

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Σεπτεμβρίου 1984

Αρ. Φύλλου 1183/942

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ
Α. 2

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1183/942 ΔΡΧ. 100 15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1984



ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :- Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

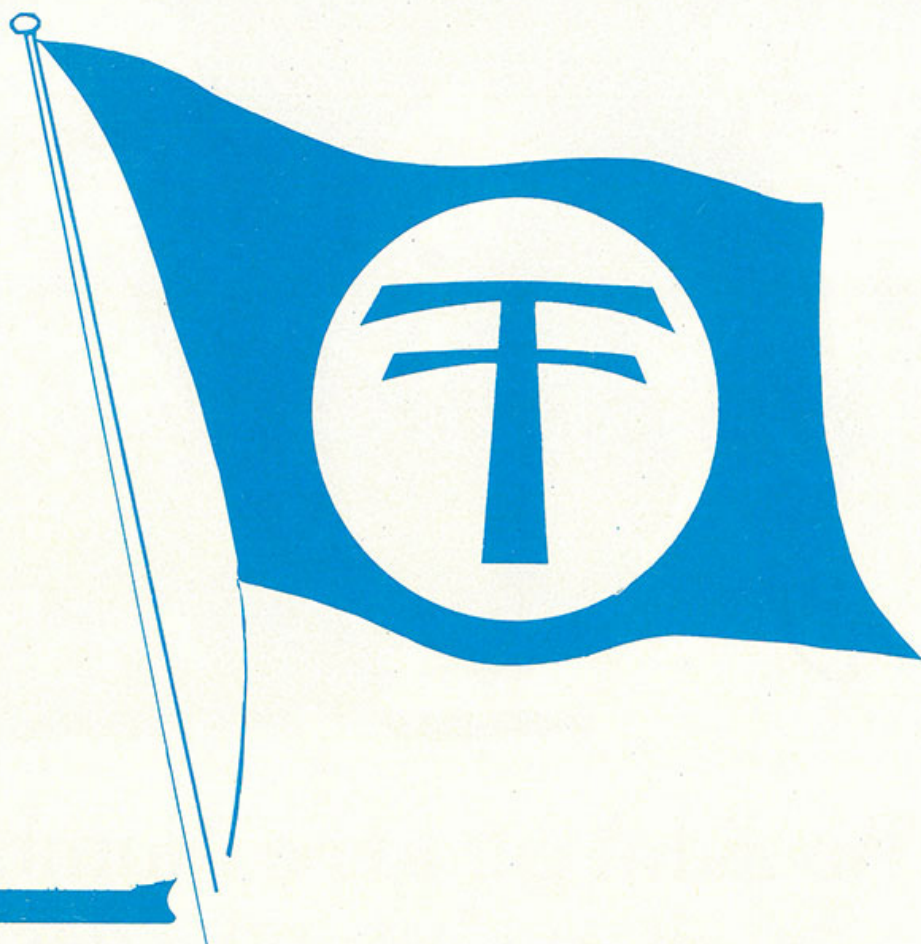
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

Π Ρ Α Κ Τ Ο Ρ Ε Σ

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

Trade & Transport Inc. (Greece)

Ships Managers - Operators



Flies over
20 First class units



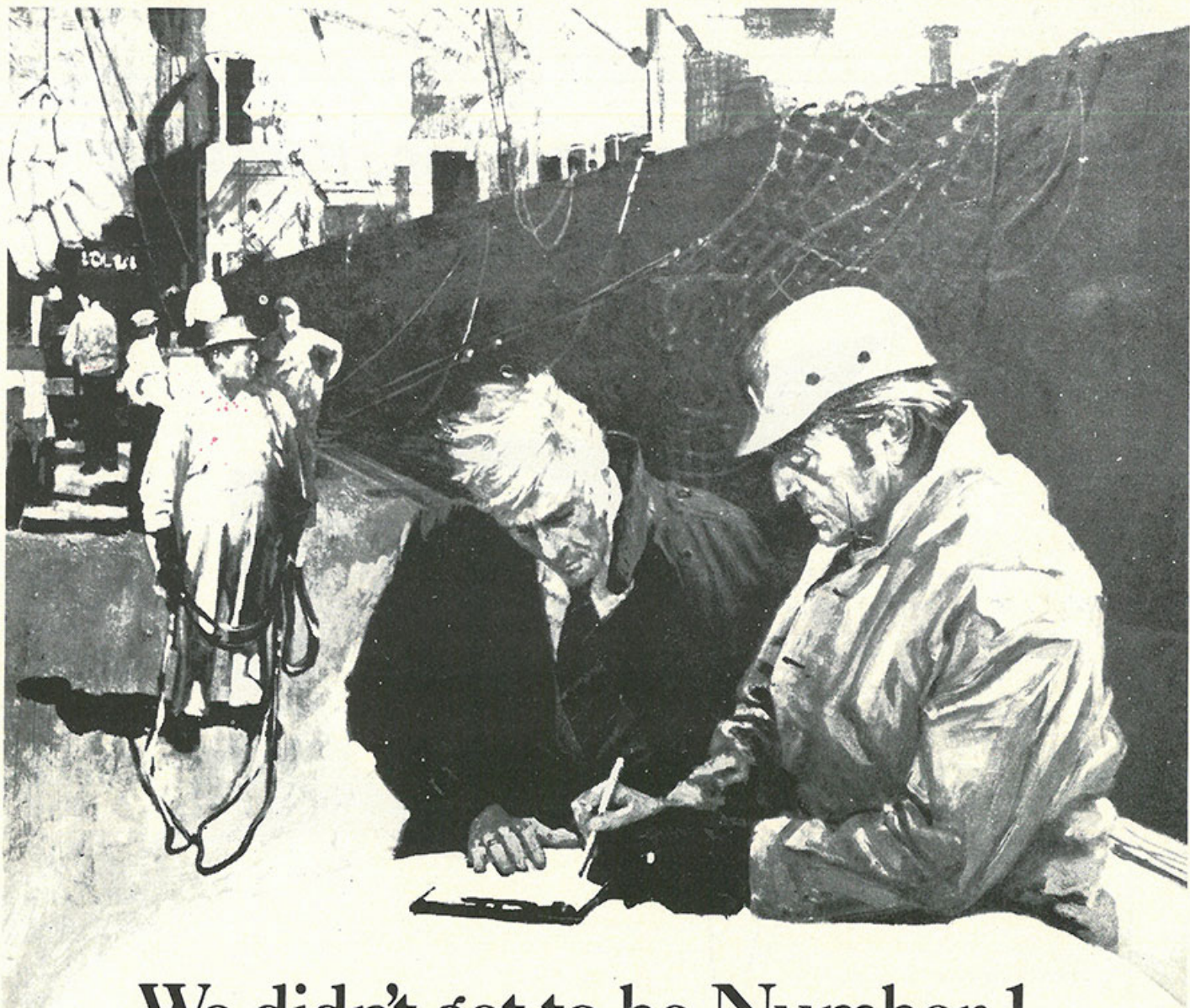
ADDRESS:
FILONOS 61-65 GR 185 35 PIRAEUS
PO BOX 80104 GR 185 10 PIRAEUS

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

NEW YORK AGENTS:
Brokerage & Management Corp.

