως του 1969, έναντι τιμής που κυμαίνεται περί των 3.5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Αμερικανούς πλοιοκτήτες φέρεται πωληθέν το κρουαζιερόπλοιο «Scandinavian Sea» 10.736 τον. γκρός, βρετανικής κατασκευής του 1970, το οποίο είχε πρό μηνών αγοράσθει από Έλληνες. Οι όροι της αγοραπωλησίας παρέμειναν εμπιστευτικοί.

— Έλληνες των Λονδίνου αγόρασαν τα δύο δηζελοκίνητα δεξαμενόπλοια «Palva» και «Tervi» 16.500 τον. d.w., 11.100 τον. γκρός του 1963/64, έναντι τιμής περί των 1.2

εκατ. δολλαρίων ανά σκάφος.

— Στην κρατική ναυτιλιακή εταιρία του Κατάρ επωλήθη το ελληνικό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Κίμωλος» 63.132 τον. d.w. 35.395 τον. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως του 1965, υπό εμπιστευτικούς όρους.

— Μεταξύ Έλλήνων φέρεται πωληθέν το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Πέρα» 110.241 τον. d.w., 57.794 τον. γκρός του 1967, έναντι τιμής περί των 2.3 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το ελληνικό φορτηγό «Ροζάριο» 15.379 τον. d.w., τον. γκρός του 1971, έναντι τιμής 900.000 δολλαρίων, με τον όρο «ως έχει» παροπλισμένο.

— Σε συμφέροντα της Μέσης Ανατολής επωλήθη το ελληνικό σουπερτάνκερ «Ειρήνη Λεμού» 253.994 τον. d.w., 113.780 τον. γκρός του 1972, έναντι τιμής περί των 4 εκατ. δολλαρίων.

Μετονομασίες

— Σε «Μπλου Στόουν» μετονομάστηκε το αγοράσθέν από Έλληνες μπάλκ κάρριερ «Asia Swallow», 29.565 τον. d.w., 17.629 τον. γκρός του 1971.

Σε «Φίλιπποι» μετονομάστηκε το αγορά-

Διαλύσεις

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγόρασαν το υπό σημαία Μάλτας φορτηγό σκάφος «Σηλλόγγερ» 7.047 τον. γκρός του 1965 αντί δολ. 95 ανά τον. έλ. εκτοπίσματος.

— Σε Ισπανούς διαλυτές επωλήθη το ελληνικό μικτό σκάφος «Παπακάρολος» 10.168 τον. γκρός του 1959, αντί δολ. 62.50 ανά τον. έλ. εκτοπίσματος.

— Σε Ινδούς διαλυτές επωλήθη το υπό λιβεριανή σημαία φορτηγό - ψυγείο «Σάννου Μέντι» 4.908 τον. γκρός του 1962, αντί δολ. 84 ανά τον. έλ. εκτοπίσματος.

— Διαλυτές της Φορμόζας αγόρασαν το ελληνικό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Χάλκη» 30.249 τον. γκρός του 1966, αντί δολ. 135 ανά τον. βάρους.

— Επίσης διαλυτές της Φορμόζας αγόρασαν το στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Αλέκος Μ.» 40.043 τον. γκρός του 1965, αντί δολ. 133.75 ανά τον. έλ. εκτοπίσματος.

— Σε διαλυτές της Κίνας επωλήθη το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Αιρήνης Ράπσοντυ» 25.276 τον. γκρός του 1967, αντί δολ. 124 ανά τον έλ. εκτοπίσματος.

Αρχαιρεσίες στην ΠΕΜΕΝ

Την Τρίτη θα πραγματοποιηθεί η γενική συνέλευση των μελών της Ένωσης Μηχανικών για την εκλογή έφορευτικής επιτροπής ή όποια θα διενεργήσει τις αρχαιρεσίες για την ανάδειξη διοικήσεως στην ΠΕΜΕΝ.

Οι μεταβολές στο Α.Σ.

Μέ Π.Δ. που δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως αποστρατεύθηκε αύτε-πάγγελτα λόγω επιλογής νεωτέρου του ως αρχηγού του Λιμενικού Σώματος ο ύπαρχηγός υποναύαρχος Άλκ. Βαρελάς, στον ό-ποιο άπονεμήθηκε ο αποστρατευτικός βαθ-μός του αντιναυάρχου καί διατηρεί τιμητικά

YEMEN

HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



MIDEAST

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

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

TELEX: 5505 MIDESE YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Talaz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

ιον τίτλο του ύπαρχηγού Λ.Σ. και μετά την άποστρατεία του.

Με άλλο Π.Δ. προήχθησαν στον βαθμό του ύποναυάρχου και τέθηκαν εκτός οργανικών θέσεων οι αρχιπλοίαρχοι Δημ. Γιαννακόπουλος, Τρ. Παπαγεωργίου, Παν. Βαλασόπουλος και Δημ. Βαβούρης.

Τέλος με άλλο Π.Δ. προήχθησαν σε αρχιπλοίαρχους οι πλοίαρχοι: Ίωάν. Μανουσάκης, Γεώργ. Σπαρτιώτης, Στ. Λαΐνης, Άγγ. Γεωργακόπουλος, Άρ. Παπανδρέου και Χρ. Ντούνης, σε πλοίαρχους οι αντιπλοίαρχοι: Βασ. Παπαγιάννης, Ίωάν. Σιατερλής, Κων. Σταμάτης, Πασχ. Γερακάρης, Δημ. Μπαγδατόπουλος και Άγγ. Τούντας και σε αντιπλοίαρχους οι πλωτάρχες: Νικ. Γκούρας, Ίωάν. Φρουζάκης, Παν. Δαβάκης, Έλευθ. Μακράκης, Ίων. Κυρδής και Ίωάν. Παρασκευάς.

Τό μεταξύ, μετά την υποβληθείσα στο μεταξύ παραίτηση του αρχιπλοίαρχου Κων. Τσαντήλα, ο οποίος ήταν ο μόνος που δεν είχε παρασυρθεί από την επιλογή του κ. Πρωτονοτάριου σαν αρχηγού, θα προαχθεί σε αρχιπλοίαρχο και ο πλοίαρχος Νικ. Καραγιάννης που είναι τώρα προξενικός λιμενάρχης στη Νέα Υόρκη, και σε πλοίαρχο ο πρώτος στη σειρά αντιπλοίαρχος Ίωάν. Φατούρος. Επίσης αναμένεται ότι για τη θέση του ύπαρχηγού θα επιλεγεί ο αρχιπλοίαρχος Ίωάν. Μανουσάκης.

• Στο διαγωνισμό για την κατάταξη στο Λιμενικό Σώμα δόκιμων σημαιοφόρων πέτυχαν κατά σειρά οι:

Άνδρ. Δεληγιάννης, Θρ. Σταυριδόπουλος, Χαρ. Μακιρτζόγλου, Ίωάν. Άρμυράς, Μ. Φλωράκης, Άρ. Σαλβάνος, Βασ. Σκουνητής, Εύστ. Άναγιάννης, Κων. Δάρας, Κων.

Τσακάμης, Άλ. Σπίνουλας, Ίωάν. Φωτόπουλος, Σαβ. Κονταξόπουλος, Άθ. Άθανασόπουλος, Άθ. Χονδρονάσιος, Στ. Άδαμόπουλος, Γ. Ζαγκλαβάρας, Δημ. Έμμανουηλίδης, Νικ. Μπακιρτζής, Παντ. Έμμανουηλίδης, Άντ. Χονδρογιάννης και Άχ. Ματσαγγός.

Έπιλαχόντες είναι οι:

Γεώργ. Μπούρας και Μιχ. Ραμάκης.

Νέα μέτρα της Αιγύπτου για την ασφαλή διέλευση της διώρυγας

Με τέλεξ του Όργανισμού Διοικήσεως της διώρυγας του Σουέζ προς την Ε.Ε.Ε., ανακοινώθηκαν τα παρακάτω προληπτικά μέτρα που λαμβάνονται για την ασφαλέστερη και ταχύτερη διέλευση των πλοίων.

1) Upon ship's arrival to Canal waters, security personnel may board vessels, with at least a number of two persons with certified identity cards issued by the Suez Canal security directorate. The above procedure is a part of security plan to safeguard ship's transit in the Canal due to the present prevailing circumstances.

2) Utmost care and accuracy about ship's tonnage and all particulars concerning cargoes onboard, thus complying with manifests, avoiding ships delay or checking.

3) Special attention to be given on passing information for expected vessels either from the North or the South, and immediate notice for any alteration to be relayed to concerned parties with a minimum period of 6 hours before arrival at anchorage area to avoid being delayed.

«Έλευθέρας» στα πλοία

Οι νομαρχιακοί σύμβουλοι των νησιωτικών περιοχών (νησιών του Αιγαίου, Κυκλάδων, Δωδεκάνησων, Κρήτης και Έπτανσων) θα έφορσιαστούν με «έλευθέρας» για να ταξιδεύουν δωρεάν με τα πλοία. Σχετική απόφαση θα υπογραφεί από τον ύπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρα ο οποίος είπε ότι αίτημα για τη χορήγηση έλευθέρας είχε υποβληθεί από τους νομαρχιακούς συμβούλους για να μπορούν να επικοινωνούν άνετα με τα νησιά της περιοχής τους.

Τά αποθήκεντρα των τράνζιτ επικινδύνων εμπορευμάτων

Τα τράνζιτ διακινούμενα εκρηκτικά εύφλεκτα και γενικά επικίνδυνα εμπορεύματα βαρύνονται, σύμφωνα με τον ειδικό Κανονισμό Άποθηκείσεως εκρηκτικών, εύφλεκτων του Ο.Λ.Π., με αποθήκευτρα, ύπολογιζόμενα ανά ήμερα και κιλό, χωρίς καμμία έκπτωση, εκτός εάν προορίζονται προς χρήση πλοίων, όποτε χορηγείται έκπτωση 50%.

Τά ανωτέρω εγνώρισε ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς στο πρακτορείο ANDREA MERZARIO.

Έπαναπατρίστηκαν φυλακισθέντες ναυτικοί

Άποφυλακίσθηκαν και έπαναπατρίστηκαν από τό Νταχράν της Σαουδικής Άραβίας οι έπτά Έλληνες ναυτικοί του παναμαϊκού φορτηγού «Κάτια Κ», που είχαν συλληφθεί από τις άρχές της Σαουδικής Άραβίας στις 14 Άπριλη 1983 για λαθρεμπόριο ούϊσκου.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

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

MEMBERS OF:

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

Σέ Δυτικογερμανούς περιήλθαν τὰ δύο νεώτερα σκάφη τῆς «Ἑλληνικῆς».

Τὰ δύο ἀδελφὰ κοντεϊνερόπλοια «Ἑλλένικ Ντόουν» καὶ «Ἑλλένικ Ἀϊλάντ» 7.826 τόν. d.w., μεταφορικῆς ικανότητος 432 TEU, τὰ ὅποια εἶχαν ναυπηγήσει ἡ «Ἑλληνικὴ» στὴ Σιγκαπούρη τὸ 1981 καὶ 1982 ἀντίστοιχα, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν Τράπεζα Ἐπενδύσεων τῆς Σιγκαπούρης, στὴν κυριότητα τῆς ὁποίας εἶχαν περιέλθει σὲ πρόσφατο πλειστηριασμό, σὲ Δυτικογερμανοὺς πλοιοκτῆτες ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 4.1 ἑκατ. δολλαρίων ἀνὰ σκάφος.

Συμβόλαια ναύλων ἐπὶ προθεσμία

Μία καινούργια πρόταση ποὺ ἀναφέρεται στὰ συμβόλαια ναύλων ἐπὶ προθεσμία θὰ ἀναπτύξει στὶς 18 Σεπτεμβρίου, στὸ Athens Intercontinental ὁ κ. Μιχάλης Παππάς, Ἀντιπρόεδρος τῆς Merrill Lynch International.

Ὁ κ. Παππάς εἶναι μέλος μιᾶς Ἐπιτροπῆς στὴν ὁποία συμμετέχουν τὸ Baltic Exchange, τὸ Χρηματιστήριον Ἐμπορευμάτων τοῦ Λονδίνου καὶ ἡ Ἐμπορικὴ Ἐνωση Σιτηρῶν καὶ Κτηνοτροφῶν. Ἡ Ἐπιτροπὴ αὐτὴ ἐργάζεται συστηματικὰ γιὰ τὴν εἰσαγωγὴ ἐνὸς συμβολαίου ἐπὶ προθεσμία ποὺ ἀποσκοπεῖ κυρίως σὺν τὴν δημιουργίᾳ γιὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ ναυλωτὰς μιᾶς μέθοδο ἐξασφαλίσεως ἐναντι δυσμενῶν ἐξελίξεων τῶν τιμῶν τῶν ναύλων.

Συμπληρώθηκαν 70 χρόνια δραστηριότητος τῆς Μόμπιλ στὴν Ἑλλάδα.

Ἡ Μόμπιλ Ὅϊλ Ἑλλάς συμπλήρωσε φέτος 70 χρόνια ὑπάρξεως καὶ δραστηριότητος στὴ χώρα μας. Ἀπὸ τὴ βενζίνη «Πράτς» ποὺ τὰ παλαιὰ χρόνια πουλιόταν ἀπὸ τὰ παντοπωλεῖα καὶ τὰ φαρμακεία καὶ οἱ παλαιότεροι θὰ θυμῶνται μὲ τὰ σήματα τῆς Βάκιουμ καὶ Σοκόου, ἐφθασε σήμερὰ νὰ ἀπασχολεῖ 460 ἄτομα στὴν Ἀθήνα, Πειραιᾶ καὶ Θεσσαλονίκῃ, καθὼς καὶ στὶς κεντρικὲς καὶ περιφερειακὲς ἀποθηκευτικὲς τῆς ἐγκαταστάσεις, ἐνῶ παράλληλα ἐξασφαλίζει ἐργασία σὲ ἄλλα 2.500 περίπου ἄτομα, μέσω πρατηριοῦχων, πρακτόρων καὶ μεταπωλητῶν, στοὺς τομεῖς τῶν κατασκευῶν, τῶν μεταφορῶν καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν.

Παραβάσεις ἀσυρματιστῶν

Οἱ ἀσυρματιστὲς δύο πλοίων, ἐνός ἑλληνικοῦ καὶ ἐνός κυπριακοῦ, παρενοχλοῦσαν τὶς ἀκροάσεις στὴ συχνότητα κινδύνου καὶ ἀσφαλείας. Πρόκειται γιὰ τοὺς ἀσυρματιστὲς τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου «Τζών» ποὺ ἔκανε περισσότερο κλήσεις ἀπὸ τὶς κανονικὲς καὶ τοῦ κυπριακοῦ «Καλλιφῆμος» ποὺ ἐξέπεμπε δοκιμαστικὰ SOS στὴ συνέχεια κινδύνου καὶ προκάλεσε ἀναστάτωση. Ἐναντίον τῶν δύο ἀσυρματιστῶν, ποὺ ἐντοπίσθηκαν ἀπὸ τὸ Ραδιοτηλεγραφικὸ Κέντρο τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος στὸν Ἀσπρόπυργο, ἀσκήθηκε δίωξη γιὰ παράβαση τοῦ διεθνοῦς κανονισμοῦ ραδιοεπικοινωνιῶν.

Κοινὴ ἐταιρία M.A.N. — B&W

Τὰ βιομηχανικὰ συγκροτήματα τῆς δυτικογερμανικῆς M.A.N καὶ τῆς δανικῆς B&W ἐνώθηκαν ἀπὸ 1ης Ἰουλίου 1984 σὲ μιὰ ἐταιρία ὑπὸ ἐνιαῖα διοίκηση. Ἡ νέα ἐταιρία θὰ ἀπασχολεῖ 6.500 ἐργατοὺς παλλήλους καὶ στοχεύει σὲ ἐτήσιο τζίρο 1 δισεκ. μάρκων.

Οἱ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

(Δολλᾶριο ἀνὰ μετρικὸ τόννο, ἐκτός ἀν' ἄλλως σημειώνεται, ὅπως διαμορφώθηκαν στὶς 29 Αὐγούστου).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	166/167	176/177	255/256
Βοστώνης	179/182	185/186.50	248/253
N. Ὑόρκης	170/173	174/179	250/252
Φιλαδέλφεια	170/171	174.50/177	250/252
Βαλτιμόρη	170/171	176/177	250/251
Νόρφολκ	171/172	175.50/178	250/252
Τσάρλεστον	173.50/174	177/178	251/252
Σαβάννας	173.50/175	182/183	247/250
Τζάκσονβιλ	176.50/177.50	189/190	260/263
Π. Ἐβεργκλέιτς	187	196.50	258
Τάμπας	172/176	178/183	242/247
Μόμπιλ	167.50/168.50	172/174	246/250
N. Ὁρλεάνης	166/168	172/175	246/250
Μπωμόντ/Π. Ἀρθρου	168/169	172/175	250/251
Χιούστον	166/167	172/173.50	250/251
K. Κρίστι	170/172	175/176	246/250
Λός Ἀντζελες	170/172	176/178.50	230/232
Σάν Φραντζίσκο	171/172	177/180	230/232
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	185/186	188.50/190	230/232
Σηάτλ	182/186	188/190	230/232
Βανκούβερ	—	198.50/200	90/295
Ἀγ. Εὐστάθιος	178/181	187/190	265/270
Μποναίρ	185	193	269
Φρήμπορτ/Μπαχάμας	182/183	187/188	260/261
Ἀρούμπας/Κιουρασάο	182.50/185	195.20/197.70	260/260.50
Τρίνινταντ	188/193	202/205	290/300
Κτίστομαλ/Μπαλμπόας	182/185	188/189	260/265
Σαίντ Κρούα	28.85	30.60	37.95BBL
Βενεζουέλας	27.21	27.54	35.78BBL
Βραζιλίας	180	184	315
Ἀμβέρσας	178/180	180.50/182.50	221/223
Ρόττερνταμ	178/179.50	180/182	218/224
Ἀμβούργου	176.50/178	179/181	225/227
Γαλλίας	177/178	188/189	253/256MTW
Ἰσπανίας	182/183	185/186	244/247MTW
Θέουτας	179/180	184/185	245/247MTW
Γένουας	178/180	182/183	244/248
Αὐγούστας	177/179	181/183	244/248
Πειραιῶς	—	189/191	248/250
Σουέζ Κανάλ	183	180/183	259/262
Τζέντας	—	168/175	275/282.65
Νταμμάμ	—	172.50/180	267/275
Ράς Τανούρα	—	180	275
Κουβέιτ	175	179	260
Ντῶρμαν	—	181/182	315/317MTW
Σιγκαπούρης	176/178	181/184.50	241/243.50
Ἰαπωνίας	183/188	188/191	255/260

DIRECTORS
STAMATIÖ ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 95 41 05

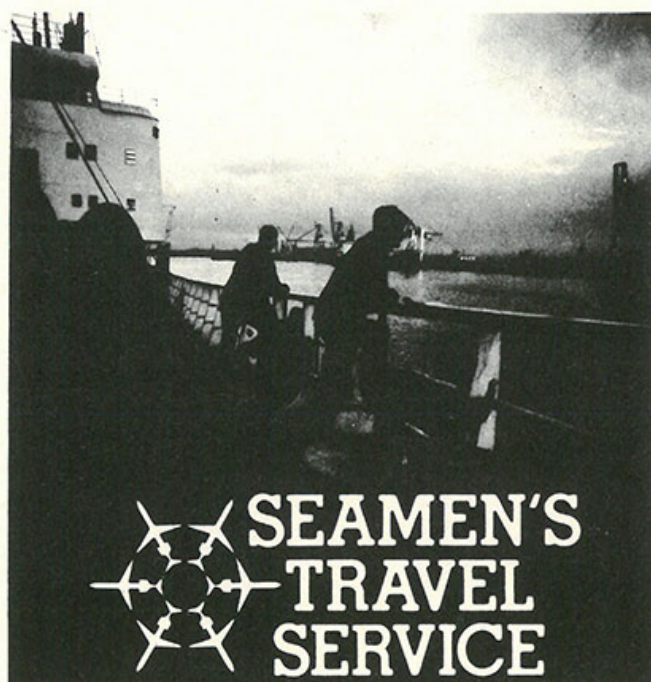
A.O.H. 78 29 05

Telex: 6625 — JRWS UY 6625

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

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



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

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

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

SAS

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

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

Διά πληροφορίας αποστείνετε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους εν Λονδίνω αντιπροσώπους των:
Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Άκτινοβολία καί Έμπιστοσύνη

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

82 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



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος ναυπηγής.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΦΑ	Έλληνική	4.722	1962	Προσάραξε, έμφορτο πετρελαίου, στην Άγκόλα, στις 11/8 και υπέστη ελαφρά ρήγματα στο σκάφος. Αποκολλήθηκε χωρίς βοήθεια στις 13/8 και κατέπλευσε στο Ζαΐρ.
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ	Κυπριακή	11.765	1958	Υπέστη έκρηξη από νάρκη στην Έρυθρά Θάλασσα στις 16/8 και υπέστη ελαφρές ζημιές.
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	Κυπριακή	4.229	1969	Επιθεωρήθηκε στο Φλάσσινγκ στις 10/8 συνεπεία ζημίας στο σύστημα της προπέλας. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΣΗΛΟΓΓΕΡ	Μάλτας	7.047	1965	Καλλόο για Βιζακαπατνάμ, έμφορτο, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 16/7. Δηλώθηκε Γενική Άβαρία.
ΦΙΛΙΠΠ	Παναμαϊκή	7.264	1966	Πασαγιές για Μπαντάρ Χομεϊνί, έμφορτο προϊόντων σιδήρου, προσάραξε στο Λαύριο, στις 9/8, και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών στις 13/8.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	Έλληνική	19.253	1978	Επιθεωρήθηκε στην Άμβέρσα, στις 27/8 συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή.
ΕΡΜΗΣ	Έλληνική	15.951	1972	Κατά την εκφόρτωση στην Σιγκαπούρη, στις 12/8 συγκρούστηκε με το φορτηγό «State of Triruga» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Έλληνική	21.194	1977	Συγκρούστηκε στην Τσιταγκόγκ, στις 1/8 με το μπάλκερ «Embargadero» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΝΤΟΒΕΡ	Κυπριακή	10.129	1966	Υπέστη έκρηξη στο μηχανοστάσιο και πυρκαϊά μεγάλης έκτασης, νοτίως του Βιζακαπατνάμ, στις 25/8. Δύο μέλη του πληρώματος είναι σοβαρά τραυματισμένοι ενώ ο μηχανικός είναι νεκρός. Το σκάφος ρυμουλκείται στο Βιζακαπατνάμ.
TANKERΣ:				
ΑΜΕΘΥΣΤ	Έλληνική	13.889	1978	Έβλήθη στον Περσικό, στις 24/8, από πύραυλο και υπέστη πυρκαϊά μεγάλης έκτασης. Το πλοίο παρελήφθη από διερχόμενο σκάφος ενώ το σκάφος ρυμουλκήθηκε στη ν. Λαβάν για εκφόρτωση.
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ	Έλληνική	113.780	1982	Συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Regent Quince» στο Πόρτ Σάϊδ, στις 27/7.
ΚΛΕΩ Ι	Παναμαϊκή	20.880	1959	Κολόμπο για Ρας Τανούρα, κενό φορτίου, έβλήθη στον Περσικό, υπό πυραύλου στις 27/8 και υπέστη πυρκαϊά. Κατευθύνθηκε προς Ντόχα.