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

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



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

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

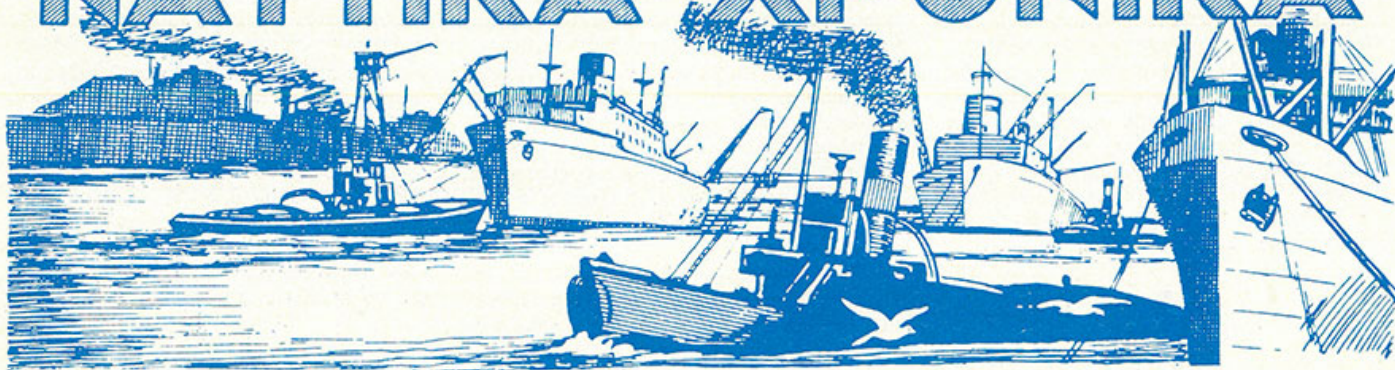
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1183/943

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ Ν. Ε. Ε.

Α. Α. 15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Τό νομοσχέδιο για τό ΝΑΤ

Τήν προσεχή Τετάρτη θά δοθεί, κατά πάσα πιθανότητα, στους εκπροσώπους των ναυτικών και του έφοπλισμού, καθώς και στη δημοσιότητα, τό νομοσχέδιο για τό ΝΑΤ, τό όποιο επρόκειτο νά ανακοινωθεί τήν περασμένη Τετάρτη, αλλά ή ανακοίνωσή του ματαιώθηκε τήν τελευταία στιγμή γιατί από τή Βουλή είχε προσδιορισθεί στό μεταξύ ή συζήτηση του νομοσχεδίου για τήν επικουρική ασφάλιση.

Σχετική δήλωση έκανε τήν περασμένη Τετάρτη και στη Βουλή ό 'Υπουργός Γιώργος Κατσιφάρας, διευκρινίζοντας ότι τό νομοσχέδιο για τό ΝΑΤ θά κατατεθεί στη Βουλή για ψήφιση μαζί μέ τό συνδikaλιστικό, πού όπως είπε, είναι και αυτό έτοιμο και πρόκειται νά δοθεί στις ενδιαφερόμενες πλευρές για νά εκθέσουν τίς απόψεις τους και μέ τό νομοσχέδιο πού θά ρυθμίζει, όπως άνε-

φερε, όλα τά έκκρεμη προβλήματα του Λιμενικού Σώματος. Για τό νομοσχέδιο για τό ΝΑΤ ό 'Υπουργός είπε στη Βουλή ότι επέρχεται ή διοικητική ένοποίηση όλων των ταμείων και ότι ή σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου θά είναι τέτοια ώστε τήν πλειοψηφία νά τήν έχουν οι έργαζόμενοι.

Είναι εύνητο ότι αυτή τή στιγμή δέν μπορούμε νά πούμε τίποτε, ούτε ακόμη και γι' αυτά πού ανακοίνωσε ό 'Υπουργός στη Βουλή. Θά περιμένουμε τό πλήρες κείμενο του νομοσχεδίου για νά εκφέρουμε τίς κρίσεις μας ώστε νά αποφευχθούν λάθη, αν υπάρχουν — και φαίνεται ότι υπάρχουν όπως προκύπτει από τή δήλωση για τό θέμα τής πλειοψηφίας στό διοικητικό συμβούλιο του ΝΑΤ — αλλά και για νά βελτιωθεί στα σημεία πού επιδέχονται βελτίωση.

φιότητα για τήν επόμενη θητεία. Τό καταστατικό όμως δέν καθορίζει τίποτε για τόν αν οι δύο θητείες πρέπει νά είναι πλήρεις και δέν προσδιορίζει τί πρέπει νά γίνει σε περιπτώσεις σάν αυτή του κ. Καραγεώργη, πού οι δύο θητείες του στην προεδρία δέν είναι πλήρεις — όπως είναι γνωστό, ό κ. Καραγεώργης εξελέγη πρόεδρος μετά τήν πρόωρη παραίτηση από τήν προεδρία του κ. 'Αντ. Χανδρή και επανεξελέγη όταν τελείωσε ή θητεία τής διοικήσεως εκείνης.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Θεωρούμε ότι θά ήταν πολύ τολμηρό νά πούμε ότι οι άλλοι μās αντιγράφουν, μπορούμε όμως νά πούμε ότι οι άλλοι σπεύδουν νά υλοποιήσουν ιδέες και προτάσεις πού διατυπώθηκαν και από αυτές τίς στηλές. Λοιπόν, ή 'Επιτροπή 'Αναδιοργάνωσης τής

Ναυτίας και τής 'Ιαπωνικής Ναυπηγοβιομηχανίας πρότεινε στό 'Ιαπωνικό ύπουργείο Μεταφορών τή χρησιμοποίηση μικτών πληρωμάτων — δηλαδή 'Ιαπώνων αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων από όπουδήποτε — στα σκάφη πού τελούν υπό χρονοναύλωση σε 'Ιαπωνικές εταιρίες. Σημειώνεται σχετικά ότι, παρά τήν αντίθεση τής 'Ιαπωνικής Ναυτικής Συνομοσπονδίας, τό μέτρο μάλλον θά υλοποιηθεί έφ' όσον δέν δημιουργεί άνεργία στους 'Ιάπωνες ναυτικούς και τά πλοία αυτά θά αποκτήσουν, μια σημαντικά αύξημένη ανταγωνιστικότητα. Γι' αυτό, παραφράζοντας τή γνωστή ρήση: «Είδες ή ΔΕΗ;» θά μπορούσαμε νά πούμε «Είδες οι 'Ιαπωνέζοι;».

ΩΣ ΠΟΤΕ ΟΜΩΣ;

Τό ΥΕΝ ανακοίνωσε ότι ό 'Υπουργός Γιώργος Κατσιφάρας θά έπισκεφθεί στις 24 Σεπτεμβρίου τήν 'Αμβέρσα σάν επίσημος προσκεκλημένος του Δήμου και του 'Οργανισμού Λιμένος αυτής τής Βελγικής πόλεως. Στην ανακοίνωση προσετίθετο ότι ή πρόσκληση στον 'Ελληνα ύπουργό έγινε για νά τιμηθεί ή 'Ελληνική Ναυτιλία, ή όποια μέ τήν έντονη παρουσία τής στό λιμάνι τής 'Αμβέρσας έχει συμβάλει σημαντικά στην έμπορική και οικονομική ανάπτυξη τής πόλεως, και άναφερόταν ότι τό 1983, ή ελληνική σημαία κατέλαβε τήν πρώτη θέση, από πλευράς χωρητικότητας, στους κατάπλους πλοίων στην 'Αμβέρσα.

Όντως έτσι ήταν, είχαμε τήν πρώτη θέση, τό έρώτημά μας είναι εάν τή διατηρήσαμε και τό 1984 και αν θά τή διατηρήσουμε και τά επόμενα χρόνια. Και βεβαίως ή απάντηση στό έρώτημα είναι δυστυχώς άρνητική και θά εξακολουθήσει νά είναι άρνητική εάν δέν συνέλθουμε.

ΟΡΘΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

Μέ συμφωνία πού επήλθε στις 7 Σεπτεμβρίου μεταξύ του προέδρου τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστών κ. 'Αριστ. Καραγεώργη και του γεν. γραμματέα τής ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη ρυθμίστηκε ή έκκρεμότητα του υπήρχε στό θέμα τής άμοιβής των άσυρματιστών για τά τηλεφωνήματα των μελών

του πληρώματος προς τους οικείους τους. Σύμφωνα με την επελθούσα συμφωνία, για κάθε παρόμοιο τηλεφώνημα θα καταβάλλονται 118 δρχ., αλλά το σύνολο της άμοιβής αυτής, ανεξάρτητα από τον αριθμό των πραγματοποιούμενων τηλεφωνημάτων, δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 5.900 δρχ. μηνιαίως. Έπειτα από τη συμφωνία αυτή που όδγησε σε μία όρθη ρύθμιση, τροποποιείται ανάλογα και η συλλογική σύμβαση των ποντοπόρων πλοίων.

Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Στις 20 Σεπτεμβρίου θα διεξαχθεί η απογραφή των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία με ελληνική σημαία και σε εκείνα που είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. Οι υπεύθυνοι δεν άκουσαν τις συστάσεις των στηλών αυτών για γενική απογραφή του ναυτεργατικού μας δυναμικού και προχωρούν σε μία «κολοβή» απογραφή που θα οδηγήσει και σε «κολοβά» αποτελέσματα που θα είναι τελείως άχρηστα, γιατί καμιά πολιτική δεν θα μπορεί να στηριχθεί σ' αυτά έφ' όσον θα είναι έλλιπη. Η πολιτική ήγηση του ΥΕΝ δεν αντιλήφθηκε την παγίδα που περιέχει η κατ' έκτιμηση καταγραφή — γιατί αυτό γίνεται σε όλες τις απογραφές που έχουν πραγματοποιηθεί ως τώρα — του υπάρχοντος ναυτεργατικού δυναμικού. Κρίμα.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ «ΣΤΑΓΚΑΝ»

Πολλές και ενδιαφέρουσες πλευρές φαίνεται να παρουσιάζει η υπόθεση του κυπριακού φορτηγού «Στάγκαν» το οποίο έχει προσαρθεί από τις 18 Ιουλίου στη Μουκάλα της Νότιας Υεμένης και οι τοπικές αρχές αξιώνουν η την απομάκρυνση του πλοίου ή την καταβολή έγγυθσεως από το Κλάμπ που εκάλυπτε το σκάφος για τους κινδύνους ρυπάνσεως που μπορούν να προκληθούν για να επιτρέψουν την αναχώρηση του πληρώματος το οποίο αποτελείται από πέντε Έλληνες και έξι ξένους ναυτικούς.

Ο εκπρόσωπος του πλοίου στην Ελλάδα κ. Άθαν. Γιαννάκης, μιλώντας σε συνέντευξη τύπου για το θέμα αυτό, αφού είπε ότι άμεσα μετά την προσάρτηση έστάλησαν έντεκα αεροπορικά εισιτήρια για την επιστροφή του πληρώματος, διατύπωσε σοβαρότατες κατηγορίες και κατά της ασφαλιστικής ε-

ταιρίας και κατά του κλάμπ που εκάλυπταν το πλοίο. Για την πρώτη είπε ότι ενώ είχε χορηγήσει, σύμφωνα με τη σχετική συμφωνία, ασφαλιστήριο γα τους Λόυδς του Λονδίνου με ασφάλιστρο 12.5% μετά το ναυάγιο αποκάλυψε ότι το πλοίο ήταν ασφαλισμένο αλλού με ασφάλιστρο 9.26%. Και για το Ρ & Ι κλάμπ ότι δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του για την παροχή νομικής προστασίας και για την κάλυψη του πλοίου από τους κινδύνους ρυπάνσεως.

Όλα αυτά πρέπει να διερευνηθούν σε βάθος από κάποιο αρμόδιο όργανο και εφόσον αποδειχθούν αληθινά να κατανομασθούν οι υπεύθυνοι για να γνωρίζουμε τί γίνεται γύρω μας. Νομίζουμε ότι ακόμη και το Υπουργείο πρέπει να επέμβει γι' αυτήν την περίπτωση και οι ενέργειές του δεν μπορούν να εξαντληθούν σε διαβήματα για την επιστροφή μόνον των ναυτικών.

Η ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Ψηφίσθηκε όμοφωνα την περασμένη Τετάρτη από τη Βουλή το νομοσχέδιο για την επικουρική ασφάλιση των ναυτικών μας, η οποία θα συντρέχει με την κύρια ασφάλιση στο ΝΑΤ και η επικούρηση θα αρχίζει από τη συνταξιοδότηση. Έτσι οι ναυτικοί που θα συνταξιοδοτούνται θα εξασφαλίζουν ένα πρόσθετο μηνιαίο εισόδημα, που θα αποτελέσει ποσοστό της κύριας συντάξεως. Έπειδή κατά την ψήφιση του νομοσχεδίου έγιναν δεκτές από τον Υπουργό Γιώργο Κασιφάρα διάφορες τροπολογίες, οι οποίες σύμφωνα με εκτιμήσεις το βελτίωσαν σημαντικά, οι ρυθμίσεις που προβλέπει θα δημοσιευθούν στο επόμενο τεύχος — πάντως μπορεί να αναφερθεί ότι με τροπολογία που δέχθηκε ο κ. Κασιφάρας τα κεφάλαια που έχουν σχηματισθεί από τότε που άρχισε η καταβολή των εισφορών 2% από τους εφοπλιστές και 2% από τους ναυτικούς για το Κεφάλαιο Έπικουρικής Άσφαλσεως δεν πρόκειται να καλύψουν έλλειμα που ενδεχομένως να παρουσιασθεί στο μέλλον στο ΝΑΤ.

Για την ιστορία πρέπει να αναφερθεί ότι η είσπραξη των εισφορών για το ΚΕΑΝ άρχισε με την ψήφιση του Νόμου 1220/81 που έγινε επί κυβερνήσεως της Νέας Δημοκρατίας και με το νόμο που ψήφισε την περασμένη Τετάρτη η Βουλή ρυθμίζονται τα των προϋποθέσεων και της καταβολής της επικουρήσεως στους δικαιούχους, δηλαδή αρχίζει ού-

σιαστικά ή λειτουργία του θεσμού.

Πρέπει ακόμη να υπογραμμισθεί το κλίμα που επικράτησε στη Βουλή κατά την ψήφιση του νομοσχεδίου — και το κλίμα αυτό πρέπει να επικρατεί πάντοτε όταν έρχονται στο Κοινοβούλιο θέματα που άφορούν τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους της. Ο Υπουργός κ. Κασιφάρας ήταν, όπως έγραφε, ήπιος και πεισιτικός και δήλωσε ότι θα δεχόταν όποια τροπολογία θα βελτίωνε το νομοσχέδιο, και μάλιστα απέσπασε τα συγχαρητήρια του κ. Άθαν. Κανελλοπούλου της Νέας Δημοκρατίας για τη μετριοπάθεια και την καλοπιστία του.

Πρέπει, τέλος, να αναφερθεί, ότι με τροπολογίες που κατέθεσε ο κ. Κασιφάρας ρυθμίζοντας διάφορα θέματα που άφορούν το Λιμενικό Σώμα.