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

Επιβεβαιώθηκε η τάση που είχαμε σημειώσει στο προηγούμενο τεύχος μας για μία βραδεία αλλά σταθερή επάνοδο των ναύλων στα επίπεδα που επιτεύχθηκαν τον περασμένο Ιούνιο, ενώ οι φήμες για μεγαλύτερες ανάγκες εισαγωγών σιτηρών από τους Σοβιετικούς κατά την νέα περίοδο οδήγησε στην χρονοναύλωση ενός αριθμού μπάκ κάρριερς σε μέγεθος από 33 - 65.000 τόν. d.w.

Στις ναυλώσεις ταξιδιού, η πληρωμή των δολ. 14,25 για 50.000 τόννους από Κόλπο για Ιαπωνία αντιπροσωπεύει μία άνοδο περί των 75 σέντς κατά τις τελευταίες εβδομάδες. Από την περιοχή του Βορ. Ειρηνικού οι 52.000 τόν. για Ιαπωνία πλήρωναν δολ. 10,30 που μαρτυρεί κέρδος περί του ενός δολαρίου έναντι κλεισιμάτων του προηγούμενου δεκαπενθήμερου.

Στην άλλη κλασική διαδρομή Κόλπου - Κόντινεντ οι 52.000 τόν. πλήρωναν δολ. 8,65 φίο, ναύλος κατά τι βελτιωμένος σε σύγκριση με προηγούμενα κλεισίματα. Κάποια νότα αίσιοδοξίας εξάλλου περιέχουν και οι ανακοινωθείσες ναυλώσεις στην διαδρομή Κόλπου - Ιαπωνίας για 50.000 τόννους τον προσεχή Δεκέμβριο - Ιανουάριο, στα δολ. 16.

Ισχυρή η παρουσία κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο φορτίων μεταλλεύματος και γαιανθράκων από ποικίλους τόπους που οδήγησαν σε κάποια άνοδο των ναύλων ιδίως των μεγάλων μπάκ κάρριερς.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε όρισμένα κλεισίματα μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος:

- 95.000 τόν. από Μονρόβια για Ρότερνταμ στα δολ. 4,25
- 210.000 τόν. από Τουμπάρο για Τάραντο στα δολ. 4,85.
- 100.000 τόν. από Σαϊντ Λόρενς επίσης

για Τάραντο στα δολ. 4,25.

- 100.000 τόν. από Τουμπάρο για Ιαπωνία στα δολ. 9,15 φίο.

Στόν τομέα των γαιανθράκων οι 60.000 τόν. από Μόμπιλ για Ισκεντερούν πλήρωναν δολ. 9,20 και οι 55.000 τόν. από Ρόμπερτς Μπάνκ για Όξελουντ δολ. 16,15 φίο. Οι φημολογούμενες ποσότητες γαιανθράκων προς μεταφορά κατά τον Σεπτέμβριο, σε συνδυασμό με την αύξημένη κίνηση που παρουσιάζεται στον τομέα του σιδηρομεταλλεύματος ενισχύουν την άποψη ότι στις επόμενες θα αυξηθεί η ζήτηση για μπάκ κάρριερς.

Μία μικρή βελτίωση επήλθε στους ναύλους για φορτώσεις από Μεγάλες Λίμνες όπου οι 17.000 τόν. για Καρθαγένη πλήρωναν δολ. 25 φίο και οι 17.000 τόν. για Τυνησία δολ. 20,50 φίο.

Χωρίς αξιόλογη παρουσία ο τομέας της ζάχαρης, ενώ αντίθετα ποικίλες υπήρξαν οι ναυλώσεις λιπασμάτων με προορισμό την Ινδία. Χαρακτηριστικά σημειώνουμε τους 14.000 τόν. από Ντακάρ για την δυτική ακτή στα δολ. 26,50, τους 11.500 τόν. από Ριγίκα στα δολ. 26 φίο, τους 12.000 τόν. από Ακαμπα στα δολ. 13,25 φίο και τους 18.800 τόν. από Αμερ. Κόλπο στα δολ. 30,75 φίο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ενδιαφέρον εκδηλώθηκε για την απόκτηση μπάκ κάρριερς τό οποίο μεταφράστηκε με ναυλώσεις ενός σεβαστού αριθμού κυρίως «πάναμαξ» σκαφών για περίοδο 10-12 μηνών, με μισθώματα τα οποία μπορούν να χαρακτηρισθούν ικανοποιητικά.

Δέν είναι εύκολο να προβλεφθεί εάν η ζήτηση αυτή θα συνεχισθεί και τις επόμενες εβδομάδες, αλλά η εμφάνιση αρκετών φορτίων σιδηρομεταλλεύματος και γαιανθρά-

κων και η φήμη ότι η σοβιετική παραγωγή δημητριακών υπολείπεται κατά 10 εκατ. τόνους των αρχικών προβλέψεων, προσφέρουν στην πλοιοκτησία όρισμένα έρεϊσματα για την επίτευξη υψηλότερων μισθωμάτων.

Από τα διάφορα κλεισίματα που επιτεύχθηκαν σημειώνουμε:

- 33.800 τόν. d.w. από Αμερ. Κόλπο για Κίνα δολ. 5.500 την ημέρα.
- 64.000 τόν. d.w., από Αμερ. Κόλπο για Νοτ. Κορέα/Ιαπωνία, δολ. 6.000 πλέον δολ. 190.000 για πλοίο υπό έρμα.
- 27.000 τόν. d.w., από Αμβέρσα για Τζέντα, δολ. 3.725 την ημέρα πλέον δολ. 105.000 για πλοίο υπό έρμα.
- 37.000 τόν. d.w., παράδοση Αμερ. Κόλπο επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 5.500 την ημέρα.
- 61.000 τόν. d.w., παράδοση Απώ Άνατολή, ένα κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 5.700 την ημέρα.
- 60.000 τόν. d.w., παράδοση Ιαπωνία για ταξίδια 10 - 11 μηνών, δολ. 6.100 την ημέρα.

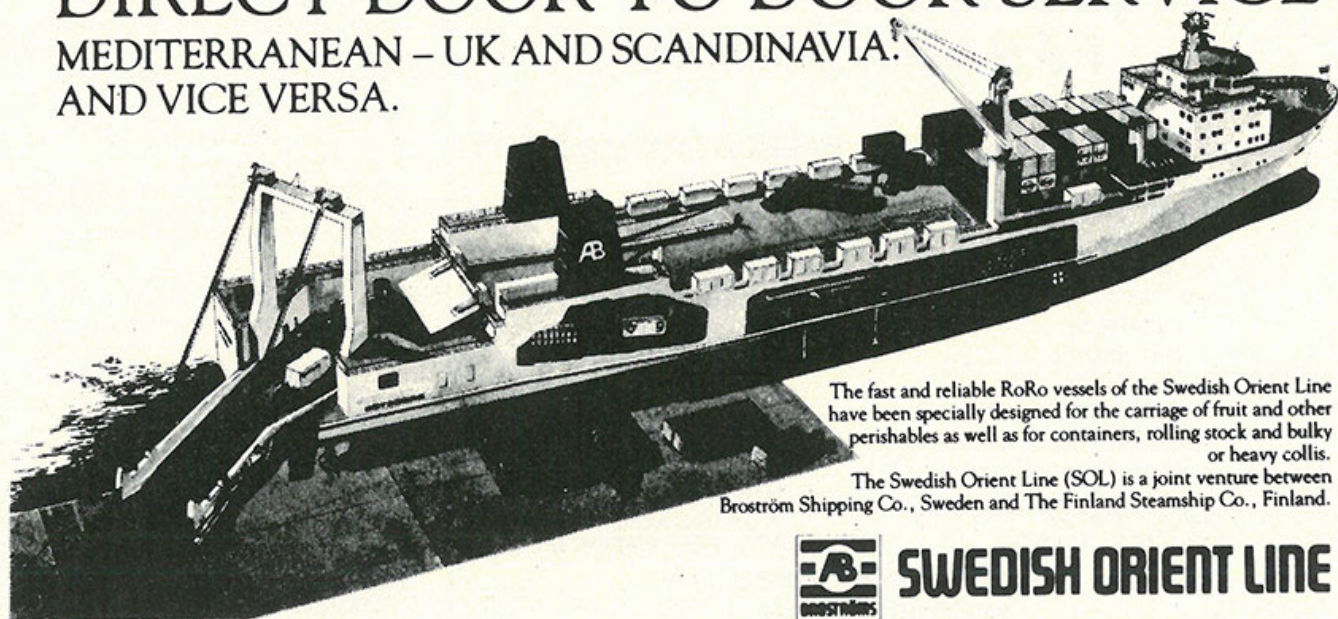
ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά τις πρόσφατες επιθέσεις κατά των δύο ελληνόκτητων τάνκερς στον Περσικό, δεν υπάρχουν μέχρι στιγμής ενδείξεις διαταράξεως του υποτονικού κλίματος που επικρατεί στην ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων. Οι πρόσφατες δύο φορτώσεις από την περιοχή 220.000 τόννων με προορισμό την Ιαπωνία στα WS 23 και 23.5 υποδηλοί την επιστροφή των ναύλων στα παλαιά χαμηλά επίπεδα.

Στά μικρότερα φορτία οι 150.000 τόννοι από Περσικό για δυτικές όψιόν πλήρωναν με ταξί WS 29 - 31.

Περισσότερη κίνηση παρατηρήθηκε στη Μεσόγειο αλλά σάν γενική παρατήρηση ισχύει το γεγονός ότι τα υπάρχοντα αποθέματα άργου των καταναλωτριών χωρών παραμένουν σε πολύ υψηλά επίπεδα, με αποτέλεσμα να μην προβλέπεται κάποια ανάκαμψη της ζήτησης κατά τις προσεχείς εβδομάδες.

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).

Από τις πραγματοποιηθείσες ναυλώσεις σημειώνουμε:

- 110.000 τον. Ράς Τανούρα για Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 37.5.
- 130.000 τον. Λιβύη για Γιούρομεντ WS 34.5.
- 70.000 τον. Βορ. Θάλασσα για άνατ. άκτη Καναδά WS 48.5.
- 34.000 τον. Καραϊβική για Άμερ. Κόλπο WS 105.

Στά καθαρά φορτία σημειώθηκε κάποια αύξηση της ζητήσεως ιδίως στον χώρο της

Άπω Ανατολής. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε:

- 28.000 τον. Σιγκαπούρη για Άσπινία, WS 102.5.
- 25.000 τον. Περσικό Κόλπο για Άσπινία, WS 117.5.
- 25.000 τον. Περσικό Κόλπο για Αύστραλ, WS 135.
- 30.000 τον. Μπαχάμας για δυτική άκτη ΗΠΑ, WS 95.
- 28.000 τον. Μαύρη Θάλασσα για Κόντινεντ, WS 95.

δολ. 29.50 φίο, 2.000/1.250 τον. φορτοεκφόρτωση Αύγ. 25-Σεπτ. 5.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ: Ποταμό Μισισσιππή 51-53.000 τον. γεννήματα Άμβέρσα/Ρότερνταμ/ Άμστερνταμ δολ. 8.50 φίο, 10 ημέρες, Σεπτ. 7-11.

ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: Βόρειο Ειρηνικό 52.000 τον. γεννήματα Άσπινία, δολ. 10.30 φίο, 11 ημέρες, Σεπτ. 25 - Οκτ. 6.

ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ: Βόρειο Ειρηνικό 25.000 τον. γεννήματα Άσπινία, δολ. 20.50 φίο, 5 ημέρες / 1.000 τον., Σεπτ. 1-10.

ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ: Ντουλούθ 17.000 τον. κριθής Καταγένα δολ. 25 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. Σεπτ. 1-10.

ΙΟΝΙΟ: Άμβέρσα 22.000 τον. κριθής σέ σάκκους Τζέντα/Γιέμπο δολ. 20.80 φίο, 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ: Πόρτ Καρτιέ 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 3.90 φίο, 5 ημέρες, Σεπτ. 5-15.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II: Μεγάλες Λίμνες 10.000 τον. γεννήματα Ματαντί, δολ. 38.65, 4.000 τον. φόρτωση /1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Αύγ. 25-Σεπτ. 5.

ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ: Άμερ. Κόλπο 5.000 τον. ζάχαρη σέ σάκκους Τζαμάικα δολ. 16 φίο, 600/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 18-25.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ: Τουμπάρσο 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Άσπινία, δολ. 9.15 φίο, φόρτωση κλίμακα/45.000 τον. εκφόρτωση Σεπτ. 1-10.

ΑΚΤΗ: Μεγάλες Λίμνες 17.000 τον. γεννήματα Τυνησία, δολ. 20.50 φίο, με συμπλήρωση 25.000 τον. Σαϊντ Λόρενς δολ. 13.50 φίο, 5 ημέρες/2.000 τον. Αύγ. 25-Σεπτ. 5.

ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: Σ κάγο 20.000 τον. γεννήματα ένα ή δύο λιμάνια Μαρόκο, δολ. 18 φίο, 4 ημέρες/4.000 τον. Αύγ. 27-Σεπτ. 5.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ: Σικάγο 18.000 τον. γεννήματα με συμπλήρωση 20.000 τον. Σαϊντ Λόρενς, Μαρόκο δολ. 16 φίο και 9 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. Αύγ. 25-Σεπτ. 5.

ΠΟΥΝΤΕΣ: Άμερ. Κόλπο 12.000 τον. σόγιας Βενεζουέλα, δολ. 11 φίο, 4 ημέρες/600 τον. Αύγ. 22-31.

ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΟΝ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Άκαμπα, δολ. 22 φίο, 5 ημέρες/1.250 τον. Αύγ. 18-27.

ΦΑ'ΙΒ Α'Ι'ΛΑΝΤΣ: Βόρειες άκτές ΗΠΑ συμπεριλαμβ. Τσάρλεστον 22.000 τον. κριθής χύδην Σαφί και Άγκαντίρ, δολ. 16, 5.000/2.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση και στους δύο λιμένες Σεπτ. 1-10.

ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ: Σικάγο με συμπλήρωση Σαϊντ Λόρενς 16.000/25.000 τον. γεννήματα Τυνησία, δολ. 21 φίο και δολ. 14 φίο αντίστοιχα, πλέον 75 σέντς για δεύτερο λιμένα εκφόρτωσης, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 20-30.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: Ποταμό Μισισσιππή 59.000 τον. γεννήματα Γιούροπορτ δολ. 8.50 φίο, 10 1/2 ημέρες, Αύγ. 18-24.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ: Μεγάλες Λίμνες 17.000 τον. γεννήματα ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 18.25 φίο, 6 ημέρες, Σεπτ. 10-25.

ΡΕΝΑ: Κούβα 20.000 τον. ζάχαρη χύδην Κίνα,

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΤΑΛΩ 2: Μαπούτο 35.000 τον. γαϊάνθρακες Άμστερνταμ/Ρότερνταμ/Άμβέρσα, δολ. 10.60 φίο, 4.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 10-20.

ΑΚΟΥΜΑΡΙΝ: Ρουέν 13.200 τον. κριθής δυτ. Άταλία, δολ. 10.25 φίο, όψιόν Άδριατική δολ. 11 φίο, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Ρότερνταμ 72.000 τον. γαϊάνθρακες Τάραντο δολ. 3.600 φίο, 2 1/2 ημέρες φόρτωση και εκφόρτωση, Σεπτ. 5-10.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Ριγιέκα 11.500 τον. λιπάσματα δυτική άκτη Άνδίας, δολ. 26 φίο, 1.000/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 27 - Σεπτ. 8.

ΜΑΔΕΡ: ΗΒ 15-17.500 τον. σιτηρά Άλγερία δολ. 17.35 φίο, 4.000/400 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 10-20.

ΔΙΔΥΜΟΙ: Άμβέρσα 27.000 τον. κριθής σέ σάκκους Τζέντα ή Γιέμπο δολ. 22 φίο, 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 13-17.

ΦΕΥΡΟΥΣ III: Βιτόρια 25.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 27.50 φίο, 3.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 1-15.

ΕΛΓΙΑΝΝΙ: Άμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ 16.000 τον. λιπάσματα Άνδία, δολ. 26.45 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση άμεση.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ: Άμβέρσα/Άμβούργο 14.000 τον. λιπάσματα δυτ. άκτη Άνδίας, δολ. 26.75 φίο, 3.000/1.000 τον. Αύγ. 20-29.

ΑΠΕΞ: Άμβέρσα ή Γκέντ 25.000 τον. κριθής σέ σάκκους Τζέντα ή Γιέμπο, δολ. 470.000 κατ' άποκοπή φίο, 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΓΙΟΥΟΚΑΡΡΙΕΡ: Άμβέρσα 19.21.000 τον. κριθής σέ σάκκους Νταμμάμ, δολ. 27 φίο, 2.500/1.000 τον. Αύγ. 21-23.

ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ: Βιτόρια 25.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 27.50 φίο, 3.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 15-20.

ΧΙΑΝ ΣΗ: Πόρτο Μαργκέρα 13.500 τον. λιπάσματα άνατολ. ή δυτική άκτη Άνδίας, δολ. 22.75 φίο, πλέον 50 σέντς για εκφόρτωση στην άνατολ. άκτη, 3.000/1.000 τον. Αύγ. 25-31.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ: Κόρκ ή Άμβέρσα 15.000 τον. λιπάσματα χύδην, δυτική άκτη Άνδίας, δολ. 25.50 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση Αύγ. 27 - Σεπτ. 5.

ΒΛΑΧΕΡΝΑ: Άλ Ρουγουαίς 20.000 τον. λιπάσματα χύδην, δυτική άκτη Άνδίας, δολ. 12 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 25 - 31.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 37.000 τον. d.w. του 1979, παράδοση στον πιλότο Νεάς Ύορκης Αύγ. 13 τό άργότερο, ταξίδι Τουρκίας με έπαναπαράδοση Πειραιά δολ. 5.500 την ήμερα.

ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ: 33.825 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊ Αύγ. 20-31, ταξίδι 40 ήμερών με παράδοση στον πιλότο Σμύρνης Άσkenτερού δολ. 4.250 την ήμερα συμπεριλ. ύπερωρών, πλέον δολ. 17.500 για πλοίο υπό έρμα.

ΟΣΕΑΝ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ: 26.053 τον. d.w. του 1972, παράδοση στον πιλότο Βρέμης Αύγ. 18-24, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Άσπινία δολ. 4.000 την ήμερα.

ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ: 17.195 τον. d.w. του 1979, πα-



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE
TONIO COLON
TELEX
From U.S.A.: 368-8572
From Others: 379-8572
TELEPHONE
Colon 45-0127
45-0137 45-0128
MAILING ADDRESS
P O Box 443
Colon R Panama
PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE
TONIO PANAMA
TELEX
From U.S.A.: 368-2633
From Others: 379-2633
TELEPHONE
Panama 23-9920
MAILING ADDRESS
P O Box 6-4000
El Dorado
Panama R Panama
CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

Οι 'Αγοραπωλησίες

ράδοση Σκώ Αύγ. 25 - Σεπτ. 1, ταξίδι Βαλτικής με επαναράδοση πιλότο 'Ελληνικού Λιμένος δολ. 4.650 την ημέρα.

ΑΓΑΜΕΜΩΝΩΝ: 23.074 τον. d.w. του 1983, παράδοση Βιτόρια Σεπτ. 6-10, επαναπαράδοση Κίνα ή Νοτ. 'Ιαπωνία, δολ. 4.800 την ημέρα.

ΑΚΡΙΤΑΣ: 23.168 τον. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο Χερσόγεια Αύγ. 21-23, ταξίδι μέσω Τζουμπάι διαρκείας 50-60 ημερών με επαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 5.750 την ημέρα.

ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.: 26.930 τον. d.w. του 1976, παράδοση Τσουκούμι Αύγ. 16-20, ταξίδι μέσω 'Αραβικού Κόλπου εκτός 'Ιράκ και 'Ιράν, με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 5.750 την ημέρα.

ΑΜΥΝΤΑΣ: 14.935 τον. d.w. του 1970, παράδοση Σαλβαντόρ Δμεση, ταξίδι Κίνας με επαναπαράδοση Χόγκ Κόνγκ/Ιαπωνία δολ. 3.900 την ημέρα.

MARINER: 15.044 τον. d.w. του 1969, παράδοση 'Αμβούργο Αύγ. 27, επαναπαράδοση Καράτσι/Σιγκαπούρη, δολ. 3.300 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΒΑΣΙΛΗΣ: 28.869 τον. d.w. του 1979, παράδοση Σιγκαπούρη Αύγ. 27 - Σεπτ. 5, ταξίδια 3-5 μηνών με επαναπαράδοση Σκώ/Πασέρο ή Βοστώνη/Σάντος δολ. 3.550 την ημέρα, όψιόν επαναπαράδοσεως Βανκούβερ/Μπαλμόρα δολ. 4.150 την ημέρα.