Σύμφωνα με τις τροπολογίες αυτές:

- Καταργείται, όρθότατα, το άμετάθετο των αρχιπλοηγών και πλοηγών, για να ικανοποιηθούν, όπως είπε ο Υπουργός, τα εύλογα αιτήματα του προσωπικού των επαρχιακών πλοηγικών σταθμών για μετάθεσή τους στους κεντρικούς πλοηγικούς σταθμούς και αντίστροφως, αφού άλλωστε — προσθέτομε εμείς — είναι δεδομένη πλέον η τάση φυγής από τα έπιβαρημένα μεγάλα κέντρα, αλλά και για να αποφευχθούν οι διασυνδέσεις και η εκμετάλλευση της θέσεως, όπως έχει ήδη συμβεί.

- Αυξάνονται οι θέσεις του προσωπικού του Λιμενικού κατά 100 — κατά 25 οι θέσεις αξιωματικών και κατά 75 οι θέσεις λιμενοφυλάκων.

- Καθορίζεται ότι οι κατατασσόμενοι στη Σχολή Λιμενικών Δοκίμων είναι κατά 75% πτυχιούχοι άνωτάτων σχολών και κατά 25% ναυτικών (πλοίαρχοι και μηχανικοί).

- Ορίζεται ότι έφεξης ο εισαγωγικός βαθμός των κατατασσόμενων τεχνικών θα είναι του άνωτοπλοιάρχου (μέχρι τώρα ήταν ο βαθμός του υποπλοιάρχου) και ότι στο σύνολο των οργανικών θέσεων των τεχνικών περιλαμβάνονται τρεις θέσεις χημικών - μηχανικών, τρεις θέσεις πολιτικών μηχανικών, μία θέση αρχιτέκτονος - μηχανικού και μία θέση συγκοινωνιολόγου, ενώ οι υπόλοιπες θέσεις των τεχνικών κατανέμονται μεταξύ μηχανολόγων - ηλεκτρολόγων, μηχανολόγων - μηχανικών, ναυτικών - μηχανολόγων ή ναυπηγών - μηχανικών.

- Για τους αξιωματικούς ειδικών υπηρεσιών καθορίζεται ότι για την προαγωγή από το βαθμό του υποπλοιάρχου στον επόμενο

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellespont Steamship Corporation

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

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

Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

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

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

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

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

Cables: FRIXOS LONDON EC1

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

9, Place de la Gare, 1260 Nyon

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



βαθμό απαιτείται πενταετής υπηρεσία στο βαθμό του υποπλοιάρχου ή δωδεκαετής πραγματική υπηρεσία αξιωματικού.

● Τέλος για την προαγωγή στο βαθμό του υποναυάρχου απαιτείται υπηρεσία δύο ετών στο βαθμό του αρχιπλοιάρχου.

Για όλα αυτά θα μπορούσαμε να εκφράσουμε τις αντιλήψεις μας όταν ανακοινωθεί το νομοσχέδιο που θα αναφέρεται στο σύνολο του Λιμενικού Σώματος. Έκ προοιμίου όμως μπορούμε να πούμε ότι μερικές από τις ρυθμίσεις που γίνονται με τις ανωτέρω τροποποιήσεις μας προβληματίσαν και τους προβληματισμούς μας αυτούς θα τους εκθέσουμε όταν θα έχουμε δει το νομοσχέδιο που υποσχέθηκε να φέρει στη Βουλή ο Υπουργός.

Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Με τα μέτρα που καθιερώνονται με τον φορολογικό νόμο που έχει ψηφισθεί από τη Βουλή αλλά ως τις τελευταίες ημέρες δεν είχε εκτυπωθεί από το Έθνικό Τυπογραφείο, οι ναυτικοί μας θα μπορούν να εισάγουν αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως χωρίς να καταβάλλουν το μεγαλύτερο μέρος του ειδικού φόρου καταναλώσεως και υπολογίζεται ότι το κέρδος που θα έχουν από την εισαγωγή ενός αυτοκινήτου 1.300 κυβικών θα υπερβαίνει τις 500.000 δραχ. Οι προϋποθέσεις για την κατ' αυτόν τον τρόπο εισαγωγή αυτοκινήτων από τους ναυτικούς είναι, πρώτο, διετής συνεχής ή όχι πραγματική υπηρεσία σε πλοία εξωτερικού κατά την τελευταία τετραετία πριν από τον εκτελωνισμό του αυτοκινήτου, και δεύτερο, κατά τη διάρκεια της τετραετίας αυτής να έχουν εισάγει οι ενδιαφερόμενοι και δραχμοποιήσει συνάλλαγμα που καλυπτει τη φορολογητέα αξία του αυτοκινήτου. Για το θέμα αυτό αναμένεται ερμηνευτική εγκύκλιος του υπουργείου Οικονομικών, διευκρινίζεται όμως ότι το προνόμιο της εισαγωγής αυτοκινήτου με μειωμένους δασμούς παρέχεται για μία μόνον φορά. Έξ άλλου με το ίδιο άρθρο του νόμου προβλέπεται και η απαλλαγή από δασμούς για είδη οικιακής χρήσεως που εισάγουν οι ναυτικοί εφ' όσον η συνολική αξία τους δεν ξεπερνάει το 10% του συνολικού ετήσιου πλούτου εισαγεί και δραχμοποιήσει κατά το 12μηνο που προηγείται του εκτελωνισμού. Η απαλλαγή αυτή παρέχεται κάθε χρόνο.

Πρέπει να ομολογηθεί ότι πρόκειται για δύο σημαντικά μέτρα που ευνουούν ιδιαίτερα τους ναυτικούς μας.

ΤΑ ΥΠΕΡΒΑΡΑ

Τά δύο τελευταία περιστατικά που επισήμανθηκαν, κατά τα οποία οδηγοί φορτηγών αυτοκινήτων που επρόκειτο να διακινηθούν με πλοία πρόσθεταν φορτίο μετά τη ζύγιση των όχημάτων τους, επιβεβαιώνουν τις αντιλήψεις που εκφράζονται σε σημείωση της συντάξεως σε σχετική επιστολή του Υπουργού κ. Γιώργου Κατσιφάρα η οποία δημοσιεύεται στην οικεία στήλη. "Οτι, δηλαδή, για να τελεσθεί η υπερφόρτωση των αυτοκινήτων που έχει πολλές και ποικίλες επιπτώσεις (στην ασφάλεια των πλοίων και στην οδική ασφάλεια, στη στέρηση εσόδων από τις οικείες ναυτικές επιχειρήσεις αλλά και από το κράτος κλπ.) χρειάζεται να επεκταθεί η ευθύνη και στους ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων και στους φορτωτές με την καθιέρωση δημοτικών προστίμων που δεν θα

επιτρέπουν τον πειρασμό. Άλλως θα μεταποιηθούν και απλώς θα προσθέτουμε εργασία στα λιμενικά όργανα, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα στους τομείς που πρωτίστως πρέπει να καλύπτουν και να εξυπηρετούν και όχι να ψάχνουν τα αυτοκίνητα για να διαπιστώσουν αν είναι υπερφορτωμένα ή όχι. Καλείται, συνεπώς, ο κ. Κατσιφάρας να θέσει το πρόβλημα στο Υπουργικό Συμβούλιο για να ληφθούν από τα αρμόδια υπουργεία (Συγκοινωνιών, Δημοσίας Τάξεως και Οικονομικών) τα μέτρα που θα σταματήσουν επί τέλους αυτό το βολιό.

ΠΕΡΙ ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΤΙΝΑ

Ο δεκαεξάχρονος βρετανός Άντριου Μπόλτον, που προσπάθησε να ταξιδέψει λαθραία με το ελληνικό φορτηγό "Έλλιοτ" από την Αγγλία στην Αυσταλία αποκατέστησε τουλάχιστον στην βρετανική κοινή γνώμη το όνομα των Έλλήνων ναυτικών.

Όπως χαρακτηριστικά δήλωσε ο νεαρός Άντριου "αισθάνθηκα δρεξη για περιπέτεια και μπήκα στο πρώτο πλοίο που βρήκα μπροστά μου στο λιμάνι Χέουσαμ στις 25 Αυγούστου. Το πλήρωμα μου φέρθηκε εξαιρετικά. Με θεώρησαν την τυχερή μασκότ τους και με καλοτάϊσαν με όλες τις ελληνικές λιχουδιές. Μ' έβαλαν να δουλέψω λίγο, να βάψω μερικά πράγματα που μου άρεσε".

Ο βρετανός λαθρεπιβάτης παραδόθηκε σε αξιωματικό της βρετανικής πρεσβείας όταν το ελληνικό πλοίο έφθασε στο Πόρτ Σάιντ και με δαπάνες της οικογενείας του επέστρεψε στην Αγγλία, ενώ με τηλεγράφημά τους πρόστην εταιρία "Sea Star Navigation", διαχειρίστρια του πλοίου, οι γονείς του νεαρού βρετανού ζήτησαν συγνώμη για την πράξη του γιου τους, ευχαριστώντας για την περιποίηση που έτυχε πάνω στο ελληνικό πλοίο.

● Ναυτιλιακή εταιρία του Πειραιά, μας επέστειλε στοιχεία βάσει των οποίων προκύπτει ότι από το 1980 μέχρι σήμερα έχουν επιβιβασθεί κατά καιρούς στα τέσσερα πλοία της 30 λαθρεπιβάτες. Από αυτούς δύο ναυτολογήθηκαν και οι υπόλοιποι αποβιβάσθηκαν σε διάφορα λιμάνια αφού όμως προηγουμένως οι δαπάνες που δημιούργησαν στα πλοία αυτά μέχρι να αποβιβάσθούν σε κάποιο από τα λιμάνια που τους δέχονται ξεπέρασαν τα 20.000 δολάρια.

● Στα "ψιλά" της εφημερίδας Lloyds List διαβάσαμε ότι η αρχές της Ονδούρας εξέταζουν την περίπτωση δύο Κολομβιανών λαθρεπιβατών που σύμφωνα με καταγγελίες συγγενών τους ρίχτηκαν στην θάλασσα τον Ιούνιο του 1984 από το βρετανικό φορτηγό "White Billow". Αξιωματικοί της Βρετανίας και της Ονδούρας ανάκριναν το πλήρωμα με την κατηγορία ότι ενώ το σκάφος ήταν άγκυροβολημένο στο λιμάνι Λά Σέιμα άνακάλυσαν τους δύο λαθρεπιβάτες που εί-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Στυγνόν πλανάται πένθος εις τας ελληνικές θαλάσσας και μεσίτοι κυματίζουν αι σημαίαι εις τας κεραίαι των πλοίων που αυλακώνουν τους ύγρους των δρόμους. Ο Σταμάτιος Έμπειρικός απέθανε.

— Υπό της "Ακτοπλοίας της Ελλάδος Α.Ε.", ηγοράσθη εν Αγγλία αντί τιμής 30.000 λιρών το πολυτελές επιβατηγόν ατμόπλοιον "Bernicia", 1.936 τόν. γκρός, 820 τόν. νέτ, ναυπηγήσεως του 1923. Θα μετωνομασθή "Ιωνία".

— Κατά τηλεγράφημα του εν Λιβόρνω Έλληνας προξένου επρόκειτο να δικασθούν εκεί την 13 τρεχ. μην. οι δεκατρείς άπεργοί ναυτοθερμασται του φορτηγού "Ευτυχία Βεργωτή".

— Άπεφασίσθη όπως η άνέγερσις του μεγάρου το οποίον πρόκειται να ιδρύση το Ταμείον Προνοίας των Αξιωματικών Ε.Ν. παρά το Πασαλιμάνι Πειραιώς, αναβληθί επί τινα χρόνον μέχρις ότου αποζημιωθούν οι παλαιοί μισθωταί.

— Με περιωρισμένην την ζήτησιν των πλοίων και με τιμάς ναύλων χαλαράς, υπήρξεν η κίνησις των εκ Νοτίας Ρωσίας εξαγωγών κατά το α' 15θμηρον του Σεπτεμβρίου.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 90/15.9.1934)

χαν επιβιβασθεί στην Καρταγένα. Αντί να τους καταγγείλουν στις τοπικές αρχές τους κλείδωσαν σε μία καμπίνα μέχρι το πλοίο να απομακρυνθεί από το λιμάνι και κατόπιν τους έδωσαν από μία σανίδα και τους έριξαν στην θάλασσα. Ο Ένας από τους λαθρεπιβάτες περιανελέγη μετά δύο ημέρες από ένα ψαράδικο, καταγγέλοντας ότι ο σύντροφός του καταπαράχθηκε από καρχαρίες.

ΑΓΡΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Ποιός θα φανταζόταν ότι θα ξαναζούσε στις ημέρες μας η πιό φρικτή μορφή της περσικής δράσεως με όλα της την σκληρότητα και βαναυσότητα των παλαιών εποχών της θαλασσινης άσυδοσίας.

Και όμως, περί τα μέσα Αυγούστου ένα μικρό πλοίο με 51 επιβάτες που προοριζόταν για τις Νότιες Φιλιππίνες υπέστη πειρατική προσβολή με φοβερά αποτελέσματα. Οι αιμοδιψείς πειραταί, αφού έληστεψαν σκάφος και επιβάτες και αφού άπηγάσαν τρεις νεαρές γυναίκες θεώρησαν καθήκον τους να σφάξουν 33 από τους επιβαίνοντες. Αφισαν μόνο για δείγμα 15 μεγάλες γυναίκες και μικρά παιδιά, που βρέθηκαν την άλλη μέρα στο ρημαγμένο σκάφος σε άθλια κατάσταση και πλήρη απόγνωση.

Μολονότι η πειρατεία στην περιοχή εκείνη δεν είναι σπάνιο φαινόμενο, η περίπτωση αυτή θεωρείται σαν μία από τις αγριότερες ακόμα και με τα τοπικά κριτήρια. Παρόμοια δεν φαίνεται να είχε συμβεί εδώ και πολλά χρόνια, αποδίδεται δε στην έλλειψη σοβαρής έπαγρυπνήσεως εκ μέρους των ενδιαφερομένων κρατικών αρχών. Αναφέρεται πράγματι ότι ενώ τον περασμένο χρόνο σημειώθηκαν 45 πειρατικές επιθέσεις σε πλοία εκτελούντα τη γραμμή Σιγκαπούρης — Ινδονησίας, το γεγονός ότι οι δύο αυτές χώρες έντατικοποίησαν τον έλεγχο με σοβαρή αύξηση του αριθμού των περιπολιών στα ύδατα εκείνα, συνέβαλε ώστε εφέτος να μειωθούν σημαντικά οι πειρατικές επιθέσεις με μόνη δυστυχώς εξαίρεση την παραπάνω δολοφονική επίδρομή.

Είναι
υποθεση
μιας νυχτας...



ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Τά αποτελέσματα της «γονατογραφίας»

Η διοίκηση της Ένωσης Πλοιάρχων, μέ ένα υπόμνημά της για την υπαγωγή στην ασφάλιση του NAT των πλοιάρχων γραφείου και των πλοιάρχων που απασχολούνται στον δημόσιο τομέα, νομικά πρόσωπα δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου, ελληνικές ή ξένες ναυτιλιακές, ναυπηγικές και επισκευαστικές επιχειρήσεις, νηογνώμονες κλπ., προέβη σε μία συνταρακτική αποκάλυψη που δείχνει κατά τον εναργέστερο τρόπο ότι στη χώρα αυτή επικρατούν και έτοιμάζουν νόμους οι άνεργεφαλοι. Άλλωθεν δεν μπορούμε να εξηγήσουμε αυτό που συνέβη στο παρελθόν, και δεν γνωρίζουμε εάν διορθώνεται με το νέο νομοσχέδιο για το NAT, να εξαιρεθούν δηλαδή από την ασφάλισή του ναυτικοί οι οποίοι λόγω των χρόνων υπηρεσίας που διαθέτουν απολαμβάνουν μαζί με τις οικογένειές τους πλήρους ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης από τον Οίκο Ναύτου, αλλά τις εισφορές τους από τη σημερινή εργασία τους που είναι ξεκάθαρα ναυτική τις καταβάλλουν στο ΙΚΑ ή σε άλλα ασφαλιστικά ταμεία!

Η περίπτωση αποδεικνύει για μία ακόμη φορά σε όλη της την έκταση την άνευθυνότητα με την οποία γίνονταν οι χειρισμοί όχι μόνον των υποθέσεων των ναυτικών μας αλλά και των ιδρυμάτων τους. Και επιτρέπει το συμπέρασμα ότι η σημερινή δραματική κατάσταση στην οποία έχουν περιέλθει είναι κυρίως απότοκος της άνευθυνότητας και της έλλειψης κάθε προοπτικής που έχει επιδειχθεί επί σειρά ετών και από εκείνους που είχαν αυτοχρησθεί ειδικοί επί των πάντων και έφθαναν στο σημείο να διατάζουν τους λιμενάρχες να διαγράφουν από τις συνταγές των γιατρών όσα κατά την κρίση τους φάρμακα θεωρούσαν περιττά, αλλά και από τους εκάστοτε εκπροσώπους των ναυτικών στα ιδρύματά τους, που όπως φαίνεται, περιόριζαν τις αξιώσεις τους και τη δραστηριότητά τους στο πως θα εξασφαλίσουν για τον έαυτό τους, εκτός από τη σύνταξη του ΤΕΑΠΟΚΑ, και το επιπλέον 20% που κάνει τους συνταξιούχους με τις μεγαλύτερες συντάξεις (πλοάρχους και μηχανικούς) να τους κοιτάζουν ζηλόφθονα.

Η Ένωση Πλοιάρχων με το υπόμνημά της ζητεί να υπαχθούν στην ασφάλιση του NAT οι πλοίαρχοι — έμεις λέμε και οι μηχανικοί και οι ναυτικοί των άλλων ειδικοτήτων — των ανωτέρω κατηγοριών τους οποίους τους υπολογίζει σε 1.000 (εάν προστεθούν και οι μηχανικοί και οι ναυτικοί των άλλων ειδικοτήτων των ίδιων κατηγοριών πρέπει το σύνολό τους να υπερβαίνει τα 2.000 άτομα) υπό την προϋπόθεση ότι έχουν συμπληρώσει 10ετή θαλάσσια υπηρεσία, όποτε και το NAT θα αυξήσει τα έσοδά του και παράλληλα δεν θα υπάρχει διαφυγή πόρων σε άτομα που δεν προσφέρουν τίποτε πλέον.

Βεβαίως το θέμα δεν πρέπει να περιοριστεί στην ικανοποίηση του αιτήματος που εύνοει περισσότερο το NAT παρά τους ενδιαφερόμενους αλλά να επεκταθεί και στην αναζήτηση ευθυνών προς κάθε πλευρά, γιατί μόνον όταν κάποτε πληρώσουν οι υπεύ-

θυνοι υπάρχει ελπίδα να σταματήσουν να γίνονται τέτοια χονδροειδή λάθη από εκείνους που ανέλαβαν γιατί τό θέλησαν οι ίδιοι να είναι υπηρέτες του λαού. Και επί πλέον να καταργηθεί αυτό τό εξοργιστικό και αντισυνταγματικό 20% που χορηγήθηκε στους ανθρώπους που πέρασαν τη ζωή τους σε μία καρέκλα — ένας από αυτούς που ή σύνταξή του ξεπερνάει κατά 25.000 δραχμές περίπου την υψηλότερη σύνταξη του NAT έχει πραγματική θαλάσσια υπηρεσία μερικών ετών που μετριούνται στα δάκτυλα του ενός χεριού! Ο Υπουργός πρέπει να καταλάβει ότι αυτό δεν αποτελεί κατάργηση δικαιωμάτων αλλά μία δίκαιη πράξη έναντι εκείνων που έφαγαν τη ζωή τους στη θάλασσα με όλα όσα δύσκολα έχει τό ναυτικό έπάγγελμα.

● Τόν τελευταίο καιρό έγινε μία άπρέπεια σε βάρος των «Ναυτικών Χρονικών» και κυρίως σε βάρος του υπογράφοντος. Δεν απαντήσαμε στην άπρέπεια αυτή όχι γιατί δεν μπορούσαμε, αλλά απλούστατα γιατί γνωρίζαμε ότι η άπρέπεια λειτουργεί σαν μοιρομαντική και επιστρέφει σε εκείνους που τη διαπράττουν — όπως και έγινε στην προκειμένη περίπτωση. Αυτά σε όσους έρωτούν γιατί δεν υπήρξε ή επιβεβλημένη απάντηση σ' εκείνους που διέπραξαν την άπρέπεια μαζί με τη δήλωση ότι η έκτίμησή με την οποία περιβάλλεται από τό σύνολο ό υποσημειούμενος είναι αρκετή.

● Έχουμε στα χέρια μας ένα επίσημο έγγραφο του υπουργείου Ναυτιλίας με τό όποιο διαβιβάζεται εγκύκλιος του ΙΜΟ για σπουδές στο ναυτικό τόμέα στη Σοβιετική Ένωση. Λοιπόν, στό επίσημο αυτό έγγραφο ή Σοβιετική Ένωση αναφέρεται σαν Ρωσία (μέ δύο ρό μάλιστα), ενώ και στό μικρά παιδιά είναι πλέον γνωστό ότι ή Ρωσία είναι μία από τίς Δημοκρατίες που απαρτίζουν τη Σοβιετική Ένωση. Τό έγγραφο, βεβαίως, προορίζονταν για τό έσωτερικό, σημειώνουμε όμως την περίπτωση, πρώτο, γιατί προερχόταν από τη Διεύθυνση του ΥΕΝ που ασχολείται με τίς διεθνείς υποθέσεις και τέτοια άγνοια δεν είναι συγχωρητέα, και δεύτερο, για να προλάβουμε τό ένδεχόμενο μήπως από την άγνοια, ή από κεκτημένη ταχύτητα ή συνήθεια επαναληφθεί και σε καμένα έγγραφο προς τούς Σοβιετικούς για θέματα της Έλληνικής Ναυτιλίας ή Έλλήνων ναυτικών και υπάρχουν — εύλογα ή όχι, δεν εξετάζουμε — αντίστροφα αποτελέσματα από εκείνα που θα επιδιώκουμε.