ΒΙΟΛΕΤΤΑ: 29.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση Φός Αύγ. 27-31, ταξίδια 5-6 μηνών με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Σκώ ή Μόντρεαλ/Ρίο ή Βανκούβερ/Μπαλμόρα, δολ. 3.700 την ημέρα, πλέον δολ. 1.000 τον μήνα για υπερωρίες εφόσον σκάφος βρίσκεται δυτικά του Μόντρεαλ. 'Εξτρα άμοιβή για επαναπαράδοση Βανκούβερ/Μπαλμόρα δολ. 45.000.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΤΟΡΙΣ: Πόιντ Νουάρ 120.000 τον. μέρος φορτίου, Σαιντ Κρουά WS 37,5, Αύγ. 23.

ΠΡΟΚΥΟΝ: Μεσόγειο 45.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 67,5, Αύγ. 24.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου, Χάλιφαξ WS 69, Αύγ. 24.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Μπανιάς 50.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 70, όψιόν Μεσόγειο WS 80, Αύγ. 20.

ΕΙΡΗΝΗ: 'Ες Σιντέρ 130.000 τον. Τρίεστη WS 35, Αύγ. 25.

ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Μίνα Σαούντ 118.000 τον. Ντέλαγουερ, WS 39, Αύγ. 20.

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Ράς Σουκχέρ 105.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 40, όψιόν Μεσόγειο WS Αύγ. 23.

ΣΚΙΑΘΟΣ: Φός 71.500 τον. Νάπολη, WS 57,5, Αύγ. 22.

ΔΡ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ: Σαλλόμ Βόε 62.000 τον. μέρος φορτίου Χάλιφαξ WS 57,5, Αύγ. 27.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Περσικό Κόλπο 40.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 109, Αύγ. 24.

ΜΑΡΙΛΙΑ: Σίντι Κερί 80.000 τον. Γιούρομεντ WS 45, Αύγ. 27.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Καραβική 33.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 84, Αύγ. 12.

ΛΙΜΠΡΑ: Κιουρασάο 20.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαν. ΗΠΑ WS 127,5, Αύγ. 12.

ΟΞΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΛ: Ράς Λανούφ 84.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα, WS 45, Αύγ. 16.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ: 'Αρζού 80.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 42,5, όψιόν Μεσόγειο WS 47,5, Αύγ. 16.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: 'Αρζού 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 112,5, όψιόν Μεσόγειο WS 125, Αύγ. 19.

ΕΛΕΝΗ Π.: Ντουμπάι 150.000 τον. Τρίνταντ, WS 25, Αύγ. 20.

'Αναμφισβήτητη ή ύφεση που παρατηρήθηκε στον τομέα των αγοραπωλησιών κατά τό διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο οφείλεται εν πολλοίς στην εποχιακή ανάπαυλα και την απουσία πολλών στελεχών από τά γραφεία τους, αλλά ακόμη και στο γεγονός ότι όλοι περιμένουν πώς θά εξελιχθεί ή αγορά με την έλευση του φθινοπώρου.

Οί τιμές των μεγάλων δεξαμενοπλοίων σημείωσαν αισθητή πτώση και τό υπερδεξαμενόπλοιο «HILDA KNUDSEN» 423.639 τον. d.w. επανήλθε στην αγορά σέ τιμή περί των 10 εκατομ. δολαρίων, ενώ δέν ολοκληρώθηκε ή πώληση του «MUNGUIA», 300.000 τον. d.w. του 1977 τό οποίο εφέρετο πωληθέν στά δολ. 6.500.000. Τό ελληνικό στροβιλοκίνητο τάνκερ «ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ», 253.994 τον. d.w. του 1972 επωλήθη σέ συμφέροντα Μέσης 'Ανατολής έναντι δολ. 4.000.000 προοριζόμενο νά άπασχοληθεί στην μεταφορά άργου από τό Κάργκ σέ άλλους λιμένες του Περσικού, ενώ οί ίδιοι πλοιοκτήτες αγόρασαν και τό στροβιλοκίνητο σκάφος «MUNDACA», 300.078 τον. d.w. του 1977, έναντι δολ. 6.500.000.

Στά μικτά σκάφη διακρίνουμε τό υπό βρετανική σημαία OBO «HELM» 161.798 τον. d.w. του 1974, τό οποίο άλλαξε πλοιοκτήτες στά δολ. 9.500.000.

Στά μπάλες κάρριερς δέν σημειώσαμε αισθητή διαφορά στίς τιμές και από τίς πραγματοποιηθείσες πωλήσεις σημειώνουμε τό «CAPE RODNEY» 26.931 τον. d.w. του 1976 στά δολ. 5.500.000 και τό «CELEBES» 33.329 τον. d.w. του 1970 στά δολ. 2.800.000. Στην ίδια τιμή άλλαξε πλοιοκτήτες και τό παναμαϊκό μπάλερ «MARIANA BOLTON» 33.330 τον. d.w. του 1971, που έπιβεβαιώνει τά σημερινά επίπεδα τιμών.

Τέλος στην κατηγορία πλοίων γενικού φορτίου είναι άξια μνείας ή πώληση των

τριών σκαφών «SEA ENCOURAGEMENT», «SEA ENDEAVOUR» και «SEA ENTERPRISE», 20.242 τον. d.w. του 1974, στά δολ. 2.650.000 ανά σκάφος, τιμή που ύποδηλεί την πτώση των άξιών σ' αυτή την κατηγορία πλοίων.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μέσα σέ συνθηκες σταθερότητας ζητήσεως και τιμών, ένας σεβαστός αριθμός πλοίων οδηγήθηκε στά διαλυτήρια της 'Απω 'Ανατολής, με προεξάρχοντες αγοραστές τούς Κινέζους διαλυτές.

Χωρίς ούσιαστικές μεταβολές, οί τιμές διαμορφώθηκαν ως εξής (δολ./τόννο βάρους):

Ταϊβάν:

VLCC και μεγάλα δεξ/πλοια 128/134
Ξηρού φορτίου 110/115

Κίνα:

Δεξαμενόπλοια 124/130
Ξηρού φορτίου 105/123

Ν. Κορέα:

Δεξαμενόπλοια 125/130
Ξηρού φορτίου 100/115

'Ινδία:

'Αναλόγως μεγέθους 90/100

Πακιστάν:

Δεξαμενόπλοια 90/95
Ξηρού φορτίου 80/90

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Σκίκντα 25.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 120, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 110, Αύγ. 17.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Μεσόγειο 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 110, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού/Άμερ. Κόλπο WS 85, άμεση.

ΤΑΤΙΝΑ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 75, Αύγ. 15.

ΤΑΣΙΑ: Καμπίντα 93.000 τον. μέρος φορτίου, Λά Κορούντα WS 50, Σεπτ. 3.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Μουάντα και Κολέ 118.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, WS 37, Αύγ. 3.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά άκτή 'Ατλαντικού/Άμερ. Κόλπο/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 99, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS όψιόν 'Ανατολ. 'Αφρική WS 138,5 Σεπτ. 3.

ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ: Κίνα 18.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, δυτική άκτή ΗΠΑ WS 147,5, Σεπτ. 8.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Λά Σαλινά 47.000 τον. μέρος φορτίου, Κίγκστον, WS 75, Αύγ. 21.

ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ: Τής 70.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 42,5, Αύγ. 29.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Μαύρη Θάλασσα 120.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 30, όψιόν Μεσόγειο WS 35, Αύγ. 24.

ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ: 'Ες Σιντέρ 80.000 τον. Μάλογα WS 50, Αύγ. 24.

ΠΑΤΜΟΣ: Κεϋχάν 85.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 54, όψιόν Μεσόγειο WS 59, Αύγ. 26.

ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.: Κεϋχάν 57.000 τον. μέρος φορτίου Καζαμπλάνκα, WS 75, Αύγ. 26.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τον. μέρος φορτίου, άνατολ. άκτή Καναδά WS 51, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 48,5, όψιόν 'Άμερ. Κόλπο WS 46, Αύγ. 28.

ΜΕΝΤΣΑΝ: Πόρτ Τζεντίλ 130.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού WS 34, όψιόν 'Άμερ. Κόλπο WS 31,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 33,5, όψιόν Μεσόγειο WS 36,5, Σεπτ. 1.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Σαλλόμ Βόε 62.500 τον. μέρος φορτίου, άνατολ. άκτή Καναδά WS 57,5, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 52,5, όψιόν 'Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 50, Αύγ. 29.

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1182/942, September 1st, 1984

RIGHTS AND UNDERSTANDING

There is the case of two men, a second mate and an oiler who took advantage of their right to repatriation at Buenos Aires in spite of the fact that their ship would be heading for Greece on the following day. The crewmen finally agreed to remain on board but this is not the first and neither it is the only case where seamen make or try to make unreasonable use of their rights.

In present conditions we consider it the duty of all seamen to help the shipowner, as long as their rights are not infringed, and in this case they were not infringed since nobody asked them to embark on a long voyage which would prolong their absence from home but only a voyage of 18 days which would be taking them home and saving the owner considerable expense since their replacement in Greece would have saved their air fares from Buenos Aires and the air fares of their replacements.

It is time for everybody to understand that in order to have employment, there must be ships to be employed on. Perhaps our seamen are unaware of the tragic situation at present where Greek ships of more than 3000 grt. currently in commission number no more than 1000 or so and that it is everybody's obligation to keep them running, not by giving up their rights but showing a measure of understanding.

A campaign in this respect should be undertaken by the Ministry and by the unions to inform our seamen of the difficult times Greek shipping is going through and make them aware of their obligation to support it as much as they can. After all, it is their livelihood we are talking about.

Otherwise, the trend towards foreign flags will continue and the ones who will suffer from this development are the seamen themselves.

Restraint is needed and that will come only when our seamen understand the real situation.

FREE REGISTRY

The American delegate to UNCTAD said, at the last meeting of this organisation, that his country supports all proposals aimed at improving the exercise of administrative control over ships by the country of their flag. But he does not think it expedient to make agreements at the expense to countries which apply the principle of free registry. It is to be noted that the United States owns the largest number of ships flying flags of convenience.

Moreover, at the same meeting, the director of the International Maritime Federation, which represents the owners of 28 maritime countries who control 60% of the world's merchant fleet, declared that the Federation is opposed to any proposal which introduces restrictions in the composition of crew complements, because such restrictions could prove disastrous for those countries which do not have sufficient crews and for those which gain substantial revenues from their nationals who work on foreign ships. At the same time, these restrictions would not improve safety standards and would cause much unemployment among seamen.

The same position was naturally supported by Liberia.

A 400 - YEAR TRADITION

Four hundred years in shipping is a record that few Greek families can beat. Yet that is the case with the Vergottis family and Britain's shipping journal "Fairplay" reminded us the other day.

The Vergottis family derives from the village of Kourkoymelata in Cephallonia — a village that was entirely reconstructed by the late George Vergottis after the devastating earthquakes of 1953. The family treasures a document

which dates back to 1584 and which proves that a shipmaster named Vergottis had chartered his ship to carry hides from Cephallonia to Serbia. Since then, the maritime activity of the Vergottis family has been continuous under Venetian, British and finally Greek rule to our day.

The Vergottises opened their first U.K. office in Cardiff in the early part of the century and, in 1920, transferred to London where they became prominent among the Greek shipowners in the City.

The London and Piraeus offices are managed today by scions of the Vergottis family who are no doubt proud of their long and successful heritage.

AN INTERNATIONAL MEETING TO BE HELD IN PIRAEUS ON WORLD ECONOMY AND SHIPPING FINANCE

With the objective to provide a special opportunity for all those involved in the shipping business to come to grips with recent developments in the world economy, to clarify their ideas on international trade and banking and to reflect on the problems encountered in shipping finance today, the Piraeus Marine Club organises an International Meeting which will take place in Piraeus between October 2-4, 1984.

The meeting will include three, half-day sessions during which the following Speakers and Panelists will exchange views under the academic assistance of the International Centre for Shipping and Shipping Finance of the City University Business School.

Charles P. Barrington, Director of Ship Finance, Grindlays Bank Ltd, London.

J. Graham Day, Chairman British Shipbuilders, London.

G.F. Dymock, Director Hambros Bank Ltd., London.

Christopher Elwen, Partner Holman,

Fenwick and Willan Solicitors, London.
Christian Friggast, Managing Director
PRIVATbanken Ltd., London.

Costas Th. Grammenos, Director Inter-
national Centre for Shipping and Ship-
ping Finance, London.

Brian Griffiths, Dean, City University
Business School, London.

Rex W. Harrington, Ass. General Mana-
ger, International Banking Division, Wil-
liams and Glyn's Bank Ltd., London.

G. Hatzieleftheriades, Vice President, E-
letson Corp. Piraeus.

M. Peraticos, Vice President, Greek Sh-
ipping Cooperation Committee, London.

Ted Petropoulos, Head of Transporta-
tion, Energy and Project Finance dept.,
Algemene Bank Nederland, London.

THE MARITIME SCHOOLS

According to a ministerial decree, 210
new pupils are to be admitted this year
to the three public maritime schools
now functioning. 90 have been enrolled
at the deck officers' school in Piraeus,
60 at the engineers' school in Eleusis
and 60 at the radio officers' school in Pi-
raeus.

There appear to be problems, howe-
ver, with the private maritime schools
which are very poorly attended. Of the
19 such schools throughout the co-
untry, very few can make up complete
classes while at others, the number of
pupils can be counted on one hand.

It would be a pity if these schools (10
engineers' schools, 6 radio officers'
schools and 3 schools for deck officers)
had to close. It should be remembered
that for the past fifty years, a substan-
tial number of the officers who have
staffed Greek ships received their basic
training at these establishments.

NEW MARITIME GUIDE FROM LLOYD'S

Lloyd's Register of Shipping has just
launched its latest information source,
the "Maritime Guide", which covers a
wide range of data — from a ports ga-
zetteer with maps to an index of call
signs of the world's merchant fleet.

The port facilities section provides ex-
tensive coverage of wet and dry docks

worldwide, with details of key dimen-
sions, crane and equipment, lifting
capacities, berthage and draught re-
strictions, plus information on planned
developments. In a separate section,
the ports gazetteer lists over 12,000 pla-
ces, with their latitudes and longitudes,
acting as an index with cross referen-
ces to the 24 pages of detailed, coast-
orientated high quality colour maps.

A unique and important feature is the
call sign index which lists, in alpha-
numeric order, over 66,000 call signs of
the world's merchant fleet cross refe-
renced to the latest ship name and
gross tonnage as recorded in Lloyd's
Register of Ships. Also included is a
comprehensive ready reference to the
current telegraphic addresses and telex
numbers of thousands of companies
worldwide, either by name or by telex
number.

PANAMA CANAL CELEBRATES 70TH ANNIVERSARY

Last August the Panama Canal cele-
brated its 70th Anniversary. It was on
August 15th, 1914 that the s/s Ancon
made the historical inaugural transit of
the Canal.

During its seventy years the Canal
provided a new link in the lanes of in-
ternational commerce. Since that time,
more than 625,000 vessels have transi-
ted the water-way, carrying nearly four
billion tons of the world's goods from
one ocean to the other.

With expertise and experience deve-
loped over the years, the canal's team
of professionals safely and efficiently
handles all types of vessels and hun-
dreds of different commodities desti-
ned for countries throughout the world.
Tradition, dependability — all form part
of the rich heritage of a waterway dedi-
cated to serving world trade.

The safety record of the Panama Ca-
nal is the best in its history and ships ar-
riving at the canal today experience vir-
tually no delays in completing transit.
Modern tug boats, towing locomotives
and skilled transit personnel ensure the
safe and rapid transit of vessels.

50 YEARS AGO

— The anarchy continues. After
the deplorable events in Buenos Ai-
res, new incidents took place in Rot-
terdam which are damaging to the vi-
tal interests of Greek shipping and
our national prestige.

— Mr. E. P. Yannoulatos, a ship-
ping agent in Shanghai, has as-
sumed the duties of deputy consul-
general of Greece in that city. The
Greek flag that flies over his office is
the gift of the master of the s.s. Kera-
mies, on behalf of the owners, Mes-
sers. N. G. Lykairdopulo of London.

— We are informed that Mr. S. So-
rrotos, manager of the Lykairdopulo
office in London, has been elected a
member of the International Law As-
sociation in recognition of his long-
standing efforts towards achieving
international cooperation in shipping
affairs.

— Three more ships under the Pa-
namian flag have been transferred
to Greek registry. They are the "Oros
Athos" owned by Messrs. Rethymnis
and Kulukundis; the "Oros Ymittos"
owned by Mr. Koulouthros and the
"Nelly" owned by Mr. J. Margaronis
totalling 13,951 grt.

— We are informed that the ss
"Panos" abandoned to the insurers
by Mr. Protopapas, of 4,306 grt. and
built in 1915, has been bought by Mr.
Aristotle Onassis — his third cargo
ship — and been renamed "Onassis
Maria".

FIRST RTA84 SUCCESSFULLY STARTED

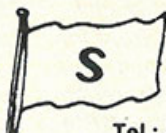
The first Sulzer RTA84 engine, a six-
cylinder model, is now undergoing test-
bed trials at Mitsubishi's Kobe engine
works. Started on August 1st, it has al-
ready run successfully at full load and
is now going through a series of optimi-
zation trials.

As the largest bore size in the RTA se-
ries, the RTA84 offers remarkable fuel e-
conomy through the combination of ex-
tremely low fuel consumption and very
low propeller speeds, down to 65rev/min
minimum. Covering a power range of
7280-39720 kW (9920-54000 bhp), it is
thus particularly attractive for the very
large ore/bulk carriers now being orde-
red. Further orders have already been
received to power large container ships
and VLCCs.

The 6RTA84 now being tested has a
maximum continuous contract rating of
12555kW (17 070bhp) at 70rev/min and is
to be installed in a 155,000 tdw ore/bulk
carrier building at Mitsubishi's Nagasa-
ki shipyard for Japanese Shipowners.

STRATAKIS SHIPPING (AGENCIES) CO. LTD.

Daily 24 hours complete agency service



2, KAPODISTRIOU STR.,
PIRAEUS, GREECE

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



Link Maritime Enterprises S.A.

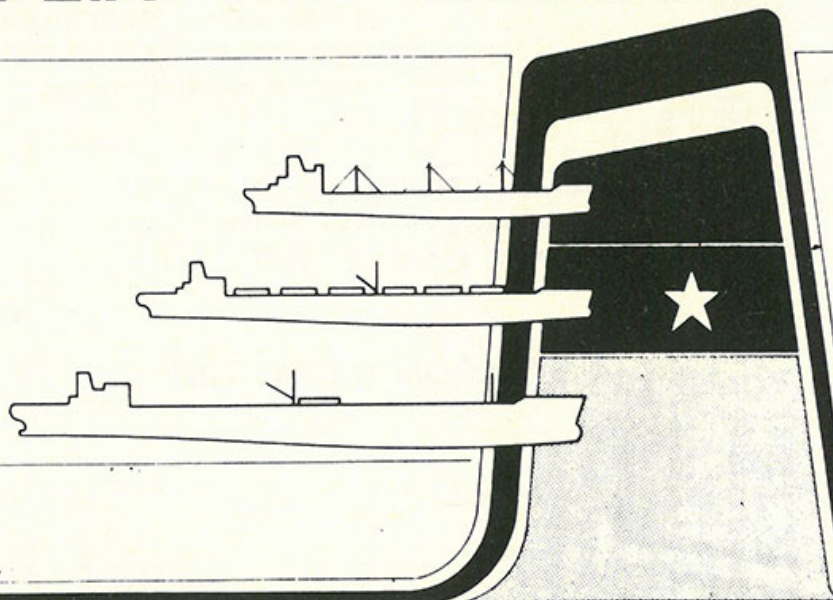
- **chartering**
- **contracting**
- **sale & purchase**

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

**ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 10 Πειραιάς

Τηλέφωνα: 4176 658 - 4122 537

Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά

Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 193

Editing & Printing offices: 77 Notara Street

P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus

Phone: 01 - 4176658 or 4122537

Cable: "CHRONIKA" Piraeus

Γραφεία Βορείου Ελλάδος: Βασ. Ἡρακλείου 51- 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη

Τηλέφωνα: (031) 277963 - 278119

Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 3.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 3.000
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
East and Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120,00



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΞ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΒΙΝ Ο'Τ'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	66	51073	α. Τζέντα 28/6
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. Λ με 6/7
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Γκρήν Μπαί 12/7
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ε. Χιροσίμα 8/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	α. Ρότερνταμ 29/6 γιά 'Αλγκεκίρας
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Μάρ ντέλ Πλάτα 4/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	α. 'Αμστερνταμ 12/7
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ 'Ελευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	ε. Σ. Βίνσεντ 4/5
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Κάρντιφ 21/4 γιά 'Αλγέρι
ΑΓΙΑ-ΕΡΗΜΗΝΗ	70	18628	α. Γκάνδη 5/7 γιά Τζέντα
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	α. Λός 'Αντζελες 12/7
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412	α. Τζέντα 28/6
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Κρίστιαντ 23/6 γιά 'Ερυθρά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	α. Λεμεσό 6/7
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Τσάρλεστον 14/7
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	α. 'Αμβέρσα 17/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Βενετία 2/7 γιά Βομβάη
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ἀργεῖ 'Ελευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Λός Πάλας 1/7
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	ε. 'Αμβέρσα 14/7
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	α. Χαλκίδα 12/7
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. 'Αμβέρσα 10/7
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	ε. Σάντος 8/7
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	α. Μπαντάρ Χομεινί 2/7
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Βενετία 16/7
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	α. Ρουέν 10/7 γιά Καζαμπλάνκα
ΑΜΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Μπαντάρ 'Αμπάς 19/6
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	α. Θέοντα 15/6
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ 'Ελευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ 'Αντίκυρα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ 'Ιθάκη
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Καστελαμάρε 9/6
ΑΘΗΝΑ Κ.	61	11980	ε. Ταμπικό 5/7
ΑΘΗΝΑΙ	82	11047	α. Μάλτα 11/7
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	62	3361	στή Βομβάη
ΑΘΛΟΝ	70	10428	ε. Μομπάσα 10/7
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	α. Σαβόνα 13/7
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Φλάσινγκ 3/7
ΑΘΩΣ	72	1586	α. Κόρκ 29/6 γιά Ρότερνταμ
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρικονομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ε. Ρότερνταμ 14/7
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4109	α. Θέοντα 11/7
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	64	6387	δ. Σουέζ 12/7
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΝ	68	5537	ε. 'Αμβούργο φ22/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	α. Λός Πάλας 19/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	66	5527	ε. 'Αμβούργο 3/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	δ. Κωνίπολη 15/7
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	στό 'Αμβούργο 29/6
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Χόγκ Κόγκ 15/7
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Πειραιά 11/7
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ε. Ντάρμπαν 10/7
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	ε. Σαλάλα 9/7
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 29/6
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/6
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ε. Γδύνια 15/7
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΕ'ΙΖ	72	11185	α. Λός Πάλας 16/6
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ε. Ταμπικό 28/6
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	ε. Σουέζ 12/7
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	δ. Π. Σαίδ 12/7
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9178	α. Τζέντα 9/7
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208	α. Θέοντα 4/7
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025	α. Σάντος 4/7
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	στὰ Νυρόρα 2/7
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	δ. Π. Σαίδ 9/7
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	α. Λομέ 6/7
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ 'Αργοστόλι
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Φιλαδέλφεια 11/7
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Κολόμπο 13/7
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	υπό παραλαβή
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Ντάρμπαν 10/7
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	υπό παραλαβή
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	16715	ε. 'Αλεξάνδρεια 10/7
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	ε. Μπαγκκόλι 16/7
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Σεβίλλη 28/6
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	ε. Τόκυο 9/7
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	ε. Γιβραλτάρ 11/7
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑ/ΑΤ	77	9083	α. Μόντρεαλ 8/6
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΛ	66	13633	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/6
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΤ	69	13942	α. Λός Πάλας 2/7
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/5
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	α. Θέοντα 11/7