● Μας ρωτούν και έμεις ρωτάμε για λογαριασμό τους: Ποιές υπήρξαν οι διακεκριμένες υπηρεσίες που προσέφερε από τη θέση του ό αποστρατευθείς υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος που δικαιολογούν την απονομή του αποστρατευτικού βαθμού του αντισυάρχου και την τιμητική διατήρηση του τίτλου του υπαρχηγού του Λ.Σ. και μετά την αποστρατεία του; — Προσοχή τό έρώτημα δεν περιέχει ούτε τάση μειώσεως, ούτε αιχμή κατά του συγκεκριμένου προσώπου.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Μολονότι ή γενικώτερη κρίση και έκτιμηση των κυβερνητικών σχεδίων για τη ναυτική εκπαίδευση προϋποθέτει την άκριβη γνώση των σχεδίων αυτών, τό γεγονός ότι ή σταδιακή έφαρμογή ώρισμένων από τά μέτρα αυτά αποτελεί μία πραγματικότητα με άμεσες συνέπειες (επί των οποίων μάλιστα άπαντά τό Γραφείο Τύπου του ΥΕΝ στις επικρίσεις του τύπου) επιτρέπει τουλάχιστον την καλόπιστη συζήτηση.

Συμφωνούμε απόλυτα ότι ή ναυτική εκπαίδευση πρέπει να συμβαδίζει με τίς τεχνολογικές εξελίξεις στον τόμέα της ναυτιλίας. Ακριβώς όμως αυτό τό στόχο έπεδίωκαν οι δημόσιες ναυτικές σχολές και ό αυστηρότερος τρόπος της οργάνωσής τους, από την άπόδοση του οποίου ή ναυτιλία δεν είχε κανένα παράπονο. Αντίθετα ή άπότομη και σε πολλά άβασανιστη χαλάρωση του συστήματος αυτού είναι βέβαιο ότι — προς τό παρόν τουλάχιστον — δεν όδήγησε σε αναβάθμιση της εκπαίδευσής.

Εξάλλου δεν μας είναι κατανοητή ή σύγκριση με τούς «έμπειρους» ναυτικούς. Ποιοί είναι οι έμπειροί άξιωματικοί; Όσοι από τίς δημόσιες σχολές άπεφοίτησαν μέχρι πρό έτους περίπου που ίσχυε τό παλιό σύστημα; ή όσοι, προερχόμενοι από τά κοινά γυμνάσια, πέρασαν τά στάδια των άλλολο-διαδόχων μετεκπαιδεύσεων και εξετάσεων και απέκτησαν τό αντίστοιχο δίπλωμά τους; Γιατί τρίτη κατηγορία άξιωματικών και μάλιστα «έμπειρών» δεν γνωρίζουμε. Δεν υπάρχει στό έλληνικό έμπορικό ναυτικό.

Αν τό ΥΕΝ θέλει πράγματι να προσφέρει ένα χρήσιμο έργο στη ναυτική μας παιδεία δεν έχει παρά να λύσει προς τό παρόν τά δύο βασικά προβλήματα. Πρώτα να διαπιστώσει σωστά, εξακριβωμένα και υπεύθυνα τίς έτήσιες άνάγκες της ναυτιλίας σε στελέχη του κάθε κλάδου. Και δεύτερον να αποφασίσει αν παράλληλα με τίς ειδικές ναυτικές σχολές θα διατηρήσει τό σύστημα της άπευθείας από τη Μέση Έκπαίδευση προσελεύσεως στο έπάγγελμα σε συνδυασμό με την μετεκπαιδευτική προαγωγική άνέλιξη. Και αυτά όχι μόνο του, μυστικά και αθάίρετα, αλλά σε στενή συνεργασία με όλους τούς παράγοντες της ναυτιλίας και με όλους τούς ναυτεκπαιδευτικούς φορείς, δημόσιους και ιδιωτικούς.

ΜΕΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

Σέ πέντε σημείες που περνούν τη διώρυγα τό Σουέζ θα επιβάλλει ειδικούς περιοριστικούς έλέγχους ή Αίγυπτος. Πρόκειται για τά πλοία που φέρουν τίς σημαίες της Λιβύης, Περσίας, Συρίας, Ν. Ύμενης και Κύπρου. Την άπόφαση αυτή πήρε ύστερα από τίς εκρήξεις από νάρκες που έπληξαν περί τό 20 πλοία στην Έρυθρά Θάλασσα.

Η Κυβέρνηση του Καίρου υποπεύεται ότι τη ναρκοθέτηση της περιοχής ένήργησε ή Περσία και ή Λιβύη, έπεξέτεινε όμως τά μέτρα τού έλέγχου και για τά πλοία των συμμάχων τους, της Συρίας και της Ν. Ύμενης, χωρών μαρξιστικών ύποστηριζόμενων από την ΕΣΣΔ. Τό ότι αντιμετώπιζει κατά τον ίδιο τρόπο τά Κυπριακά πλοία εξηγείται εκ τόυ γεγονότος ότι Παλαιστίνιοι με βάση τη νήσο της Μεσογείου ένδέχεται να είναι άναμειγμένοι στη ναρκοθέτηση.

Η Αίγυπτιακή Κυβέρνηση ζήτησε από τούς ναυτικούς πράκτορες να προειδο-

ποιούν τις αρμόδιες Αρχές για τη διέλευση πλοίων των ως άνω πέντε χωρών. Σημειώθηκε ότι τόσο η Λιβύη όσο και η Περούσία άρνηθηκαν κάθε συμμετοχή στην υπόθεση των ναρκών, ενώ η Ν. Υεμένη καθώς και οι άλλες παράκτιες χώρες της Έρυθρας άπεκρήρυξαν τις εκρήξεις.

ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Οι αρμόδιες γερμανικές αρχές έντεινουν τά μέτρα τους για τόν περιορισμό των περιστατικών ρυπάνσεων και αυτό σημαίνει ότι πρέπει νά επιδεικνύεται ιδιαίτερη προσοχή από τά πληρώματα των πλοίων πού καταπλέουν σέ γερμανικά λιμάνια ή περνούν από τά γερμανικά χωρικά ύδατα. Σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες του προξενικού λιμενάρχη Άμβούργου, οι γερμανικές λιμενικές αρχές ένίσχυσαν τις ειδικές ύπηρεσίες τους για τόν έντοπισμό παραβάσεων ρυπάνσεων του θαλασσίου περιβάλλοντος ένώ παράλληλα δημιούργησαν μικρές ειδικές ομάδες πού θά ασχολούνται άποκλειστικά μέ τό θέμα αυτό καθώς και μέ τόν έλεγχο των δεξαμενοπλοίων.

Έπαναλαμβάνομε ότι χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή για νά μήν υπάρξουν περιστατικά σάν αυτό του πλοίου «Αϊτζιαν Πράιντ», ό πλοίαρχος του όποιου καθώς και οι Α' και Β' μηχανικοί πού είχαν κατηγορηθεί για ρύπανση του διαύλου του Κιέλου κρατήθηκαν επί πολλές ήμέρες στίς φυλακές ύψιστης άσφαλείας του Άμβούργου — δηλαδή στίς φυλακές πού κρατούνται συνήθως είδεχθείς εγκληματίες — και άπολύθηκαν μόνον όταν έγιναν μέ πρωτοβουλία της Ένώσεως Πλοιαρχών, συντονισμένες ένέργειες και διαβήματα άκόμη και πρós τόν καγκελάριο της Δυτικής Γερμανίας κ. Χέλμουτ Κόλ.

ΠΕΡΙ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Δέν μόρεσε φυσικά νά καταλήξει σέ συμφωνία ή υπό την αϊγίδα της UNCTAD διεθνής διάσκεψη της Γενεύης για τούς όρους νηολόγησης των πλοίων. Όπως είναι γνωστό σκοπός της διάσκεψης αυτής ήταν ή επίτευξη μιάς διεθνούς συμφωνίας για τήν καθιέρωση ένός γνησίου δεσμού μεταξύ πλοίου και κράτους της σημαίας του, μέ τη χρησιμοποίηση ούσιαστικών κριτηρίων, όπως είναι τά πληρώματα, ή διαχείριση του σκάφους και ή συμμετοχή στο κεφάλαιο του.