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	α. Καλουντμπογκ 12/6 *
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4838	α. Θέοντα 11/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Μπορντώ 17/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	σε θέση 31 368, 38 26 Δ 16/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Χέου Πόιντ 19/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	63	6303	δ. Σουέζ 17/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ε. Στουμπάλα 8/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517	α. Σάντος 10/7
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	α. 'Αμβούργο 8/7
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Πόρτ Κέμπελ 10/7
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Μπουένος 'Αίρες 30/6
ΑΚΗΣ Σ	57	6205	α. Χαλκίδα 28/6
ΑΚΩΗ	77	16080	α. Κηλονγκ 13/7
ΑΚΩΗ	71	15119	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	δ. Κωνίπολη 7/6
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	α. Σάντος 7/7
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	ἀργεῖ Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Ρότερνταμ 11/7
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	66	25084	δ. Κωνίπολη 18/6
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Χάλιφα 30/6
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ε. 'Αμβέρσα 10/7
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341	στό Μπεντί 5/5
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεῖ 'Αστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Μπ. 'Αίρες 12/7
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Μομπάσα 14/7
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Μπλιμπό 25/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Τζέντα 30/6
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Πειραιά 11/7
ΑΚΤΙΟΝ	78	11286	ἀργεῖ Τρικονομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	δ. Π. Σαίδ 15/7
ΑΛΒΥΟΝ	62	13122	α. 'Αλεξάνδρεια 12/7
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	δ. Π. Σαίδ 9/7
ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Σάντος 9/7
ΑΛΕΚΟΣ Μ (δ.)	65	40043	δι'Αδυσση Ταϊβάν
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Α (δ.)	70	48462	ε. Γένοβα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Πειραιά 30/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	α. Π. 'Αρθουρ 29/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Κόμπε 12/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	α. Ρίο 'Ιανέιρο 18/6
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΡΥΖΗΣ	44	7207	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ (μ)	78	60653	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	στό Ντουμπάι 13/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΛΟΥΕΡ	67	7560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	ἀργεῖ Σάρζα
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	δ. Κωνίπολη 8/7
ΑΛΙΑΚΜΟΝ	68	16229	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434	ε. Μπουένος 'Αίρες 12/7
ΑΛΙΚΗ	72	10069	α. Ρεσίφ 18/5 γιά 'Αλγερία
ΑΛΙΚΗ II	76	12376	υπό παραλαβή
ΑΛΙΚΗ I Π.	70	10011	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Πειραιά 17/7
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	επισκευές Πειραιά
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	ε. Τζέντα 14/7
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Παρανάγουα 14/7
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Ντάρμπαν 16/7
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088	α. 'Αμστερνταμ 7/7
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ἀργεῖ Λονδίνο
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. 'Αμβέρσα 14/7
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/7
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Μπ. 'Αίρες 29/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	δ. Ντουμπάι 3/6
ΑΛΚΩΝ	68	17374	ε. Πειραιά 10/7
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Δουβλίνο 10/7
ΑΛΜΑ	63	1594	στη Μαδέιρα 19/7
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Πόιντ Λύνας 12/7
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	α. Ρίτορντς Μπαί 23/6
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	70	1800	ε. Μακάι 13/7
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	α. Γδύνια 11/7
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 7/7
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Χόγκ Κόγκ 11/7
ΑΛΤΙΣ	70	2605	α. Π. Σαίδ 13/7
ΑΛΦΑ	67	4722	α. Λάγος 1/6
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	α. 'Αϊόι 5/6
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	ε. Λισαβόνα 12/7
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Ρεγιουνιόν 1u
ΑΜΑΖΟΝ	79	10966	ε. Πενάγκ 5/7
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	δ. Παναμά 20/6
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	δ. Σουέζ 10/6/83
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Σάντος 15/7
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Γιοκοχάμα 5/7
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Σαουθάμπτον 8/7
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ἀργεῖ 'Ηαχάβεν
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	δ. Κωνίπολη 15/7
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	δ. Ντόβερ 27/6
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	α. Λός 'Αντζες 12/7
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9961	α. Λός Πάλας 29/6
ΑΜΦΙΡΙΤΗ	78	10995	α. Πόρτ 'Αρθουρ 28/6
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Σιγκαπούρη 16/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	ε. Ντιμμάμ 5/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Νιουπόρτ 9/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	υπό παραλαβή
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	ε. Π' ρτ Πίρι 11/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	α. Χόγκ Κόγκ 6/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	δ. Παναμά 8/7 *

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ.	68	9118	α. Λέγκχορν 6/7 *	ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΥ	76	13633	α. Κομά Μπαίτ 5/7	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	α. Λισσαβόνα 30/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889	ε. Μπρέμερβαρν 17/7	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	ε. Σάουθεντ 'Ανκοραντζ 9/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	ε. Νητρώιτ 12/7	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	α. Ραβέννα 30/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	α. 'Αμβέρσα 17/7	ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	α. Πόρτο Κορτές 25/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Λατόκα 25/6	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	στο Ροζάριο
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	α. Σιγκαπούρη 12/7	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Ρεσίφερ 4/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ.	81	35522	α. Πόρτ Γουάσκοτ 22/6	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Ρίο 'Ιανέιρο 12/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	δ. Παναμά 13/7	ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Π' ρτ Κέλανγκ 9/7	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633	α. Σιγκαπούρη 5/7	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Μπαρμπάντος 9/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Βιζακαπάνομ 10/7	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Καραϊάμ 6/7	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ.	65	20206	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Ντόβερ 12/7	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	δ. Σουέζ 9/7	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. 'Ικόνιο 28/6	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘΘ	65	11334	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	δ. Δαρδανέλια 18/6	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ε. Σίμα 10/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Χουανγκπού 20/6	ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	δ. Γιβραλτάρ 27/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Π. Χάρκουρτ 12/7	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Γκράντε 12/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	δ. 'Ελσινόρη 6/7	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Σιγκαπούρη 7/7
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Πειραιά 4/6	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Μπάγια Μπλάνκα 31/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Λισσαβόνα 2/7	ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	στο Κουβέιτ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Κων/πολη 19/5	ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Νταμά 24/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448	α. Ρεσίφερ 12/7	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Μαρίνα ντί Καράρα 12/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	ε. 'Νοτ Λόντον 14/7	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259	ε. Φουτζέιρα 7/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	α. Ρεσίφερ 12/7	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Σιμζού 3/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Π. (δ.)	75	70668	α. Πειραιά 9/6	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	30149	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/7
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19623	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Πάρις 9/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΕΑΣ	71	18634	α. 'Αμβέρσα 14/6	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Παλέρμο 9/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Παλέρμο 9/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α.	83	10470	α. Παλέρμο 9/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Παλέρμο 9/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Παλέρμο 9/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Παλέρμο 9/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781	α. Παλέρμο 9/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Παλέρμο 9/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Παλέρμο 9/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Παλέρμο 9/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Παλέρμο 9/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΕΜΟΣ	78	8376	δ. Σουέζ 17/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	α. Λας Πάλμας 13/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Ταμπίκο 5/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΘΙΑ	64	11034	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΘΙΠΗ Α.	76	16646	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΝΑ	64	2020	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΝΙΤΑ Α.	65	19758	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΕΛΑΡΚΤΙΚ	69	11430	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΕΛΑ	62	4207	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΝΤΩΝΥ III.	77	38515	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΕΙΟΣ	65	3860	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ.	76	6051	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΠΗΛΩΤΗΣ	63	9733	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΠΙΚΟ	64	9668	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΠΟΥΣ	70	3275	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΩ	72	16207	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΘ	76	1579	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ.	63	9778	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΙΑΔΗ	79	16189	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	72	42253	

ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.	63	9269	ε. Βόλο 20/6.
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	α. Νάντη 8/6
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	70	2818	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	68	12005	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	60	6572	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ)	72	119794	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΟΜΑΡ	71	16313	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΟΡΡΑΣ (δ)	70	31464	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΥΖΑΝΤΑ Τ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ)	67	35041	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	α. Ρότερνταμ 13/7
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	α. Κόμπε 12/7
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Κόμπε 12/7
ΓΑΛΗΝΗ (μ)	73	71318	α. Κόμπε 12/7
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	α. Κόμπε 12/7
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	α. Κόμπε 12/7
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Κόμπε 12/7
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ)	66	38818	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΝΣ	67	15421	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ)	61	18796	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ)	66	30647	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	α. Κόμπε 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ)	68	38124	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΝΗΜΑΡ	61	10671	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	72	14315	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΡΩΣΗ	77	14274	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΟΥΡΩΣΚΑ Υ'	74	19702	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΩΤΑ	62	10163	α. Κόμπε 12/7
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ)	64	34568	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ)	65	2986	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ)	65	3998	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΑΤ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΑΛΛ	70	15302	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ)	67	48717	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ Α' ΤΑΝΤ (δ)	66	45251	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΥ	67	51644	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	13027	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦ	77	16432	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦ	68	16275	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΗ.	65	7952	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	78	14531	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Κόμπε 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	α. Κόμπε 12/7

ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΥ	72	12959	α. Χιούστον 27/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	δ. Π. Σαϊδ 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚ	72	43479	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. 'Αλεξάνδρεια 13/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531	δ. Παναμά 4/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	75	13036	α. Ρότερνταμ 27/6
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	α. Γιοκχάμα 10/7
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	ε. Σιγκαπούρη 8/5
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Ζήμπουργκ 6/7
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	ε. Τζέντα 8/7
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	στό Μπουσού
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	63	15381	ἀρχει Τσετουμπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	α. Μοντεβιδέο 11/6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α. Αϊοί 7/7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	ἀρχει Τρινκομάλη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389	ἀρχει Τσετουμπάλ
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	δ. Γιβρα 16/7
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ἀρχει Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	66	16229	ἀρχει Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	ε. 'Αλεξάνδρεια 11/7
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΛΙΒ	69	26356	α. Τάραντα 5/7 γιά Μπ. 'Αϊρε
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΣ	65	16483	μετον. «ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ» (Μποχ.)
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	ε. Γάνδη 5/7
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΘ	66	20723	δ. Π. Σαϊδ 15/7
ΓΟΡΓΟ	58	7061	ἀρχει 'Αστακό
ΓΟΥΛΙΒ (δ)	58	12732	ἀρχει Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ Α' Τ'Λ	68	2206	υπό παραλαβή
ΓΟΥ'Ν'ΤΦΟΡΣ	62	1427	στον Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Κουβέιτ 16/6 γιά Βραζιλία
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	δ. Παναμά 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 29/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Παναμά 15/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. 'Τοτ Λόντον 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Φόρ 8/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Νταμμά 7/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Πειραιά 30/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	ε. Τζέντα 21/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΗΠ (δ)	80	40357	α. Γουέστερνπορτ 6/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Νταμμά 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	α. Τσαρλεστον 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	δ. Σκότ 28/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΧΕΣ (δ)	84	17199	α. 'Οκλαντ 28/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	ε. Πειραιά 2/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	δ. Γιβραλτάρ 4/7
ΓΟΥΡΟΠ	82	19555	ε. Σίμα 8/7
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ἀρχει Γαλαξειδί
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Μοντεβιδέο 16/7
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	ἀρχει Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ἀρχει 'Αργστόλι
ΔΕΛΤΑ (δ)	61	7864	ἀρχει Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	ἀρχει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	μετον. ΣΗ Ε'Ι'Ρ (Μαλτ.)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Βάλ Πάμας 17/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	α. Λοδονσία 9/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	ἀρχει 'Αστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	ε. Γκτόνακ 13/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ἀρχει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στό Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Παναμά 13/6
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000	α. Φιλανδελφία 7/7
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	ε. Λορέ 2/7
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Μαχαρίνη 13/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	μετον. «ΑΦΡΙΓΟΥΝΤ» (Παν.7)
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ἀρχει Γαλαξειδί
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	ἀρχει Αισσαβάνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	ἀρχει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ἀρχει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ- ΤΗΣ	63	8380	α. Τζέντα 8/7
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ)	58	16277	ἀρχει Πειραιά
ΔΙΑΚΑΝΗΣ	63	8872	ἀρχει Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ἀρχει Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ)	58	13105	ἀρχει 'Ελευσίνα
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Σάν Λορέντζο 17/7
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	δ. Σουέζ 23/6
ΔΙΔΩ	70	10378	δ. Σουέζ 13/7
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	ἀρχει 'Ιθάκη
ΔΙΟΝΗ (δ)	67	44646	ἀρχει Πειραιά
ΔΙΟΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Μπάχια Μπλάνκα 25/6
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ)	68	48687	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/6
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	ἀρχει Πειραιά
ΔΡΥΣ	65	20201	α. Πειραιά 29/6
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ)	66	48801	α. Π. 'Αρβουρ 27/6
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Π. Σαϊδ 7/7
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΗ	78	16326	α. 'Αμβέρσα 17/7
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΝΤΕΜΤ	84	21300	υπό κατέλκυση
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398	α. Νίκισι 3/6 γιά Φιλιππίνες
ΔΩΡΙΟΣ (δ)	67	43231	ε. Π. Λά Κρούζ 24/6
ΕΒΕΛΑΥΝ	63	11893	ἀρχει Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀρχει Βασσάρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Γκήλογκ 19/6 γιά 'Ιράν
ΕΒΡΟΣ	62	20372	ἀρχει Γαλαξειδί
ΕΘΝΙΚ (δ)	75	125947	ἀρχει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Τάμα 9/7
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157	δ. Ντόβερ 13/7
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	α. 'Αμβέρσα 17/7
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ)	72	113780	α. Πειραιά 23/7
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	δ. Κων/πολη 15/7
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ)	68	48687	α. Σάλλομ Βόε 4/7
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	ἀρχει Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ἀρχει Γαλαξειδί
ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Θέουτα 28/6 γιά Πειραιά
ΕΚΤΩΡ	75	14523	δ. Κων/πολη 14/7
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	α. Γουέτερφορντ 11/7
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	α. Μπαρμινάτος 3/7
ΕΛΛΑΦΙ	68	19495	α. Μπ. 'Αϊρε 28/5

ΕΛΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12142
ΕΛΕ΄ΙΣΤΡΙΑ Ι	64	10652
ΕΛΕ΄ΙΣΤΡΙΑ VIII	59	9237
ΕΛΕΝΑ Β	73	20713
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672
ΕΛΕΝΗ	63	10936
ΕΛΕΝΗ	80	1995
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ ΔΡΕΛ.	61	7293
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ.	63	4390
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	73	13098
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ΄ΙΣ	62	6846
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	71	10328
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΣΠΟΡΕΡ	78	17172
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ΄ΙΤΟΡ	78	17172
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ΄ΙΤΟΡ	72	8987
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΥ	62	9667
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ΄Υ	62	6846
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ.	72	8987
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΝΘ	72	10328

ΕΛΛΗΝ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Τ'ΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17478
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ).	69	41847
ΕΛΠΑΝ	67	5487
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	27830
ΕΜΟΥΛΙ (δ).	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΜΑΤΟΝ	67	9548
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (δ).	67	46248
ΕΡΟ'Κ ΣΕ'Υ ΛΟΡ	57	2074
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ).	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΕΛΜΟΣ	60	14609
ΕΥΒΟ'Κ'ΚΟΣ ΛΚΑΛΦ	63	8454
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΝ Λ.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630
ΕΥΛΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΥΠΟΣ ΕΣΠΕΡΣ	56	2672
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΝΕΡ	72	6680
ΕΥΤΑΘΙΑ	57	7165
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344
ΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΦΑΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΦΕΣΣΟΣ (δ).	75	57160
ΦΗ.	61	3791.

ZANET.....	66	4503
ZANNHΣ.....	81	22857
ZANNHΣ MIXAΛOΣ.....	74	30168
ZANTE (δ).....	69	54282
ZETTA.....	71	20516
ZEYΣ.....	60	11687
ZEΦYPOΣ.....	77	16366
ZHNQ.....	81	23100
ZINI.....	76	11348
ZYPOΣ.....	76	19166
ZYPOΣ.....	69	3490
ZΩH XPICTINΑ.....	65	34501
HBH.....	70	2865
HZY PA'INTEP.....	81	4617
HIIOΠOΛIΣ.....	77	34035
HPQ.....	65	23390
HETTOY'INT.....	81	16700
HETTPORT.....	67	27018
HΦAICTOΣ.....	66	21374
ΘAΛAΣZIHH AΞIA.....	84	16794
ΘAΛAΣZIHH AYTH.....	76	14052
ΘAΛAΣZIHH ΔOΞA (δ).....	77	76088
ΘAΛAΣZIHH KYPA.....	78	15680
ΘAΛAΣZIHH MANA.....	77	15680
ΘAΛAΣZIHH XAPA.....	84	16794

ε. Γκτάσος 22/6 *

ε. 'Αλεξάνδρεια 27/6

άρχει Στυλίδας

α. Πειραιά 21/6

ε. Μανίλα 20/5

άρχει Πειραιά

ε. Καλαί 4/7

άρχει Πειραιά

ε. 'Αμστερνταμ 17/7

μεσογειακές μεταφορές

υπό παραλαβή

άρχει Γάνδη

α. Σαβόννα 13/7

α. Φιλαδέλφεια 23/6

ε. Μπρέιξ 16/7

μεσογειακές μεταφορές

ε. 'Ανκόνα 13/7

δ. Π. Σαϊδ 15/7

α. Πι. 'Ελζαμπεθ 27/6

δ. Κων/πολη 14/6

στή Σιγκαπούρη 12/6

α. Τζέντα 26/3

στή Σιγκαπούρη 2/7

στή Σιγκαπούρη 12/7

στή Ν. 'Υόρκη 2/7

άρχει Πειραιά

επιβλήθη διάλυση

στις Μπίτερ Λέικς 6/5

άρχει Πειραιά

στή Νέα 'Υόρκη 2/7

άρχει Πειραιά

άρχει 'Ελευσίνα

ε. Ναγκογία 13/7
α. 'Αμβούργο 12/7
α. Χάμπτον 5/7
α. Ρότερνταμ 6/7
α. 'Αμβέρσα 13/7
α. Μπόγια Μπλάνκα 16/6
α. Τενερίφη 1/7
ε. Τζέντα 4/6
δ. Κωί/πολη 7/7
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Ρευνιόν 15/7
ε. Γκίλονγκ 15/7
δ. Π. Σαΐδ 12/7
ε. Νουκατοσί 8/7
αργεί Σετουμπάλ
δ. Κων/πολη 12/7
ε. Λεμεσό 15/7
αργεί Πειραιά
α. Κόμπε 10/7
στην Γάνδη
α. Σάντος 16/7
αργεί Πειραιά
α. 'Αμβέρσα 17/7
αργεί Πειραιά
α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/7
α. 'Αλγκερίδας 3/7
α. Μπ. 'Αϊρες 16/6 για 'Αμβούργο
πωλήθη διάλυση
αργεί Χαλκίδα
Πόρτ Σαΐδ 9/7
Σάντος 12/6
Γιβραλτάρ 10/7
Π. 'Αρθρου 10/7
Ρουέν 9/7 για Αίγυπτο
Νουκατοσί 1/7
Καράτι 11/7
Πειραιά 24/2
αργεί Πειραιά
Χιούστον 17/6
Σκώ 27/6
Λύτλετον 13/7
Διά Πάλμας 3/7
Ντόρμπαν 19/6
αργεί Πειραιά
Σάν Φραντζίσκο 29/6
σοσιακός μεταφορές
'Αμβέρσα 17/7
αργεί Στυλίδα
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Χαλκίδα
αργεί Πειραιά
αργεί Χαλκίδα
Ντόβερ 4/6
Νιούκασλ 4/7
Σουζέ 14/7
Νασάου 28/6

Δουνκέρκη 12/7
Καράτι 17/7
Ροζάριο 23/6
N. 'Ορλεάν 4/7
Ρίτσαρντ Μπαϊ 24/6
γχει Πειραιά
N. 'Ορλεάν 9/6
Τζένταν 11/7
Χάβρη 11/7 γιά Λομέ
Κέιν Τάουν 5/7
γχει 'Αστακό
γχει Πειραιά
ρογιακίς μεταφορές
γχει Πειραιά
Ταρανάγκουα 7/6
Λισαβόνα 22/6
Γαγκουαράμας 3/7
γχει 'Αργουσόλι
γχει Λονδίνο
Γαβόνα 1/7
Γαβόνα 15/7
Απούλεν Μπαϊ 17/5
Λουέζ 9/7
έτε 10/7 γιά Φόρτ Ντε Φράνς
'γι 'Λουίσι 13/6

ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	6
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	6
ΘΑΝΙΚΙ	6
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	6
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	6
ΘΑΣΟΣ (δ.)	5
ΘΑΣΟΣ Α' Γ' ΛΑΝΤ	7
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	7
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	7
ΘΕΚΟΣ	7
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	6
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	7
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	7
ΘΕΟΜΑΝΑ	6
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	6
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	6
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	8
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Γ. ΒΑΤΗΣ	7
ΘΕΟΦΩΡΟΣ (δ.)	7
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	5
ΘΕΤΙΣ	74
ΘΗΡΑΣΙΑ	84
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.	79
ΙΑΣΩΝ	58
ΙΚΑΝ	58
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67
ΙΚΤΙΝΟΣ	69
ΙΜΑΛΛΑ'Τ'Α	68
ΙΝΝΑΡΕΝ	58
ΙΝΤΕΡΜΙΣΙΤΥ	51
ΙΟΥΛΙ	72
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Γ'ΝΤ	83
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65
ΙΟΝΙΟΝ	70
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72
ΙΧΘΕΙΣ	77
ΙΩ	69
ΙΩΑΝΝΑ	85
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61
ΙΩΑΝΝΗΣ	59
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82
ΙΩΝ	71

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76
ΚΑΒΟ ΓΙΟΞΟΝΑΣ	67
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	64
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64
ΚΑΛΗΘΟΝΙΑ (μ.)	67
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	78
ΚΑΛΜΑΡ	51
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73
ΚΑΛΥΨΩ	73
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78
ΚΑΜΠΟΣ	71
ΚΑΝΑΡΗΣ	79
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΟΥΚΗΣ	69
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72
ΚΑΠΤΑΙ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71
ΚΑΠΤΑΙ ΜΗΤΣΟΣ	58
ΚΑΠΤΑΙ ΝΙΚΟΛΑΣ	62
ΚΑΠΤΑΙ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	88
ΚΑΠΤΑΙ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ	60

ΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.	76
ΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77
ΑΡΕΤΑΣ	61
ΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	66
ΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	62
ΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73
ΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	75
ΑΡΛΟΒΑ	65
ΑΡΜΕΝ	68
ΑΡΟΛΙΝΑ	66
ΑΡΟΛΙΝΑ	73
ΑΡΟΛΙΝΕ Π.	67
ΑΡΟΣ	68
ΑΡΠΑΘΟΣ	73
ΑΡΥΑΝΤΑ	63
ΑΣΚΑΝΤΑ.	69
ΑΣΟΣ	76
ΑΣΣΑΝΔΡΑ	72
ΑΣΣΙΑ	59
ΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68
ΑΣΤΑ ΣΗΛ.	57
ΑΤΕΡΙΝΑ	76
ΑΤΕΡΙΝΑ	58
ΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	77
ΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	70
ΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	61
ΑΤΙΑ (δ.)	

2660 α. Πειραιά 21/5-
0490 α. Κριστομηνιά 6/7
9516 άργει Πειραιά
4626 άργει Πειραιά
1732 ε. Ριγνίκα 15/7
2532 α. Πειραιά 6/6
9444 α. Στουμπά 27/6
9986 α. Γουδά 30/6
2866 ε. Νταμρά 15/7
5685 δ. Παναμά 30/6
5477 α. Χάμπτον 17/7
9904 α. Μουπί 3/7
1872 άργει Πειραιά
0473 άργει Πειραιά
4863 α. Γένοβα 13/7
4749 στη Φορταλέα (άποδ)
000 ε. Άμβουρο 17/7
3380 ε. Σάο Σεμπαστιάν 9/7
9951 ύπό παραλαβή
9992 άργει Πειραιά
5540 α. Καοσιούνη 5/7
3100 ύπό παραλαβή
8889 δ. Σουέζ 11/7
489 άργει Λονδίνο
8882 άργει Πειραιά
3990 δ. Π. Σαίδ 14/7
489 άργει Στυλida
9981 άργει Πειραιά
9331 άργει Πειραιά
640 α. Τσιταγκόγκ 7/3
999 ε. Δαρδανέλια 7/7
960 ε. Άμβουρο 15/7
498 ε. Τζέντα 13/7
002 άργει Πειραιά
387 α. Κουβέτι 15/7
344 ε. Αλεξάνδρεια 28/5
0006 α. Κονοπύ 3/7
166 στο Τσιταγκόγκ 27/5
909 δ. Σουέζ 8/6
232 α. Βιτόρια 10/7
075 δ. Π. Σαίδ 16/7
139 άργει Πειραιά
227 ε. Νικόσια 1/7
041 α. Ράσ Τανούρα 9/7
506 άργει Λονδίνο

203 α. Σιγκαπούρη 2/7
 322 α. Ντόρμπαν 28/6
 322 α. Μομπάσα 26/6
 998 άρχει Πειραιά
 772 α. Γενόβα 29/6
 772 α. Ντόρμπαν 26/6
 285 δ. Κων/πολη 9/7
 309 ε. Βοστώνη 26/6
 98 α. Σιγκαπούρη 19/6
 329 α. Ν. 'Υόρκη 8/7
 99 α. Γουόλμινγκτον 7/5
 49 ε. Νητροίτ 13/7
 άρχει Λουάντα
 α. Λάβ Πάλας 25/6
 72 α. Πειραιά 5/7
 16 α. Σιγκαπούρη 1/7
 37 α. Ν. Ν. 'Ορλεάντ 8/7
 60 α. Βανκούβερ 17/5
 25 ε. 'Αϊν Σούκνα 17/6
 60 α. 'Αλεξάνδρεια 14/6
 50 δ. Κων/πολη 20/6
 01 α. Χέυ Πόιντ 14/7
 01 άρχει Χαλκίδα
 13 στο Ούμ Κάσρ
 68 άρχει Χαλκίδα
 55 δ. Σουέζ 8/7
 13 ε. Μπουένος 'Αϊρες 13/7
 97 α. Κόμπε 10/7
 06 α. Τής 16/5 γιά 'Αλγίερ
 άρχει Χαλκίδα
 72 ε. Λισαβών 9/7
 00 άρχει Χαλκίδα
 56 δ. Ρέντερντατ 6/7
 58 ε. 'Ικόνο 30/6 γιά Πειραιά
 19 α. 'Αλγκιερας 23/6
 άρχει Στυλίδα
 01 α. Τζέντα 12/7
 03 ε. Κινουρά 11/7
 03 άρχει Βομβάι
 11 α. Ν. 'Ορλεάντ 7/7
 11 α. Λός 'Αντζελες 6/7
 2 δ. Γιβραλτάρ 15/6
 3 άρχει Νοεβίτας

α. Ἰζεντα 186

ε. Τσιταγκόγκ 11/7
ἀργεὶ Πειραιά
δ. Σκῶ 4/7
ἀργεὶ Πειραιά
ε. Καζαμπλάνκα 10/7
α. Λὸς Ἀντζελες 26/6
ε. Ἄσταντον 6/7
α. Ρουέν 17/7 γιὰ Ἱταλία
δ. Γιβραλτάρ 9/7
ε. Μονφαλκόνε 8/7
στὸ Σάντο 13/7
στὸ Ἀμβούργο 9/6
α. Νιούκαστλ 22/6
ἀργεὶ Ἀργυστολί
α. Λέικ Τσάρλες 25/6
ε. Τάμπα 6/7
στὸ Μαρακάιμπο 8/7
ἀργεὶ Χαλκίδα
ἀργεὶ Πειραιά
δ. Π. Σαΐδ 17/7
α. Σπέτζια 12/5
μεσογειακὲς μεταφορὲς
στὴ Χαλκίδα 9/7
ε. Πειραιά 9/7

KATIE	60	10187	ἀργεί Γαλαξείσι
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. 'Ελίζαμπεθ 6/7
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Κρίκενταλ 11/7
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ἀργεί Ρίβελ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. Ροζάριο 9/7
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. 'Αμβέρσα 30/6 για Λάγος
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Λονδίνο 16/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Μπ. 'Αίρες 13/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	ε. Σουραμπάγια 24/6
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	8908	δ. Σκώ 9/7
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Πασαγιές 30/6
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Ντάρμπαν 16/7
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	δ. Παναμά 30/6
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Μπ. 'Αίρες 14/6 για Κούβα
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Μόντρεαλ 10/7
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/6
ΚΕΦΑΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	ἀργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερνάρυζεν 11/7
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	ἀργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	ἀργεί Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Μπίρα 4/7
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	66	52870	α. Γένοβα 14/7
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Φουτζέιρα 24/6
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ἀργεί Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	ε. Γένοβα 15/7
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Σιγκαπούρη 28/6
ΚΛΑΖΙΚ (μ.)	73	73492	ἀργεί Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Σάν Νικόλας 16/7
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Ντόβερ 19/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. 'Οκινάβα 8/7
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	δ. Ντόβερ 2/6
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. 'Αμβέρσα 15/7
ΚΟΝΚΑΡ ΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Φός 12/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Σεπετίμπα 7/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. 'Αμβέρσα 16/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. 'Επτάνησα 10/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Γκτάνακ 17/7
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/7
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Τενερίφ 14/7
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Σάντος 22/6
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Ντάρμπαν 27/6
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Μπάγια Μπλάνκα 8/6
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	ε. Σαβάννα 15/7
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. Νικόσια 1/7
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			α. Τσάρλεστον 15/6
ΓΚΑΛΛΕΥ	67	7680	
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			α. 'Αλεξάνδρεια 13/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539	α. Λεμεσό 13/7
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	ε. Σουέζ 3/7
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	στη Μομπάσα
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	7689	υπό καθέκλυση
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	δ. Παναμά 13/5
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	ε. Νιούκαστλ 8/7
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	ε. Βενετία 13/7
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ἀργεί 'Αστακό
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	προσάραξε Τζιμπουτί
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	4772	α. Ντουμπάι 6/7
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	α. Γουίλμινγκτον 8/7
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	δ. Κωνίπολη 20/6
ΚΡΑΤΩΝ	76	7917	α. Σάν Χοσέ 26/82
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	34169	α. Μπιλμπό 13/7
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	11500	α. Τζέντα 13/7
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣ	82	11500	δ. Κωνίπολη 13/7
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	δ. Παναμά 29/6
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Ντόντς 2/7
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Τρινκόμαλί 7/7
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΝΤ	78	10832	α. Βιζακαπατάμ 11/7
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Τζέντα 10/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Κόμπε 28/6
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Κιέλο 18/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Κόμπε 8/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Ούμ Σάιντ 29/6
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Πειραιά 11/7
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Σαβόνα 12/7
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	α. Πειραιά 7/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Νταμμάμ 12/7
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	59	16875	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	δ. Γιβραλτάρ 19/6
ΚΡΙΠΙΑΣ	67	9549	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	α. Χιούστον 6/7
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. 'Αμβούργο 14/7
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Γκίζαν 7/7
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	α. Ρίο Γκράντε 9/6
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Σαβόνα 5/7
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	στο Χάρ Φακάν 1/7
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΜΑ	60	7758	υπό παραλαβή
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ	77	23596	ἀργεί 'Αστακό
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	α. Λουλέα 30/6
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	ε. Ριγίεκα 13/7
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	στο Κολόμπο 4/7
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	δ. Μπρούνσμπουτελ 11/7
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ἀργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	ε. Ροζάριο 14/7
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 30/6
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	μεσογειακές μεταφορές
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	α. 'Ψηφούτες 19/ για Τρίπολη
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ἀργεί Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Σουέζ 17/7
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ΛΑΤ'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΤ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	ἀργεί 'Ημοχάδης
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	α. Φουτζέιρα 3/6
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λούμπκε Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Θέουτα 12/7
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Τζέντα 11/7
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	δ. Κωνίπολη 10/6
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Λάς Πάλας 9/7
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Τζέντα 11/7
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	δ. Σουέζ 13/7
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Χάμπτον 17/7
ΛΕΒΑΝΤΕ	67	33980	ἀργεί Γαλαξείδι
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ε. Μαντράς 8/7
ΛΕΜΑΝ	66	2953	ἀργεί Σετουμπάλ
ΛΕΝΑ II.	68	15761	ἀργεί Σετουμπάλ
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618	στη Λισαβόνα
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	ε. Βρέμη 10/7
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ἀργεί Χαλκίδα
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Λομέ 5/7
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	ἀργεί 'Ηγουμενίτσα
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Μασσαλία 13/7
ΛΕΩΝ	72	2311	α. Κέιτ Τάουν 16/7
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Κοτονόυ 6/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Λέγκχορν 6/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. 'Ιταζάι 29/6
ΛΗΔΑ	63	8566	ἀργεί Βασώρα
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	ε. Γιουροπόρτ 17/7
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Κινούρα 21/6
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Σιγκαπούρη 16/6
ΛΙΜΠΕΡΠΟΡΤ	83	19343	α. Χάμπτον 11/6
ΛΙΜΠΕΡΠΕΡΣ	82	19337	ε. Τζέντα 10/7
ΛΙΜΠΕΡΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. Πειραιά 5/7
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	ε. Πειραιά 8/7
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Ν. 'Ώρκη 12/7
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	α. Κόρπους Κρίστι 29/6
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Σάν Φραντζίσκο 10/7
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	α. 'Οσκαρόν 12/7
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Πειραιά 17/7
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	στο Μπαντάρ Χομενί
ΛΙΩ	68	9650	ε. Ταμπίκο 27/6
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ε. 'Ολμπαν 27/6
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Βίλα Κονστιτούσον 24/6
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Κοοσιούγκ 2/7
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Ρίσαρντς Μπαί 7/7
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Γάνδη 10/7
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ἀργεί Πειραιά
ΛΥΔΙ	70	14878	στην Γδύνια 17/7
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Πειραιά 3/6
ΛΥΡΑ	67	41914	α. Μομπάσα 10/7
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Π. ντ Μπούκ 29/6
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΔΕΡ	68	11361	ἀργεί 'Αργιστόλι
ΜΑΔΕΡ	81	23000	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΑΙΡΗ	84	14500	στον Πειραιά
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Σηάτλ 6/7
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	επωλήθη Κινέζους διαλυτές
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Ροζάριο 30/5 για Ρωσία
ΜΑΙ'Υ'ΣΑΝ II.	58	5376	ε. Σετουμπάλ 18/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΡΗΦΕΡ	68	9504	στον Πειραιά
ΜΑΚΡΑ	73	8957	α. Πειραιά 5/7
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256	ε. Πειραιά 8/7
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Ν. 'Ώρκη 12/7
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	α. Κόρπους Κρίστι 29/6
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Σάν Φραντζίσκο 10/7
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. 'Οσκαρόν 12/7
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (δ.)	83	31951	α. Πειραιά 17/7
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	στο Μπαντάρ Χομενί
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	ε. Ταμπίκο 27/6
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525	ε. 'Ολμπαν 27/6
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Βίλα Κονστιτούσον 24/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. Κοοσιούγκ 2/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Ρίσαρντς Μπαί 7/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Γάνδη 10/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	στην Γδύνια 17/7
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ε. Πειραιά 3/6
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	α. Μομπάσα 10/7
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Π. ντ Μπούκ 29/6
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ἀργεί 'Αργιστόλι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	στον Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	ε. Νέλσον 17/7
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	α. Γκαίτεμπουργκ 17/7
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	δ. Παναμά 16/7
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Μπουσάν 7/5
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΗ	66	18569	α. Νικόσια 1/7
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Χόγκ Κόγκ 15/7
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Πειραιά 16/6
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. Σάντος 11/7
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9565	ε. Ν. 'Ώρκη 9/7
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Τζέντα 9/7
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	δ. Παναμά 3/7
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Ρίο Γκράντε 5/7
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	δ. 'Εσκουμίν 11/5
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. 'Αλγκεθίρας 8/6
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	δ. Ντόβερ 12/7
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Μπ. 'Αίρες 9/6
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	ε. Μιάζο 1/7
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.)	66	42799	δ. Σουέζ 13/7
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Ρίο 'Ιαντίρο 29/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	δ. Π. Σαϊδ 13/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	α. Κολόμπο 17/7
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	

ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ)	75	115207	α. Άλιβέρι 29/6	ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άρχει Άργοςτόλι
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	στόν Πειραιά 13/7	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Σιγκαπούρη 1/7
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ)	67	40075	δ. Κων/πολη 15/7	ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Μπαρλέτα 11/7
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	α. Πειραιά 18/7	ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Σαβόνα 16/7
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Ρότερνταμ 17/7	ΜΠΗΛΙΦ	71	9564	δ. Ντόβερ 13/6
ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14569	α. Θέουτα 12/7	ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΝΑ (δ)	80	40000	α. Μπναίρ 28/6	ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΪ'Υ	63	9657	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Μολφέτα 7/7	ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	υπό παραλαβή
ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19566	δ. Έσκουμινς 3/7	ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	α. Πειραιά 28/6
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	ε. Πόρτ Γουάλκοτ 21/7	ΜΠΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	3621	στο Ντουμπάι
ΜΑΡΙΟΝ	67	33596	άρχει Σετούμπάλ	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910	δ. Σουέζ 20/6
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	άρχει Πειραιά	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000	α. Τζέμπελ Άλι 15/7
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Κων/πολη 12/5	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ)	70	113425	ε. Σιγκαπούρη 1/7
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	ε. Γουέστερβικ 17/7	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Μομπιλ 8/7 για Σαβόνα
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	α. Χιούστον 25/6	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Φάλμουθ 6/7	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Λευκάδα
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κέιπ Τάουν 18/6	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι'Σ	54	6103	άρχει Στυλίδα
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Σιγκαπούρη 16/7	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	α. Πειραιά 21/6
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	άρχει Χαλκίδα	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	δ. Παναμά 16/7	ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Τζέντα 10/7	ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	ε. Άλεξάνδρεια 15/7
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές	ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΑΡΥΛΙΑ	70	15806	άρχει Στυλίδα	ΜΠΡΑΣΕΛΑΣ (δ)	68	14948	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΜΑΡΩ	73	32510	ε. Ρότερνταμ 17/7	ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει Έλευσινα
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	δ. Γιβραλτάρ 7/6
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Σκώ 5/6	ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	ε. Νταμμά 13/7
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	62	12197	στη Βαλένθια 18/5	ΜΥΡΤΙΑ (δ)	68	14949	άρχει Γαλαξειδί
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455	α. Κολόμπο 9/7	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Άργοςτόλι
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	ε. Κοτονού 15/7	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Γένοβα 4/7
ΜΑΤΘΙΑΔΑ	65	7896	άρχει Πειραιά	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705	
ΜΑΤΤΕΟΡΟΝ	62	9665	άρχει Πειραιά				
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	δ. Θέρωντρεϊ δλ. 9/7	ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	άρχει Γάνδη
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Τζέντα 14/6	ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Βαρκελώνη 5/7
ΜΕΛΟ'Ι'	68	8887	α. Πενάγκ 6/6	ΝΑΕΟΣ	70	8825	α. Ρεσίφ 10/6
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ)	71	113780	άρχει Άλιβέρι	ΝΑΕΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982	ε. Άμβέρσα 16/7
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	ε. Μπαντόρ Άμπας 26/5	ΝΑΤΑ	77	9359	α. Τζέντα 18/6
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ)	76	24743	α. Ρότερνταμ 7/7	ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κεντρά
ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙΙ	68	15761	δ. Γιβραλτάρ 28/5	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	άρχει Τζέμπελ Άλι
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Κακινάνα 7/7	ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Παναμά 20/6	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Άλεξάνδρεια 29/6
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573	ε. Λισαβόνα 5/7	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	δ. Γιβραλτάρ 14/7
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	άρχει Πειραιά	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Ήστ Λόντον 9/7
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	υπό κατέλκυση	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	στο Φλώσσιγκ 20/6
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Άλεξάνδρεια 5/7	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700	δ. Παναμά 2/7
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άρχει Πειραιά	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. Μαντράς 27/6
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Άλεξάνδρεια 10/7	ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ	57	3709	α. Πειραιά 22/6	ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει Έλευσινα
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ)	77	60655	α. Σιγκαπούρη 28/6	ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Λός Πάλμας 23/5
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Φάλμουθ 29/6	ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Κουβέιτ 12/7
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	α. Σεμαράγκ 25/6	ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	άρχει Πειραιά
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ)	74	61172	δ. Σουέζ 9/7	ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Ροζάριο 15/7
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ)	70	17485	α. Ν. Ύορκη 29/6	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Φουτζέιρα 30/6
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ)	70	17486	α. Αφρική 2/7	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	άρχει Πειραιά
ΜΕΣ. ΓΗ (δ)	71	17355	ε. Πειραιά 18/6	ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	α. Μπαχραϊν 13/7
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ)	70	17485	α. Φός 15/7	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Λός Άντζελες 20/6
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ)	73	17355	ε. Πειραιά 29/6	ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'	72	9606	δ. Γιβραλτάρ 12/6
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ)	72	17718	ε. Φλώσσιγκ 3/7	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	άρχει Γαλαξειδί
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957	α. Τζέντα 9/7	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	άρχει Γαλαξειδί
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	δ. Κων/πολη 11/7	ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	ε. Πειραιά 23/6
ΜΗΛΟΣ	84	28100	υπό ναυπήγηση	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ)	60	25471	άρχει Πειραιά
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991	ε. Κάγκλιαν 12/7	ΝΗΝΕΜΙΑ (δ)	76	121542	ε. Κούλ ντέ Σκώ 12/7
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	άρχει Πειραιά	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο Έλ Χάκλ (άποθήκη)
				ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	άρχει Χαλκίδα
				ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Σάντος 24/6
				ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	α. Άλεξάνδρεια 19/6
				ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχει Πειραιά
				ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Βρέμη 27/6
				ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Άλεξάνδρεια 11/7
				ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
				ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Χάμπτον 3/7 για Άργεντινή
				ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Πόρογκρον 11/7 για Κίνα
				ΝΙΚΟΣ Β. (δ)	49	15980	άρχει Πειραιά
				Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ)	71	65347	άρχει Άλιβέρι
				ΝΙΚΟΣ Σ.	60	4824	α. Πειραιά 21/6 για Βόλο
				ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	άρχει Πειραιά
				ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Τζέντα 13/7
				ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	α. Ρίο Γκράντε 14/7
				ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	δ. Κεμπέκ 25/5
				ΝΙΤΣΑ (δ)	71	16400	ε. Άρατού 7/7
				ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Χέυ Πόιντ 30/6
				ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	άρχει Άλεξάνδρεια
				ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	άρχει Στυλίδα
				ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	ε. Μουτσούρε 12/7
				ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	3800	υπό παραλαβή
				ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	άρχει Στυλίδα
				ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	άρχει Στυλίδα
				ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
				ΝΟΣΤΟΣ (δ)	60	21199	άρχει Μπελέμ
				ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Χιούστον 11/7
				ΝΟΤΟΣ (δ)	64	49055	άρχει Γαλαξειδί
				ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΙΖΑ	66	22260	α. Φουτζέιρα 24/6
				ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Σ. Τζών 7/7
				ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 30/6
				ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	ε. Ρότερνταμ 18/7
				ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Βουλώνη 30/6
				ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΝ	77	15320	α. Χιούστον 13/7
				ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Χιούστον 22/6
				ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Σιμπενίκ 7/7
				ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Μαντράς 15/7
				ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700	άρχει Γαλαξειδί
				ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Αύγουστα 12/6
				ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχει Μπαλκονώτερ
				ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
				ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Σάν Κιπράν 26/6
				ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ)	59	12463	α. Ν. Ύορκη 30/6
				ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
				ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Άμβέρσα 7/7 για Προβιντένς
				ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	άρχει Πειραιά
				ΝΤΟΡΙΚ (δ)	66	45289	α. Γένοβα 25/6 για Γιβραλτάρ
				ΝΤΟΡΙΣ (δ)	76	68567	α. Γένοβα 26/6 για Σουέζ
				ΝΥΑΛΑ (δ)	62	12392	α. Βενετία 16/7
				ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
				ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
				ΟΘΟΝΗ (δ)	71	17355	α. Ρότερνταμ 22/6 για Σκωτία
				ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	άρχει Πειραιά
				ΟΛΚΟΥΣ	60	3030	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	άρχει Έλευσινα
ΜΙΛΑΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. Γκίλγκοκ 7/7				
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	57	5289	στο Κουβέιτ				
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάν				
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δ. Παναμά 3/7				
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Σεβίλλη 22/6 για Τρίπολη				
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Παραμαρίμπο 2/7				
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 1/7				
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάν				
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάν				
ΜΙΝΙ ΛΗ	70	1592	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1584	α. Ν. Όρλεάν 12/7				
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 4/7 για Ζουάρα				
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598	α. Τζέντα 14/7				
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Σεβίλλη 14/6				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. Όρλεάν				
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάν				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	α. Γκιζάν 15/7				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. Όρλεάν				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάν				
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Άμστέρνταμ 17/7				
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ε. Π. Έσκουιβελ 4/7				
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Βηρυτό 13/7				
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Σετούμπάλ 13/6				
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930	μεταφορές Έρυνδράς θαλ.				
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Σετούμπάλ 2/7				
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Τής 22/6				
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Ντουλούθ 27/6				
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	δ. Έπτανησα 23/6				
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Άβάνα 20/6				
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	δ. Παναμά 21/6				
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σαρζά				

ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΔΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	63	14595
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ	72	14675
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	82	18818
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	60	7504
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥ'Ι'ΝΤΟΝ	70	15579
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ	63	15377
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΣΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363
Π. Σ. ΠΑΛΛΟΣ	63	18430

ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΕΥΛΑΣ	58	8764
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	80	30639
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΓΑ	59	10065
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214
ΠΑΡΟΣ	65	8883
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΔΕΝΑΙ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623
ΠΕΡΑΛ	69	4718

ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347

α. Καρθαγένη 9/7		
δ. Ντόβερ 13/7		
ἀργεί Πειραιά		
α. Χάβρη 28/6		
α. Μπαλίο 23/5 για Ούλασν		
δ. 'Επτάνησα 23/6		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/7		
α. Ντόρμπαν 12/6		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ντόρμπαν 11/7		
μεταφορές Νιγηρία		
ἀργεί Πειραιά		
α. Νοακτσότ 9/7 για 'Ιταλία		
α. 'Αμβούργο 9/7 για Καναδά		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 22/6		
α. Πειραιά 25/6		
υπό καθέλκυση		
ἀργεί Μπιλμπάο		
ἀργεί Πειραιά		
α. Σιγκαπούρη 4/7		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Κασούρι		
α. Πειραιά 13/6		
ἀργεί Πειραιά		
α. Πειραιά 13/6		
μεσογειακές μεταφορές		
ἀργεί Στυλίδα		
α. 'Αμβέρσα 16/5		
στο Νατάλ (αποθήκη)		
δ. Σκώ 26/5		
ἀργεί Χαλκίδα		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαΐδ 7/7		
ε. Μαντράς 30/6		
στο Λόγος		
ἀργεί Γκρέιτ Μπίτερ		
ἀργεί Σετούμπάλ		
ἀργεί 'Ελευσίνα		

ε. Τσιταγκόνκ 10/6		
στο Μπαντάρ 'Αμπάς		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
ἀργεί Στυλίδα		
α. Μπάγια Μπλάνκα 11/6		
υπό πα. αλαβή		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Γαλαξείδι		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Μομπάσα 14/7		
α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 16/6		
ἀργεί Πειραιά		
σε θέση 12 00 Β, 43 32 Α 18/7		
α. Κίγκστον 20/6		
ἀργεί Γαλαξείδι		
ε. Πειραιά 20/6		
μεσογειακές μεταφορές		
υπό ναυπήγηση		
α. Γιούροπρι 11/57		
διάλυση 'Ισπανία		
ἀργεί Πειραιά		
α. Σόρεχαμ 27/6		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. 'Αλεξάνδρεια 12/7		
α. Λός 'Αντζελες 9/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/6		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Γερμανία		
α. 'Ιταζάι 11/7		
α. Χάβρη 10/7		
στον Πειραιά		
ε. Π. Γουάλλκοτ 17/7		
ε. Σιγκαπούρη 18/7		
α. Κορούνα 1/7		
δ. Γιβραλτάρ 23/6		
α. Πειραιά 6/3		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Κοκούμπο 3/7		
στον Πειραιά 10/7		
α. 'Ικόνιο 16/6		
α. Μπ. 'Αίρες 7/7		

δ. Π. Σαΐδ 14/7		
μεσογειακές μεταφορές		
α. 'Αλεξάνδρεια 5/7		
α. Ρόττερταμ 17/7		
δ. Δαρδανέλια 7/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Λόγος 10/6		
ἀργεί Πειραιά		
α. Βίλα Κονστιτιούσαν 13/7		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 11/7		
δ. Π. Σαΐδ 13/7		
ε. Μαρίνα ντι Καράρα 5/7		

ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650
ΠΗΛΕΟΠΗ	62	6299
ΠΗΛΕΟΠΗ II	56	6198
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΝΤΟ	63	14203
ΠΙΣΤΙΣ	82	32300
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801
ΠΟΛΥΕΞΗΝ	62	17953
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425
ΠΟΛΥΤΟ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΦΟΣ	71	1585
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	59	12413
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' I (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ	56	4275
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961
ΡΗΛΑ'ΓΑΝΤ	77	9774
ΡΗΝΗ	63	15929
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΣΕΡ	69	1599
ΡΙΟ	75	9112
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311
ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270
ΡΟΔΟΣ	55	3370
ΡΟΔΟΙ	67	15362
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997
ΡΟΝΧΙΑ	63	6063
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΓΑΛΙΑ ΣΗ	68	4207
ΡΟΥΓΑΛΙΑ ΣΤΑΡ	64	4464
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΟΥ	69	6054
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'ΝΤ	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	8628
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189

δ. Σουέζ 27/6 *

ε. Τζάκσονβιλ 24/7

α. 'Μπαλκικαπάν 23/6

ε. Βάσσα 15/7

α. Χόγκ Κόγκ 26/5

α. Πενάγκ 90/7

ἀργεί 'Ιτέα

ἀργεί 'Αστακό

ἀργεί 'Ηγουμενίτα

ἀργεί Στυλίδα

ἀργεί Πόρτλαντ

ἀργεί Γαλαξείδι

ε. 'Αλεξάνδρεια 11/7

υπό παραλαβή

ε. Μπαχαρίν 13/7

ἀργεί Λομπίτο

ε. Σιδνεύ 16/7

ἀργεί 'Ελευσίνα

ἀργεί Γαλαξείδι

ε. Γκάνσκ 11/6

α. Ρόττερταμ 2/7

ε. Πειραιά 19/5

δ. Κων/πολη 8/7

α. Κόρκους Κρίσι 24/6

δ. Σουέζ 11/7

ἀργεί Πειραιά

α. Τζέντα 14/6

α. Νιούκαστλ 27/6

α. Π. Σαΐδ 19/6

ε. Λός 'Αντζελες 6/7

α. Νταμπέρ 10/7

ἀργεί Πειραιά

ε. Σάντος 14/7

α. Ρόττερταμ 14/7

ε. Φός 16/7

επισκευές Πειραιά

α. Μπ. 'Αίρες 15/6

α. 'Αμπιτζάν 20/6

α. Λός Πάλμας 12/57

στο Σουέζ (αποθήκη)

ε. Μπ. 'Αίρες 12/7

α. Ν. 'Ορλεάντ 22/6 για 'Ινδία

α. Φός 9/7

στη Χαλκίδα 22/6

ἀργεί 'Αστακό

δ. Σουέζ 21/6

α. Πειραιά 20/6

ε. Τής 8/7

ε. Ρουέν 16/7

α. 'Αμβέρσα 15/7

ε. Μόρεχεντι 11/7

ε. Μαντράς 12/7

α. Τζάκσονβιλ 9/7

ε. Π. Σαΐδ 9/7

ε. Νταμύμ 8/7

ε. Χάιφα 17/7

α. Πειραιά 5/7

ε. 'Αμβούργο 14/6

ε. Λός 'Αντζελες 12/7

ἀργεί Πειραιά

στο Κάρπας 1/7

δ. Π. Σαΐδ 5/7

δ. Π. Σαΐδ 10/7

α. Φιουμινό 13/7

δ. Κων/πολη 30/6

ἀργεί Πειραιά

ε. 'Αλγκεθίρας 4/6

α. Π. Κορτές 1/7

α. Λισαβώνα 14/7

α. Κουβέιτ 28/6

ἀργεί Τρινκομάλη

ἀργεί Πειραικά

α. Κόμπε 4/7

α. Πειραιά 10/7

ἀργεί Πειραιά

α. Ντόχχα 21/6

ἀργεί Γαλαξείδι

ε. Ντακάρ 30/6

ε. Δουνκέρκη 45/7

ἀργεί Γαλαξείδι

α. Μιζρούσιμα 7/5

ε. Πειραιά 19/4

ἀργεί Λευκάδα

ἀργεί 'Αλιβέρι

στη Μομπάσι

ε. Πειραιά 5/7

ἀργεί Πειραιά

α. Ντάρμπαν 11/7

α. Σάντος 19/6

ἀργεί Πειραιά

ἀργεί 'Αργυστόλι

δ. Σκώ 12/7

ἀργεί 'Αλιβέρι

ἀργεί Πειραιά

στον Πειραιά

ἀργεί Πειραιά

ε. Πειραιά 20/6

ἀργεί Πειραιά

ἀργεί Πειραιά

α. Λομέ 31/3

ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Άλγκεθίρας 23/6
ΣΑΜΟΣ	66	17208	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5851	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	α. Ρότερνταμ 26/3
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΠΙΛΕ (δ)	65	2916	δ. Κων/πολη 14/6
ΣΑΜΠΛ (δ)	57	13247	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	α. Άμστερνταμ 19/6
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	α. Βισκαπατάνι 4/7
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Άδελαιδα 28/6
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Ντάρμπαν 11/7
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	α. Π. Έσκουβίλ 9/7
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990	α. Άμβέρσα 6/7
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	άρχει Τρικνομάλη
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	άρχει Έλευσίνα
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ε. Ντεμεράρα 11/7
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Πόρ Λιμάν 14/6
ΣΑΝΓΚΟΥΖΙΡΑ	79	10000	α. Ουμέ 29/6
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	α. Νταμά 7/7
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ)	61	20581	ε. Λός Πάλμας 17/7
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Μπ. Άιρες 30/6
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Άδελαιδα 20/6
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Σάο Φραντίζκο 8/7
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Γουάλα 9/7
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	α. Πειραιά
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	άρχει Ρίο 'Ιανέιρο
ΣΑΠΦΩ	63	17876	ε. Σετουμπάλ 5/6
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άρχει Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άρχει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Γαλαξειδί
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	ε. Κολόμπο 17/7
ΣΕΛΑΣ	63	10947	στον Πειραιά 13/7
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	άρχει Πειραιά
ΣΕΜΙ II	76	12498	ε. Κων/πολη 10/7
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	α. Μομπάσα 10/7
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	άρχει Πειραιά
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Σάο Φραντίζκο 3/7
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	76	81438	α. Τεργέστη 10/7
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Π. Κουεττάλ 18/6
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47889	α. Ταργκόνα 2/7
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ε. Άμβέρσα 13/7
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	68	34640	α. Τζέντα 1/7
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	α. Τζέντα 13/7
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. Χουέλβα 29/6
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Ρίο Γκράντε 14/7
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	ε. Λάγος 28/6
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	ε. Ματαράν 8/6
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	70	13907	ε. Πειραιά 18/6
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	α. Μαντιλουότο 16/7
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	α. Μόρεχεντ 7/7
ΣΙΔΩΝ	66	2202	δ. Παναμά 8/6
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Μόχι 8/7
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Λός Άντζελες 25/6
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΕ	76	11866	α. Γιοκχάμα 30/6
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	επωλήθη διάλυση
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Βολπαραζό 13/7
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΟΥΡΥ	56	6660	α. Ρότερνταμ 13/7
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	δ. Σουέζ 28/6
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Σκελέφτερα 9/7
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Άλεξάνδρεια 13/7
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	άρχει Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	69	9305	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Μομπάσα 9/7
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	άρχει Μόκπο
ΣΙΝΤΑ	59	2870	ε. Κακογκάβα 10/7
ΣΙΝΤΙΑ ΓΚΑΟΥΡΥ	70	43599	α. Λά Γκουλέτ 14/7
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	υπό παραλαβή
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Ρίτοαρντ Μπαί 8/7
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10990	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	δ. Γιβραλτάρ 16/7
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	α. Ρίο Γκράντε 28/6
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ)	67	48058	α. Άλεξάνδρεια 29/6
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Μαντράς 13/7
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	άρχει Πειραιά
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	ε. Πειραιά 14/6
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	άρχει Γαλαξειδί
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	άρχει Τζέντα
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	α. Παρανάγκουα 8/7
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ)	67	2439	άρχει Έμδεν
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	ε. Σάνκ Άνκορ 9/7
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άρχει Έλευσίνα
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ)	61	20433	ε. Άμβούργο 14/6
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	α. Παλέρμπο 5/7
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	άρχει Γάνδη
ΣΟΦΙΑ Κ	71	15696	στο Γιβραλτάρ 14/7
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364	α. Άμβούργο 17/7 για Σκωτία
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ)	65	42810	ε. Βαρκελώνη 11/7
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	Μομπά 26/6
ΣΠΥΡΟΣ (δ)	65	3296	πρός Τζέντα 10/7
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ)	64	41260	ε. Ίμμουιντεν 13/7
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Παρανάγκουα 11/7
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	α. Λός Άντζελες 28/6
ΣΤΑΜΥ	72	30315	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	άρχει Λευκάδα
ΣΤΑΡ (δ)	56	10287	α. Ρίο Γκράντε 2/6
ΣΤΑΡ	64	1584	α. Γκαίτα 11/7
ΣΤΑΡ I	58	7100	ε. Άκαμπα 20/6
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	α. Σιγκαπούρη 8/7
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Σύνδου 30/6
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Σάδνα 3/7
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	δ. Παναμά 22/6
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Μπ. Άιρες 13/6
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9881	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	άρχει Πειραιά

ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Ντουάλα 29/6
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. Αύγουστα 10/7
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΝΙΣ	59	6678	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Λός Πάλμας 8/6
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	60	2517	στο Σουέζ 1/8/83
ΣΤΟΡΚ	73	8953	ε. Άαρχους 17/7
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ)	70	15302	α. Κολομπούρα 8/7
ΣΤΡΥΜΩΝ	67	39135	άρχει Γκουαντακούα
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ)	69	16229	δ. Παναμά 9/7
ΣΥΝΕΤΟΣ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΡΑ	72	70507	άρχει Πειραιά
ΣΥΡΟΣ	67	72576	α. Φός 10/7
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	77	16380	α. Άλεξάνδρεια 11/7
ΣΧΙΝΙΑΣ	64	5237	άρχει Πειραιά
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	66	7952	ε. Μίνα Καμπούς 15/6
ΣΩΤΗΡ	65	10115	άρχει Γαλαξειδί
ΤΑΑΜΠΟ	58	8584	άρχει Άβακ
ΤΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	62	21099	α. Πειραιά 11/2
ΤΦΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	77	10185	α. Βαλένθια 13/7
	78	5778	άρχει Πειραιά
	78	5777	άρχει Πειραιά
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38260	α. Τέμα 6/7 για Λάγος
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	άρχει Πειραιά
ΤΑΚΤΙΚ (δ)	74	105422	άρχει Πειραιά
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	άρχει Γάνδη
ΤΑΝΙΤ (δ)	75	4525	δ. Γιβραλτάρ 10/7
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	α. Θέοντα 9/6 για Τρίπολη
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	ε. Φιλαδέλφεια 13/7
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	δ. Γιβραλτάρ 15/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Π. Σαίδ 17/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	α. Όσκαρσάν 7/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Άβιλς 1/7
ΤΑΞΙΑ (δ)	69	63989	α. Φιλαδέλφεια 17/5
ΤΑΞΙΑ	62	14150	ε. Ουλσάν 15/6
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ)	70	73526	α. Νταμπιέρ 19/6
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	ε. Γκηνονγκ 11/7
ΤΑΤΙΝΑ (δ)	76	47344	δ. Κων/πολη 13/7
ΤΑΥΡΟΣ (δ)	77	18707	ε. Κονακρύ 30/6
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	δ. Παναμά 7/7
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	άρχει Πειραιά
ΤΖΑΚΥ	84	32247	υπό παραλαβή
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	ε. Πειραιά 28/6
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081	άρχει Άστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 27/6
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100	α. Ρίο Γκράντε 23/5 για Άλγερία
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100	α. Φάλασινγκ 7/7
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Π. Σαίδ 16/7
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΑΟΥΡΥ	62	16563	άρχει Στυλίδα
ΤΖΙΜΥ	68	13847	α. Βενετία 12/7
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ)	63	27952	α. Τζέντα 29/6
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Ράσχε 12/7
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Βαλπαράισο 14/7
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	άρχει Στυλίδα
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569	α. Πειραιά 11/7 για Γιβραλτάρ
ΤΖΩΝ	71	13857	α. Κομώ Μπαί 12/6 για Άλγερία
ΤΖΩΝ ΛΑΞΕΑΚΗΣ	77	16278	ε. Ν. Ύορκ 15/7
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	μετ. «ΤΖΩΝ Γ.» (Κυπρ.)
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Ρότερνταμ 29/6
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Μπ. Άιρες 4/7
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Δουνκέρκη 12/7
ΤΖΩΝ Π.	68	12011	δ. Ντόβερ 11/5
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	άρχει Μακφρεντόνια
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Βενετία 4/7
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Λισσαβόνα 12/6
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Χόγκ Κόγκ 27/6 για Μπουσάν
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	άρχει Έλευσίνα
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Πειραιά 21/6
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	ε. ΜΑντιλουότο 15/7
ΤΗΘΥΣ	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	άρχει Πειραιά
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	ε. Πειραιά 11/7
ΤΙΝΑ (δ)	76	163810	άρχει Χαλκίδα
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Βορμάη 27/6
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	άρχει Πειραιά
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ)	69	53829	στην Καρθαγένα 10/7
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Πειραιά 10/7
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Άμβέρσα 12/7 για Άμσούρ
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Λάγος 18/6
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	α. Μπ. Άιρες 4/7
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ)	69	41678	δ. Παναμά 15/7
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	άρχει Στυλίδα
ΤΟΥΑΙΠ	70	32758	υπό παραλαβή
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	άρχει Πειραιά
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60670	α. Φιλαδέλφεια 14/6
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ)	65	41195	ε. Ν. Όρλεάνη 10/7
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ)	68	46827	α. Τής 4/7 για Τέξας
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ)	75	68631	α. Σ. Ράινιγκ Πόιντ 8/7
ΤΡΑ'Ι'ΣΤΑΡ (δ)	66	36548	α. Κοατζακόβλιος 26/6
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	α. Άλεξάνδρεια 22/6
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ	78	10299	α. Χάβρη 9/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ)	67	58527	δ. Σουέζ 1/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	α. Σάντος 13/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	άρχει Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΤ (μ)	68	39214	α. Άμστερνταμ 14/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ)	67	64646	α. Χιούστον 18/6
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	64	17295	ε. Ν. Όρλεάνη 5/6
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	ε. Σάφι 30/6
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	άρχει Γαλαξειδί
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Άμβούργο 10/6
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	α. Χακάτα 8/7
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ)	62	25717	α. Μάλτα 7/7
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	άρχει Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	ε. Δουνκέρκη 13/7
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	στον Πειραιά 25/6
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Σπέζια 14/7
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Άμβέρσα 17/7
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Μόντρεαλ 11/7
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	άρχει Στυλίδα
ΤΣΙΝΤΑ	58	2870	ε. Μομπάσα 9/7

ΤΥΧΗ	70	10886	στον Μπ. Άμπας 15/6
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Ν. Όρλεάν 29/6
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	ε. Όρλάντιν 22/6
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Μακάι 13/7 για Κίνα
ΦΑΙΑΣ	70	11489	α. Άμβέρσα 7/7
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	α. Ματαράνι 19/5 για Καλλάο
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Κόμπε 7/7
ΦΑΜΙΛΛΥ Α' Γ' Β' Ρ' Υ	77	9477	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	ε. Μομπάσα 25/6
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	δ. Κων/πολη 14/6
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Σιγκαπούρη 16/7
ΦΑΝΗΣ	55	3382	υπό παραλαβή
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Κίγκστον 26/6
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	ἀργεί Πειραιά
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ἀργεί Πειραιά
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Ν. Υόρκη 29/6
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	ε. Σιγκαπούρη 3/7
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	δ. Παναμά 12/7
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297	δ. Σουέζ 17/7
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600	α. Νιούκαστλ 15/5 για Εύξεινο
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Γιούροπορτ 7/7
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 24/6
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Άμβέρσα 11/7
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ἀργεί Έλευσίνα
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	υπό παραλαβή
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Γιοκοχάμα 3/7
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Σ. Άνκα Μπαι 3/7
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Ίμουίντεν 17/7
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Γ'ΛΙΑΜΣ.	62	19974	ε. Άλεξάνδρεια 11/7
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	υπό παραλαβή
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Μανίλα 11/6
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'ΓΕΡ.	56	13408	δ. Σουέζ 6/7
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ	68	13890	ε. Τζέντα 6/7
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.	72	7201	α. Άλεξάνδρεια 11/7
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Τάραντα 11/7 για Βόλο
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Ντάρμπαχ 8/7
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 8/6
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	ἀργεί Πειραιά
ΦΛΩΡΑ ΙΙ.	60	5044	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	α. Ν. Όρλεάν 13/7
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	δ. Κων/πολη 14/7
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	στο Γκντάνσκ 2/7
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.	70	10191	δ. Σουέζ 15/7
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.	72	10219	στο Μπλ. Άμπας 15/6
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.	70	11825	α. Λεϊβ 4/6
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.	73	10192	στο Φλάσινγκ 28/6
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.	62	12038	α. Άλ Ρουέ 3/7 για Ίνδια
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ.	66	2999	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	μετ. «ΣΗΤΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ» (Όνδ.)
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.	71	10192	στο Φλάσινγκ 24/5
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι.	66	1444	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562	υπό ναυπήγηση
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Μπρισμπαίν 17/7
ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	στη Μομπάσα 18/4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χάρ αλ Χουμπαίρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	α. Τάγκα 10/7 για Σουέζ

ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418	α. Φουτζέιρα 5/7
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550	ε. Σχέτσιν 5/7
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	ε. Άλεξάνδρεια 14/7
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	ε. Λάγος 6/6
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. Μάκο 18/6
ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.	69	1581	α. Κολόμπο 15/7
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Πενάγκ 13/7
ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Σάν Νικόλας 15/7
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Παράντι 25/6
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	προσάραξε Ρ. Πλείτ 9/6
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Κων/πολη 13/7
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Χιούστον 13/7
ΦΩΦΩ Α.	82	25200	ἀργεί Μιζονομία
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Παραμαρίμπο 15/7
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	Διάλυση Ταιβάν
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Ν. Υόρκ 13/7
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463	υπό παραλαβή
ΧΑΡΗΣ	68	2918	ε. Άλεξάνδρεια 5/7
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ἀργεί Πειραιά
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ἀργεί Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ.	77	39366	δ. Ντόβερ 4/6
ΧΙΑΝ Α' Γ' ΛΑΝΤ	69	10016	δ. Γιβραλτάρ 13/7
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	68	10016	ε. Ουάλαρού 14/7
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	δ. Π. Σαίτ 2/5
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Σιγκαπούρη 11/7
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	επισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	επισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	ε. Ρεσίφ 28/6
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Τζέντα 4/7
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Ρανγκούν 10/7
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	69	10016	α. Ν. Όρλεάν 8/7
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Άμβέρσα 10/5
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	ἀργεί Έλευσίνα
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	στην Άμβέρσα 18/5
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	ἀργεί Έλευσίνα
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	α. Πειραιά 16/7
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Ντόβερ 10/7
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594	ἀργεί Άργοστόλι
ΧΛΟΗ	75	16421	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	ε. Φιλαδέλφεια 10/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256	α. Άμβέρσα 8/4 για Τέμα
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Μομπίλ 30/6
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Τακόμα 15/6
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ε. Πειραιά 14/6
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	υπό παραλαβή
ΨΑΡΑ	56	8524	ε. Σιτακόγκ 19/6
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ.	65	7952	α. Χάμπτον 12/7
ΨΗΛΗ	65	12369	ε. Μονφακόνε 5/7
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	ἀργεί Έλευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.	73	6680	ἀργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	α. Ντάρμπαχ 17/7
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ἀργεί Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ἀργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ἀργεί Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	ἀργεί Πειραιά

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.



Τά υπό ξένες σημαίες



Πλοία που σημειώνονται με άσπερισκο (*) δεν είναι συμβεβλημένα
με το ΝΑΤ και πλοία τα οποία δεν φέρουν ένδειξη σημαίας
είναι λιβερσιανά

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Ν. Όρλεάνη 26/6
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	87	43450	α. Σάλλομε Βόε 12/6	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Βιτόρια 10/6
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	αργεί Πειραιά	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	α. Σηάτλ 15/6
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	δ. Κων/πολη 14/7	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Μπρόουνβιλ 18/8	ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	α. Γιβραλτάρ 24/6
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στή Βενετία 4/6	ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Τούκοπαν 13/8	ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	ε. Σαβάννα 1/7
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	ε. Χιούστον 29/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088	δ. Σουέζ 16/6
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	ε. Γιούροπουρτ 13/7	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501	στή Λισσαβόνα 30/6
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Ν. Όρλεάνη 6/7	ΑΝΝΟΥΛΑ ΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	α. Χαλκίδα 10/7
ΑΓΛΑΓΙΑ 7 (π.)	74	8944	α. Κληβελαντ 11/7	ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	α. Σουραμπάγια 9/6
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	α. Βομβάη 1/7	ΑΝΤΖΕΙΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Λας Πάλλμας 23/6
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Ν. Όρλεάνη 12/7	ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	δ. Κων/πολη 5/6
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	στό Κάδιξ 11/4	ΑΝΤΖΕΛ I. (π.)	63	22103	α. Ν. Όρλεάνη 20/6
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	αργεί Πειραιά	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	α. Λός Αντζελες 6/6
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	αργεί Σάν Πέντρο	ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122	ε. Βενετία 20/6
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	αργεί Πειραιά	ΑΡΑΜΕΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Τζέντα 18/6
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	αργεί Ν. Υόρκη	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	αργεί Τραπάνι
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Αύγουστα 5/7 για Τερνεζούζ	ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	μετ. «ΠΕΡΑΜΟΣ I» (Κυπρ.)
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡ (δ.κ.)	81	18495	δ. Π. Σαϊδ 15/7	ΑΠΟΛΛΩΝ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988	ε. Σάντος 13/7	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΡΑΜΕΝΙΑ (π.)	60	3500	α. Κουβέιτ 3/5
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Ρόττερνταμ 18/7	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Μάντρε ντέ Ντέους 15/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	δ. Ντόβερ 14/7	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Άμβουργο 6/7	ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. Ρόττερνταμ 28/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Κων/πολη 13/7	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	δ. Παναμά 1/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	αργεί Πειραιά	ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523	αργεί Λευκάδα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	στό Κορίνθ 12/7	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	α. Σετούμαλ 13/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Χερσάνα 11/7 για Τουάπς	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	δ. Σουέζ 28/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Τζέντα 10/7	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	ε. Ροζάριο 1/7
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	αργεί Πειραιά	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141	α. Άμβέρσα 10/5	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485	στήν Τρινκομάλη 26/6
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	αργεί Άμστερνταμ	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	ε. Άλγκεκίρας 23/6
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Π. Σαϊδ 29/6	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΓ'ΙΣΤΟΜ (π.)	72	11185	ε. Ρεσίφ 18/6	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	δ. Σουέζ 26/6
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΓ'Κ (π.)	74	12498	ε. Σαγκάη 4/7	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	α. Σάλλομε Βόε 29/6 για Ν. Υόρκη
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Άμβέρσα 29/6	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	δ. Παναμά 29/5	ΑΡΡΟΥ I. (π.)	73	6415	α. Ν. Υόρκη 22/6
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Μαπούτο 23/6 για Τορόντο	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Μπρέικ 27/6
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	στό Χάρ αλ Σουμπάρ	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	δ. Σουέζ 26/6
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	α. Πειραιά 11/7	ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	α. Πειραιά 21/6
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΙ'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205	δ. Παναμά 2/6	ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	αργεί Άστακό
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Πειραιά 6/4	ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	αργεί Κριστομάλ
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (π.)	69	9199	α. Σιγκαπούρη 6/7	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	ε. Μπανάνα 9/6
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204	ε. Λάγος 29/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Α(π.)	71	1453	ε. Πόρτ Βέντρες 23/6
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	δ. Κων/πολη 20/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	δ. Σουέζ 12/7	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	από καθέλκυση
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	α. Μπουένος Άϊρες 23/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (π.)	83	15200	αργεί Τρινκομάλη
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘ (π.)	69	9199	στό Λάγος 23/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	αργεί Λόγγη 2/6
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	ε. Γιοκχάμα 4/7	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	α. Λός Αντζελες 12/6
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Κινούρα 6/7	ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	ε. Σμιζόν 25/6
ΑΪ'ΚΟΝ	71	27958	αργεί Λεμεσό	ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078	α. Λας Πάλλμας 29/6
ΑΪ'ΛΑΝΤ (Μαλτ.)	82	5225	α. Ντάρμπαν 17/7	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	71	15497	ε. Άμβουργο 16/7				
ΑΪ'ΛΑΝΤΕΡ (Μαλτ.)	66	9135	ε. Σουέζ 19/6				
ΑΪ'ΝΤΗΛ (Μαλτ.)	65	9223	ε. Ταμπίκο 4/7				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	α. Σιγκαπούρη 9/7				
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	α. Ν. Υόρκη 11/7				
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	Διάλυση Κίνα				
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	67	29256	αργεί Μομπάσα				
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Γκινόν 3/7				
ΑΙΤΖΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	ε. Πειραιά 3/7				
ΑΚΟΥΑΤΖΟ'Υ	68	25433	α. Άμβουργο 9/6				
ΑΚΡΟΝ	72	62701	ε. Τολέδο 25/6				
ΑΚΤΗ	77	17395	ε. Ντάς Άιλαντ 17/6				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	ε. Ριγέκα 21/6				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (π.μ.)	71	68731	α. Πειραιά 21/6				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Σάντος 26/6				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Ρεσίφ 28/6 για Άλγερία				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.)	69	10722					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.							
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Κολόμπο 9/5 για Μποναίρ				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	ε. Κορίνθ 29/5				
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	ε. Έσμεράλντας 19/6				
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994	α. Σιγκαπούρη 15/6				
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	α. Παρανάγουα 21/6				
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	α. Τσάρουτσον 21/4				
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	μετατρέπεται Σέμεντ Κάρριερ				
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	από παραλαβή				
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	αργεί Χάγκεσαντ				
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	αργεί Άλιβέρι				
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	αργεί Πειραιά				
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	ε. Μογκαντίσου 13/6				
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	έπισκευές Μομπάσα 17/5				
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	α. Μπ. Άϊρες 27/6				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	ε. Ρίο Ίανέιρο 26/6				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Σάντος 28/6				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Ζουέμα Τέρμιναλ 30/5				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Ν. Πλύμουθ 30/6				
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	αργεί Πειραιά				
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	αργεί Καράϊσι				
ΑΜΠΛΙΤΥ (κ.)	51	996	επωλήθη Άλλοδαπούς				
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	α. Μπουσιό 2/7				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	ε. Γένοβα 1/7				
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.β.)	67	43231	α. Τής 24/6 για Γκάλβεστον				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	67	21457	δ. Θέρωντς Άιλ 15/6				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Ουλσάν 16/5 για Σ. Άραβία				
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Ν. Όρλεάνη 3/7				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21429	ε. Ήστ Λόντον 11/6				
				ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	στή Βαρκελώνη 5/4
				ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	στό Ήρακλειον 29/1
				ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	δ. Κων/πολη 24/5
				ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Ρίο Ίανέιρο 30/5
				ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Σασέμπο 10/5 για Ίβαν
				ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128	α. Πόρτ Λιμόν 7/6
				ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	αργεί Πειραιά
				ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Κρατσακόλλος 23/6
				ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	α. Χιρόσιμα 11/6
				ΒΕΡΑ	65	24314	α. Κερπέκ 25/6
				ΒΙΚΤΟΡΥ V (π.)	62	10403	από παραλαβή
				ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	α. Φορντάντλ 6/6 για Τουρκία
				ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	α. Φουτζέιρα 27/6
				ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	δ. Σουέζ 8/6
				ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	α. Λισσαβόνα 15/5
				ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λ.β.)	64	15716	ε. Γκνάνσκ 16/6
				ΒΥΡΩΝ I. (π.)	63	8671	ε. Λομέ 10/6
				ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	αργεί Πειραιά
				ΓΑΛΛΗΝΗ	55	9418	επωλήθη Διάλυση
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	αργεί Πειραιά
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	στή Μομπάσα (αποθήκη)
				ΓΙΑΝΝΗΣ Σ.	64	22062	αργεί Πειραιά
				ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (π.)	81	5491	α. Μπότγουντ 12/6 για Μαϊάμι
				ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (π.)	67	13091	α. Κολόμπο 25/6
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Μαλτ.)	68	28879	α. Μπάγια Μπλάνκα 23/5
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	ε. Λεμεσό 1/7
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069	μετονομάσθηκε «ΜΑΥΑ»
				ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	αργεί Λας Πάλλμας
				ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	από παραλαβή
				ΓΙΟΥΡΩΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12087	α. Γένοβα 31/5
				ΓΙΟΥΡΩΠΙΑΝ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ (Μαλ.)	59	8647	αργεί Πειραιά
				ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)		10073	έπισκευές Γκνάνσκ
				ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (μ.)	66	3849	ε. Γρενάδα 1/7
				ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Μπανιάς 30/5
				ΓΚΑΖ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Καϊμάν Μπράκ 21/6
				ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Άλεξάνδρεια 31/5
				ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	αργεί Πειραιά
				ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	ε. Σιγκαπούρη 24/6
				ΓΚΑΛΑΝΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222	ε. Γκρόβ Γουάρφ 3/7
				ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στήν Καζαμπλάνκα
				ΓΚΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	δ. Δαρβανάλη 27/6

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ...	70	12253	α. Άλεξάνδρεια 23/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ...	78	5351	α. Χιούστον 12/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι (π.)...	65	21261	α. Γκνάνοκ 25/6
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ Π*	70	11525	α. Μπαντάρ Χομείνι 25/5
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ...	67	60433	μετ. «ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ»
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)...	63	8628	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'Ι'ΟΝ...	64	10141	έγκαταλείφθη Κορκουμπόν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)...	68	9067	ε. Κολόμπο 29/6
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ.)...	66	36276	άρχει Νέα Όρλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (π.)...	62	8891	ε. Μπαντάρ Άμπας 29/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)...	74	109693	άρχει Άλιβέρι
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (π.)...	68	9070	μετ. «ΠΡΙΝΕΣΣ» (Παν.)
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ...	65	21388	ε. Ικχών 12/6
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)...	60	4470	α. Χιούστον 9/6
ΓΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (π.)...	68	9079	δ. Π. Σαΐδ 20/3
ΓΟΥΝΤ ΣΑΝ (π.)...	68	9067	μετ. «ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ» (Παν.)
ΓΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ.)...	74	3279	μετον. «ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ» (Κυπρ.)
ΓΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ...	63	8432	α. Βαλτιμόρη 9/5
ΓΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ (π.)...	67	38636	α. Γκάνδη 9/5
ΓΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (π.)...	62	8631	ε. Μπαντάρ Χομείνι 25/5
ΓΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)...	70	9954	ε. Τσάχ Μπαχάρ 2/6
ΓΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π.)...	75	3520	α. Χιούστον 14/6
ΓΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)...	67	38764	ε. Χάμπτον 22/6
ΓΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ (π.)...	60	7187	α. Μπ. Άϊρες 30/6
ΓΟΥΝΤ ΧΟΥΠ (Όνδ.)...	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83
ΓΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)...	67	38636	μετον. «ΜΠΡΑ'Ι'Τ»
ΓΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)...	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)...	68	8915	δ. Π. Σαΐδ 20/6
ΓΛΑΥΚΗ...	64	15240	άρχει Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)...	73	13631	ε. Τζέντα 15/6
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ...	70	11329	α. Κορύνα 23/6
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (π.)...	72	4931	ε. Σετούμπαλ 16/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΥΛΙΛΥΤΥ...	83	24500	ε. Νταμάμ 3/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ...	83	28268	ε. Σιγκαπούρη 26/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)...	81	40357	α. Λός Άντζελες 4/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ...	67	23347	α. Πειραιά 24/6
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ...	68	22782	στη Νικόσια 29/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ...	67	23347	α. Μπ. Άϊρες 13/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ...	68	22798	ε. Ροζάριο 29/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ...	68	22798	α. Νταμάμ 20/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)...	70	56799	άρχει Νέα Υόρκη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)...	71	56800	α. Γουίλελμσχαβέν 27/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΑ (δ.)...	72	114710	α. Γουόροπορτ 28/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)...	73	114933	α. Τουμπάρδο 19/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (π.)...	57	9158	δ. Π. Σαΐδ 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	άρχει Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)...	45	2740	άρχει Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)...	60	6235	ε. Σουέζ 12/5
ΔΑΣΑΚΙ...	72	14334	στο Τζέμπελ Άλι 25/6
ΔΑΦΝΗ (μ.)...	63	30886	άρχει Νέα Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)...	71	17805	α. Ρίο Τανέιρο 24/6
ΔΕΛΦΙΝΙ...	71	9564	άρχει Μπλαγκουότερ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μόλτ.)...	61	7838	α. Μομπάσα 12/5
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)...	68	50999	α. Πόρτλαντ 18/6 για Βόννη
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ...	72	17355	στο Σάντος 29/6
ΔΩΤΩ...	68	35191	α. Άμβέρσα 3/6

ΕΒΕΛΥΝ (π.)...	74	9112	α. Άρμουέλλες 19/6
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)...	69	10625	α. Σάντος 5/6
ΕΒΙΤΑ II (κ.)...	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ. (π.)...	62	8399	Διάλυση Μπαγκλαντές
ΕΙΡΗΝΗ Μ. II. (δ.)...	68	43339	α. Κεϋχάν 14/6
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)...	67	23552	άρχει Άστωρία
ΕΛΕΝ*	67	27989	άρχει Χώγκεσαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)...	70	19344	ε. Ν. Όρλεάνη 3/7
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)...	72	94989	α. Σεπέτιμα 14/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)...	65	38279	α. Ρόττερταμ 29/6
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)...	65	9694	ε. Γκάνδη 28/6
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)...	67	24766	ε. Άμβούργο 2/7
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡ (Σιγκ.δ.)...	75	45001	α. Άλ Ρουές 26/6 για Αυστραλία
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)...	67	47344	α. Σιγκαπούρη 27/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ (δ.)...	76	150518	άρχει Μπρούνεϊ Μπαϊν
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ...	77	22893	ε. Ικχών 15/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.)...	75	44989	προς Σάλλομ Βόε
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)...	75	60491	α. Ίβακούιν 22/6
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)...	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΛΗΝΟΡΑ III (Μόλτ.)...	69	12102	δ. Θέοντα 14/6
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)...	65	7498	δ. Γιβραλτάρ 2/7
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)...	64	1141	υπό παραλαβή
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)...	60	5513	άρχει Άστωρία
ΕΣΠΛΟΡΕΡ V (κ.)...	67	2981	ε. Μομπάσα 17/6
ΕΡΝΗ (π.)...	81	15178	προσάραξε Μο. Χομείνι 1/7
ΕΣΤΙ (π.)...	72	10351	α. Ντάρμπαν 20/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)...	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (π.)...	59	7059	άρχει Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)...	64	35410	άρχει Ίτσα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Ροζάριο 26/6
ΕΥΝΙΚΗ...	77	29875	α. Κολούμπια 8/6
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)...	69	8676	α. Άμβέρσα 5/4 για Άβανα
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)...	69	10900	α. Σαλβαδόρ 15/6 για Άλγέρι
ΕΦΥΡΑ (δ.)...	65	35406	άρχει Ίτσα
ΖΑΚ (π.)...	62	10028	άρχει Μπλαγκουότερ
ΖΕΥΣ I (π.)...	60	17447	δ. Σουέζ 1/7
ΖΕΦΥΡΟΣ II...	77	18838	α. Χιούστον 24/6
ΖΗΝΑ (Α.)...	68	31093	δ. Κωνσταντινούπολη 18/6
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(π.)...	66	10051	α. Ειγνγκάνγκ 16/2 για Δαλιάν
ΖΗΝ...	79	16379	α. Σάν Φρανσίσκο 23/6
ΗΡΑ *	79	16390	δ. Σουέζ 25/6
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)...	57	2875	δ. Π. Σαΐδ 17/6
ΗΡΑΚΛΗΣ (Α.)...	58	5266	υπό παραλαβή
ΗΡΑΚΛΗΣ (Α.)...	53	5691	άρχει Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ...	76	37650	ε. Ικχών 13/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	στη Μομπάσα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)...	76	37431	άρχει Άγ. Δομνίκιο
ΘΑΡΡΟΣ (π.)...	63	3293	άρχει Άγ. Δομνίκιο
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Νταλιάν 31/5
ΘΕΑΝΩ (κ.)...	69	10650	ε. Τάραντα 20/6
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)...	61	9266	α. Ν. Όρλεάνη 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. Σηατλ 20/6 για Κορέα
ΙΝΔΙΑΝΑ (Α.)...	77	11280	δ. Γιβραλτάρ 18/6

ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	α. Άμμόχωστο 26/6
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μαλ.)	45	3684	άρχει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μόλτ.)	61	5201	δ. Κωνσταντινούπολη 18/6
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ.)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999	ε. Μπανγκόκ 25/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ I (π.)	70	3971	στον Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	α. Δουβλίνο 23/6 για Κρότωνα
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Λός Άντζελες 30/6
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631	στο Μπ. Άμπας 9/6
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (π.)	61	10934	άρχει Άστωκ
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (π.)	60	10934	άρχει Άστωκ
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ*	82	15551	δ. Σουέζ 30/6
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	59	5051	άρχει Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. Αμερικής
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ' (π.)	60	4240	άρχει Γάνδη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (π.)	60	5323	μετον. «ΑΛΚΥ»
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	ε. Άμπιζάν 9/6
ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	α. Άμβέρσα 1/6
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Σπέζια 6/4
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	α. Βακνούβερ 13/7
ΚΑΛΥΨΩ (π.)	69	5997	άρχει Φλώσινγκ
ΚΑΝΙΚΑ (π.)	60	3840	ε. Βομβάρη 13/7
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Μπέιρα 29/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	άρχει Π. ορ. Σπαιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	ε. Ντακάρο 5/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	στο Σάντος 16/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Ικχών 25/6
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	ε. Μπαχρέιν 14/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3168	α. Πειραιά 12/7
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301	ε. Γκάνδη 15/7
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	μετ. «ΣΗ ΓΚΑΛ» (Λιβερίας)
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	α. Ν. Υόρκη 20/6
ΚΑΡΡΑΣ (π.)	62	10834	α. Λός Άντζελες 30/6
ΚΑΣΤΛ (κ.)	72	17674	α. Ν. Όρλεάνη 4/7
ΚΑΣΤΛ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μαπούτο 4/6
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	άρχει Σαουδική Άραβια
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	άρχει Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	65	9799	α. Π. Ελίζαβεθ 1/7
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694	ε. Άμβούργο 25/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ- ΤΥ (Μ)*	57	5250	άρχει Έλευσία
ΚΑΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	α. Ντουμπάι 16/5
ΚΛΕΟ I (π.δ.)	59	20880	α. Κολόμπο 12/7
ΚΟΜΗ (π.)	68	4432	ε. Ν. Όρλεάνη 18/8
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070	α. Καζαμπλάνκα 20/6
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ I. (κ.)	60	5991	δ. Σουέζ 2/7
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	άρχει Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Μπλάρ 14/7 για Ντουεντίν
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Βανγκαρέι 1157
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ.)	59	20514	Νοτίως Μπαχραϊν 9/7
ΚΡΑΝΑΣ (π.)	59	3354	δ. Παναμά 6/7
ΚΡΑΝΤΟΡ (π.)	64	2304	δ. Παναμά 8/7
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (π.)	60	3995	ε. Ταλκαουάνο 18/6
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Σαβόνα 18/6 για Γιβραλτάρ
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	άρχει Ίτσα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	δ. Σουέζ 2/7
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	δ. Σουέζ 2/7
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493	άρχει Έλευσία
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Λός Πάλμος 4/5
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	α. Σάο Σεμπαστιάν 29/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ- ΖΟΣ (κ.)	67	11056	δ. Π. Σαΐδ 23/6
ΚΩΣΤΗΣ (Μόλτ.)	60	3325	δ. Κωνσταντινούπολη 21/6
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μόλτ.)	59	6140	δ. Κωνσταντινούπολη 8/6
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	άρχει Πειραιά
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	α. Σάν Χουάν 23/5
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	ε. Σιγκαπούρη 10/7
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	12000	α. Άκαπούλκο 26/6
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Άλγκεκίρας 14/4
ΛΑΡΑ (δ.π.)	61	8816	προσάραξε Τυρν
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	στο Άντεν 14/7
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	δ. Παναμά 17/6
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	α. Μόκχα 31/5
ΛΕΑ (Μ.)	59	7801	δ. Σουέζ 14/6
ΛΕΒΑΝΤΕΣ*	77	70983	α. Σαγκάη 6/7
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Κωνσταντινούπολη 4/7
ΛΕΝΑ*	68	22449	α. Άγ. Ευστάθιο 8/6
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (π.)	63	842*	άρχει Σετούμπαλ
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (π.)	61	8627	μεταφορές Ίνδονησίας
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Γιοσού 2553 για Μουσούρε
ΛΕΥΘΕΡΩ (π.)	62	14027	δ. Γιβραλτάρ 2/7
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Κολούμπια 11/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Λός Πάλμος 5/7
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	άρχει Σαράζα
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	α. Φουτζέιρα 3/7
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	16323	δ. Κωνσταντινούπολη 10/7
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	ε. Μόνα αλ Άχμάντι 21/6
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	ε. Άλεξάνδρεια 24/6
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	δ. Ντουμπάι 13/7
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	α. Χαλκίδα 12/7
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ε. Κάρατι 14/7
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μόλ.)	(2)	11229	α. Χιρόχάτα 12/7
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	α. Χιούστον 9/6
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Μομπάι 10/7
ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	α. Λός Πάλμος 5/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Ντάρμπαν 22/6
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	άρχει Γάνδη
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	α. Σάν Χουάν 5/7
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	α. Φλώσινγκ 21/6 *
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	
ΜΑΡΒΑ Α. (μ.)	59	8586	

MARIA N.K. (π.)	64	3947	ε. τούκοπαν 14/8
MARIANΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. βομβάρη 24/6
MARIBERNΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	αργεί Πειραιά
MARIKA Π. (π.)	73	45500	δ. Ντουμπάι 26/6
MARILIA (δ.)	67	43649	δ. Κων/πολη 15/7
MARILYNA (κ.)	74	30341	ε. Πειραιά 3/7
MARINA ΤΟΥ (Μ)	69	8773	αργεί Πειραιά
MARINER (Ο'νδ.)	60	5760	δ. Κων/πολη 14/7
MARINER (κ.)	69	9072	α. Κολόμπο 6/7
MARINER II (π.)	68	10099	δ. Γιβραλτάρ 17/6
MARINIKH (κ.)	73	86098	υψωσε 'Ελληνική
MARIPERΛΑ (δ.κ.)	66	57027	α. Ρας Σουκχέιρ 6/7
MARIPRIMA (δ.)	61	30236	δ. Σουέζ 15/7
MARIXRISTINA (π.δ.)	73	72336	α. Φός 16/7
MARIO	65	17238	αργεί Στυλίδα
MEΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	α. Φουτζέιρα 24/3
MEΛONTY	69	6200	δ. Κων/πολη 15/7
MENT ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	αργεί Κουβέιτ
MERITIA (κ.)	60	3745	δ. Κων/πολη 24/5
MERYLLANT (π.δ.)	66	71337	στο Μπόνι (αποθήκη)
MEΣΙΣ	69	9850	ε. Π. Σαΐδ 17/κ7
MEΣ ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	ε. Μελβούρνη 18/7
MEΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	αργεί Πειραιά
MΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Πειραιά 22/6
MΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	ε. Μάλτα 15/7
MIA	80	15552	α. Ρίο 'Ιανέιρο 28/6
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000	δ. Θέρσεντ 'Αϊλ 10/7
MIMH M. (ΜΑΛΤ.)	69	13525	ε. Παρανάγουα 11/7
MINI ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/6
MINI ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Π. ορ. Σπαίρν 1/7
MINI ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	δ. Παναμά 13/7
MINI ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
MINI ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/6
MINI ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Ντεμεράρα 11/7
MINI ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	αργεί Πειραιά
MINI ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
MINI ΛΗ (π.)	71	1562	α. Σαβόνα 27/6
MINI ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	ε. Ντεμεράρα 6/7
MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
MINI ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Πειραιά
MINI ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 15/7
MINI ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
MINI ΛΟΤ (π.)	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/7
MINI ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Χιούστον 17/6
MINI ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Σάν Χουάν 30/6
MINI ΛΥΦΜ	75	1578	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
MINI ΛΩ	71	1594	

MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	αργεί Βοστώνη
ΜΙΣΑ Σ. AMITY (π.)	61	3943	ε. Τζέντα 12/7
ΜΙΧΑΛΗΣ (ΜΑΛΤ.)	59	5384	στη Τζέντα
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Ρίο Γκράντε 3/7
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	δ. Γιβραλτάρ 13/7
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. 'Αλεξάνδρεια 27/6
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	α. Τζέντα 23/6
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	αργεί Πειραιά
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ Ι. (π.)	65	31779	αναμένει Φουτζέιρα
ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	υπό παραλαβή
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ	73	56273	α. Σιγκαπούρη 23/6
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	αργεί Ν. 'Υόρκη
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	αργεί Ν. 'Υόρκη
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.)	73	31861	δ. Κων/πολη 7/7
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	προσάραξε Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	υπό παραλαβή
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 19/6
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	ε. Τακόμα 19/6
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Σουέζ 4/7

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	α. Ταμπίκ 6/7
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ' (π.)	74	10250	δ. Π. Σαΐδ 9/7
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	στη Λισαβόνα 6/7
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	ε. Σάντος 16/7
ΝΑΝΩ (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	στην Καβάλα 10/6/83
ΝΕΔΑΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	α. Ροζάριο 12/7
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	αργεί 'Ιτέα
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	στο Μπορντώ 15/6
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	αργεί Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	αργεί Μπράγκς
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Λομέ 2κ/7
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	ε. Διέπη 19/6
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	στην Καλκούτα
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35587	α. Λός 'Αντζελες 11/6
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	α. Πόρτο 'Εμπεδόκλε 9/7
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	ε. Τούκοπαν 1858
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	α. Πόρτ Κανόβεραλ 19/6
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Βομβάρη 513/7
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΜΑΣ Ι. (π.)	56	3274	α. Π. Σουδάν 28/9 για 'Αντεν
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	α. Μπελέμ 11/7
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	δ. Π. Σαΐδ 22/6
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	α. 'Αλγκέκιρας 21/6
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	α. Σαντάνα 4/7
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	δ. Παναμά 10/7
ΝΤΑΝΙΕΛ II (π.)	69	1999	στο Ρότερνταμ
ΝΤΑΟΥΝ (Σιγκ.)	81	5226	αργεί 'Αμμούργιο
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. 'Ικόνιο 3/7
ΝΤΑΦΕΝΑΡ (π.)	61	5816	αργεί Μίνα Σάκρ
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	υπό παραλαβή
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	ε. Μομπάσα 14/7
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	δ. Σουέζ 413/7
ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854	α. Θρόνα 9/7
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Σάο Σεμπαστιάο 8/7
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σεμένγκα Μπαϊ 6/7
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	δ. Π. Σαΐδ 11/7
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Παρανάγουα 26/6
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260	ε. Τζάκσονβιλ 10/7
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ	80	16200	ε. Λένγκοχρον 12/7
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Σάο Σεμπαστιάο 29/6
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	α. Πειραιά 857
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	63	11120	αργεί 'Αστακό
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	υπό παραλαβή
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	δ. Παναμά 24/6
ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥ	68	45678	α. Γιβραλτάρ 5/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	αργεί 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	αργεί 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123	αργεί 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935	α. Μιχουάκη 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	α. Ντάρμπαν 23/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στο Μπαλκισπάρν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	αργεί 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Φός 24/6 για Σίντε Κερίρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Φός 14/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	α. Πειραιά 17/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	παρελήφθη 'Ιαπωνία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Κωστ'ακόσλοκ 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	αργεί 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	α. Ροζάριο 12/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	α. Γκάλβεστον 4/7
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	ε. Πειραιά 27/5
ΟΣΕΑΝ (κ.)	66	10825	δ. Π. Σαΐδ 14/7
ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808	α. Τεργέστη 15/7
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	α. Μπωμόντ 4/7
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	αργεί Πειραιά

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.

ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ' (n)*	67	24128	α. Λισσαβώνα 30/6
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248	α. Αύγουστα 27/6 για Τρίπολη
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	δ. Δαρδανέλια 15/7
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δ. Παναμά 5/7
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (n)*	74	9712	δ. Κωνίνολη 16/6
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ)*	63	10318	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (n.)	60	1577	ε. Πειραιά 2/7
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (n)*	59	3906	ἐπὼλ. Ἰνδοῦς Διαλυτές
ΠΑΝΘΗΡ (n)*	82	35380	α. Ροζάριο 9/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΣΩΝ (n)*	66	7463	στὸ Μπ. Ἀμπάς 7/7
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	ὕπὸ παραλαβή
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	α. Μπανγκόγκ 8/7
ΠΑΞΙΦΙΚ (n.)	66	21883	Διάλυση Ταϊβάν
ΠΑΞΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ὕπὸ καθέλκυση
ΠΑΞΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Βοστόνη 5/7
ΠΑΤΒΙΝ (n.)	62	14112	στὸν Πειραιά 23/6
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (n.)	62	11756	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	ἀργεί Καμπάνας
ΠΑΥΛΟΣ XII (n)*	69	1999	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Γιβραλτάρ 5/7
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	α. Ρότερνταμ 6/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αἰγύπτου
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	ε. Γιένμπο 17/7
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Κολομπίνα 5/7
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876	δ. Σουέζ 13/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577	α. Χάρρη 6/7 για Ἀμπιτζάν
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707	ε. Σαλβαντόρ 7/7
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (n.)	71	90757	δ. Μπρουσμπούτελ 15/6
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	δ. Π. Σαϊδ 17/7
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Λός Πάλμας 4/7
ΠΛΕΙΑΣ (n.)	64	5654	στὸ Γιβραλτάρ 14/7
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162	ε. Γκιζάν 21/6
ΠΛΩΤΩ	68	35191	δ. Κωνίνολη 10/7
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Γιούροπορτ 29/6
ΠΟΛΙΔΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	ἀργεί Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Χουέλβα 15/6
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	δ. Σιγκαπούρη 2/7
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (n)*	70	3625	α. Ρίο Γκράντε 13/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (n.)	56	3597	στὸ Κατάκωλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Λ. (n)*	66	15565	ε. Τζέντα 3/7
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ. (n.)	73	59193	α. Π. Χέντλαντ 7/7
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	ἀργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Λός Ἀντζελες 7/7
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Γιούροπορτ 17/7
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ) π*	68	48781	ε. Φιλαδέλφεια 11/7
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977	α. Λός Πάλμας 5/7
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (n)*	61	3966	ε. Γκουαγιακούιλ 8/7
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (n)*	69	10924	α. Λός Πάλμας 3/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (n)*	73	11383	α. Μπείρα 6/7
Π. ΣΤΑΡ II (λιβ.)	66	15393	α. Τσαγκουαρκάμας 9/7
ΡΑΣΣΑΓΙΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (n.)	67	11258	ἀργεί Ἀστακό
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ I (n.)	63	15982	α. Ν. Ὀρλεάνη 27/6
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (n)*	60	4820	α. Λός Πάλμας 22/2
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	ε. Π. Κανάβεραλ 3/7
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ.)	67	35540	πρὸς Διάλυση Κασσιούνγκ
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ἀργεί Πειραιά
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ)*	62	12040	ε. Ἀλεξάνδρεια 28/6
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (n)*	58	8920	α. Κολόμπο 12/5
ΡΟΥΜΠΙΝ II (n.)*	71	2932	α. Λός Πάλμας 7/7

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ. Μπαχ.)	76	21619	δ. Σουέζ 8/7
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)*	69	99134	δ. Ντουμπάι 13/7
ΣΑΛΛΥ Δ. (n.)	68	15474	α. Μπ. Ἀίρες 7/7
ΣΑΛΩΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	ἐπισκευές Πειραιά
ΣΑΜΠΠΑ	70	5746	μετὼν. «ΣΗ ΣΟΥΦΤ» (Λιβερ.)
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΝ (n.)	73	10630	ε. Βομβά 18/6
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ)*	67	1973	μετὼν. «ΣΗ ΛΑ'Ι'ΟΝ» (Ὀνδ.)
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Τζέντα 21/6 για Περισκό
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Μένα Ἀχμάντι 29/6
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Πειραιά 21/6
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	Διάλυση Ἰνδία
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (n.)*	65	12102	α. Π. Μαχάμεντ Κασίμ 21/6
ΣΑΝΣΕ (n.)	62	15405	ε. Λός Ἀντζελες 12/7
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (n)*	57	1674	α. Ἀμαγκασάκι 12/7
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (n.)	74	11452	ε. Π. Σουδάν 4/7
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Σούσα 9/7 για Βαρκελώνη
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.)*	76	43143	α. Φιλαδέλφεια 8/7
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	α. Ν. Ὀρλεάνη 4/7
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	ε. Σουέμα 27/6
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874	στή Νέα Ὀρλεάνη
ΣΕΙΡΗΝΑ (n.)	77	16267	α. Σαβόνα 14/7 για Σικάγο
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	ε. Ἀλεξάνδρεια 14/7 για Ρουμανία
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	ε. Μένα Ἀχμάντι 29/6
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (n.)	79	14889	α. Τής 7/7
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456	α. Βαλένσια 27/6
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ.)	71	8894	α. Καρατάι 11/7
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	ἀργεί Σιγκαπούρη
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Ἀμβέρσα 26/6
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (n)*	62	9979	στήν Κωνσταντία
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (n)*	71	11379	ε. Ἀμπιτζάν 16/6
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043	ε. Βενετία 11/7
ΣΗΓΚΑΛ IV (n.)	75	3522	ε. Μπαρναγουίλα 3/7
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	α. Μακάι 11/7
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Γιούροπορτ 15/7
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	α. Ρίο Γκράντε 12/7
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	δ. Κωνίνολη 13/7

ΣΗΛΟΓΓΕΡ (Μαλτ.)	65	7047	Διάλυση Μπαγκλαντές
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	α. Κόμπε 5/7
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Παράναγους 30/6
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411	ε. Μανφερντόνια 10/7
ΣΗΦΕΑΡΕ	73	29763	α. Ν. Ὀρλεάνη 8/7
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ἀργεί Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (n)*	80	9015	α. Πόρτ Λίνκολν 26/6
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	δ. Κωνίνολη 29/6
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ.	63	24810	ἀργεί Γαλαξειδί
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ.)	62	7704	ε. Ἀλεξάνδρεια 16/6
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στὸ Μπαντάρ Χομεϊνί
ΣΚΙΠΠΕΡ (n.)	57	3070	στὸ Ἀμπιτζάν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (n)*	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	α. Πειραιά 29/6
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	στὸν Πειραιά 16/7
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Π. Σαϊδ 17/7
ΣΟΥΖΑΝ (n.)	66	15765	δ. Παναμά 14/7
ΣΟΥΖΑΝΑ (n)*	68	7701	α. Σάντος 14/7
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (n.)	63	12758	α. Ρότερνταμ 17/7
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	δ. Γιβραλτάρ 10/7
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Σ. Λουίς ντί Ρόνε 15/7
ΣΤΑΡΓΚΑΝ (κ.)	59	3809	ὕπὸ παραλαβή
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (n)*	80	32000	ε. Παράναγκουα 7/7
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	δ. Ντουμπάι 16/7
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕ'Υ'Ρ	69	9946	ὕπὸ παραλαβή
ΣΩΤΗΡΗΣ (n.)	70	5278	α. Πειραιά 14/4
ΣΩΤΗΡΗΣ (n.)	70	5480	α. Μπαρμπάντος 29/6
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μαλτ.)	60	6.646	ὕπὸ παραλαβή
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Τζέντα 12/7
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	ἀργεί Ἀστακό
ΤΕΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	ἀργεί Ἀστακό
ΤΕΜΙΝΙ IV (n.δ.)	73	9842	α. Μπάχια Μπλάνκα 19/6
ΤΖΩΝ Κ. (n.)	72	5393	στο Μαϊάμι 11/6
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	α. Χάμπτον 6/7
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Φουκουγιόμα 1/7
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	Διάλυση Ἰσπανία
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	ἀργεί Ἀστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910	ἀργεί Πειραιά
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (n.)	72	5881	α. Ντακάρ 15/8
ΤΙΝΑ ΜΠ. (n.)	65	11245	ἀργεί Πειραιά
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΝ (n)*	73	8848	α. Ροζάριο 7/5
ΤΟΥΣΠΑΝ (n.)	69	5135	α. Γκάλβεστον 10/8
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (n)*	60	8070	προσάραξε Ἀβάνα
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Γκουέμας 18/6
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Χιούστον 1/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	ε. Τζέμα 14/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	ε. Ἀλεξάνδρεια 30/6
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'Λ	72	18723	ε. Τζέμα 16/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	α. Π.ω. Πιέρ 26/6
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ*	68	2737	α. Ν. Ὀρλεάνη 8/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Φιλαδέλφεια 9/6 για Ἀρούμπα
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	δ. Παναμά 3/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΧΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Ν. Ὀρλεάνη 17/6 για Ἀρούμπα
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	ε. Τζέντα 12/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230	α. Γιούροπορτ 17/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	α. Τερνεουζέν 4/7
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	ἀργεί Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ. (κ.)	70	1597	α. Γκέιμπερ 7/7 για Αἴγυπτο
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (n.)	60	8940	ἀργεί Πειραιά
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (n.)	71	4635	ε. Τούσκαν 16/8
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	α. Σητάλ 23/3 για Μπαγκλαντές
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	α. Ἰμουίντεν 23/6
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Κολόμπο 18/6
ΦΑΙΔΡΑ (n.)	71	1571	α. Πόρτσμουθ 22/5
ΦΑ'Ι'ΡΦΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	4	16299	α. Φόρντ ντί Φόρνς 10/7
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	α. Χάλιφα 13/7
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	α. Μπ. Ἀίρες 10/7
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	ε. Τζέντα 24/6
ΦΙΑΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	δ. Παναμά 8/7
ΦΙΑΙΠΙΔΑ (n.)	74	8869	α. Ν. Ὀρλεάνη 3/7
ΦΙΑΙΠΠ (n.)	66	7264	δ. Μπανσμπάτελ 5/7
ΦΙΑΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	δ. Κωνίνολη 26/6
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	α. Σιγκαπούρη 15/7
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (n.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	α. Τζέντα 2/7
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	ε. Ρουέν 13/7
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (n.)	63	10736	ε. Βομβά 27/6
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	α. Φουτζέιρα 18/6
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (n.)	71	10586	α. Ἀμβέρσα 17/7
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Πειραιά 28/2
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122.945	ε. Τζέντα 2/7
ΦΡΗΝΤΟΜ I	59	1229	α. Ραβέννα 13/7
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	ἐπὼλ. Ἀλλοδαπούς
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (n)*	61	1652	α. Λός Πάλμας 16/7
ΦΡΙΟ ΠΑΞΙΦΙΚ (n)*	61	1695	α. Λός Πάλμας 27/5
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Λός Ἀντζελες 29/6
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	δ. Γιβραλτάρ 17/7
ΧΑΡΙΣ (n)*	55	2740	ὕπὸ παραλαβή
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	ε. Τάραντα 13/7
ΧΕΡΟ (n)*	57	1368	στὸν Πειραιά 17/4
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (n)*	78	15981	α. Χιούστον 28/6
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (n.)	62	1768	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)	57	6229	α. Μαπούτο 24/6
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	ε. Πειραιά 4/7
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρὸν «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (n.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΣΤΡΑΛ (n.)	67	2938	α. Λός Πάλμας 17/6

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 πού 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 (ἔναντι δρχ. 3.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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

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

Υπογραφή

« ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ » ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
Διευθυντὴς Ἐκδόσεως Δ. ΡΗΓΑΣ - ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοτάρ 77, Πειραιῶς	Διευθυντὴς Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερήφου 50 & Ἀχαρνῶν	Ἑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοτάρ 77 Πειραιῶς - Τηλ. 417.6658		

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀραλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

TSAVLIRIS T-TUGS

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

Sheer Strength



WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE & TOWAGE

OCEAN RESCUE • FIREFIGHTING

Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage

Anchor Handling and Offshore Support



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

BRANCH OFFICES At all major Greek ports

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