Μιά τέτοια συμφωνία θά είχε ως άποτέλεσμα νά αλλάξει προοδευτικά τό ύφιστάμενο καθεστώς της έλευθέρως νηολόγησης ή άλλως τό λεγόμενο σύστημα των σημαίων ευκαιρίας, τό όποιο ισχύει σήμερα για τό ένα τρίτο περίπου του παγκόσμιου στόλου. Πράγματι δύο από τις χώρες μέ τούς μεγαλύτερους έμπορικούς στόλους, όπως είναι ή Λιβερία (135,2 έκατομ. τον.) και ό Παναμάς (58,4 έκατομ. τον.) τελούν υπό καθεστώς έλευθέρως νηολόγησης, στην όποια κατά τά τρία τέταρτα μετέχει ό έφοπλισμός πολλών χωρών μεταξύ των όποιων προεξάρχουν οι ΗΠΑ, τό Χόγκ Κόγκ, ή Έλλάδα και ή Ιαπωνία.

Τά βασικά προβλήματα πού άφησε άναπάντητα ή διάσκεψη της Γενεύης είναι πρῶτον μέν ή συμφωνία θά προβλέπει τή συμμετοχή ύπηκόων του κράτους της σημαίας τόσο στα κεφάλαια των οικείων ναυτιλιακών εταιριών όσο και στη συγκρότηση του πληρώματος και δεύτερον ήν θά πρόκειται για συμφωνία μέ ύποχρεωτική ισχύ διεθνούς

συμβάσεως ή για άπλή συμφωνία τύπου «συστάσεως».

Πάντως παρά τήν άποτυχία της πρώτης αυτής προσπάθειας, ή διάσκεψη της Γενεύης θεωρείται ότι πέτυχε νά διευκρινισθούν οι λόγοι πού καθορίζουν τήν επί του θέματος θέση των διαφόρων ομάδων χωρών, νά διαπιστωθούν τά κοινά σημεία συμπώσεως συμφερόντων και νά έκτιμηθούν οι δυνατότητες έπιτεύξεως ένός συμβιβασμού άποδοκτού από όλα τά μέρη.

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Σημαντική ναυτική δύναμη τό Χόγκ Κόγκ, μέ τήν άνάδειξη μερικών άστέρων πρώτου μεγέθους στο ναυτιλιακό στερέωμα και μέ ιδιαίτερη προτίμηση πρós τό σύστημα των σημαίων ευκαιρίας, παρακολουθεί τώρα τή ρύθμιση του καθεστώτος πού θά κρίνει τή μελλοντική τύχη του.

Όπως άνακοίνωσε ό Βρεταννός ύπουργός Έξωτερικών, ύστερα από τό τελευταίο ταξίδι του στην Κίνα, οι δύο χώρες κατάφεραν νά βρουν λύση στο πρόβλημα, μέ βάση τήν συμφωνία έγγυήσεως εύρείας άυτονομίας στην βρεταννική κτήση για μία πεντηκονταετία μετά τό 1997, όποτε λήγουν τά βρεταννικά δικαιώματα επί της άποικίας και τό Χόγκ Κόγκ επανέρχεται στην Κίνα. Στην περίοδο αυτή των πενήντα έτών τό Χόγκ Κόγκ θά μόρεσει νά συνεχίσει τό οικονομικό και κοινωνικό καθεστώς του και νά διατηρήσει τή θέση του σάν οικονομικό, έμπορικό και βιομηχανικό κέντρο. Πιστεύεται έπομένως ότι και μετά τό 1997 τό Χόγκ Κόγκ θά εξακολουθήσει νά κυβερνάται από τούς κατοίκους του και νά ζεί τό δικό του τρόπο ζωής. Σάν πρόσθετη έγγυήση θεωρείται ή δημιουργία ομάδος — συνδέσμου πού θά γνωμοδοτεί για κάθε υπόθεση πού άφορά τήν κτήση και πού θά συνεδριάζει εκ περιτροπής στο Πεκίνο, τό Λονδίνο και στο Χόγκ Κόγκ μέχρι νά έγκατασταθεί όριστικά στο τελευταίο από τό 1998.

Στά γενικά θέματα ή έπιτευχθείσα συμφωνία προβλέπει ότι ή μέν Κίνα θά άναλάβει τήν εύθύνη της έξωτερικής πολιτικής και της ένθνικής άμυνας μέ δυνατότητα έγκαταστάσεως στρατευμάτων, ένώ ή έσωτερική ασφάλεια θά παραμείνει στη δικαιοδοσία της τοπικής Κυβερνήσεως πού δημιουργείται ειδικά στο Χόγκ Κόγκ, στο όποιο έξάλλου θά διατηρηθεί τό ύφιστάμενο δικαστικό σύστημα, καθώς και τό δικαίωμα νομοθετήσεως και ρυθμίσεως της οικονομικής πολιτικής. Θά παραμείνει τέλος «έλεύθερος λιμήν» ώστε οι κάτοικοί του νά ταξιδεύουν στο έξωτερικό έλεύθερα.

Φυσικά, όπως δήλωσαν οι άρμόδιοι, υπάρχουν ακόμα πολλά ζητήματα νά συζητηθούν και νά έπιλυθούν. Άλλά και μόνο μέ τή διατύπωση των βασικών αυτών άρχών, τό νόμισμα, τό χρηματιστήριο και οι μεγάλες εταιρίες του Χόγκ Κόγκ γνώρισαν ήδη τήν εύεργετική τους επίδραση.

ΜΕΙΩΜΕΝΗ Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

Σέ αντίθεση μέ τό Σουέζ, ή κίνηση της διώρυγας του Παναμά εξακολουθεί νά έμφανίζεται αισθητά μειωμένη. Στο διάστημα της πρώτης τριμηνίας του έτους, πέρασαν άπ' τό κανάλι 45.467 έκατομ. τόννοι έμπορευμάτων, δηλαδή κατά 3,8% λιγότεροι από τήν αντίστοιχη περίοδο του 1983.

Άπό τό σύνολο αυτό οι 24.828 έκατομ.

τόννοι άναφέρονται σέ διελύσεις από τόν Άτλαντικό πρós τόν Ειρηνικό και παρουσίασαν έναντι του προηγούμενου έτους μείωση κατά 13,8%. Άντίθετα τά υπόλοιπα 20.828 έκατομ. τόννων άναφέρονται σέ διελύσεις άπό τήν Ειρηνική πρós τόν Άτλαντικό και παρουσίασαν έναντι του προηγούμενου έτους αύξηση κατά 11,7%. Η αύξηση όμως αυτή δέν άρκει νά καλύψει τή διαφορά και νά ίσοσκελίσει τό άρνητικό ίσοζύγιο της κινήσεως της διώρυγας.

Σημειώνουμε ότι ή έτήσια κίνηση της διώρυγας του Παναμά κατά τό 1983 έφθασε σέ 139.507 έκατομ. τόννους από τούς όποιους 83.647 πρós δυτική κατεύθυνση (Άτλαντικός — Ειρηνικός) και 55.860 πρós άνατολική κατεύθυνση (Ειρηνικός — Άτλαντικός).

Ο ΓΑΛΛΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Άπό τήν ειδική έκθεση πού δημοσίευσε τό Bureau Veritas για τή δραστηριότητά του κατά τό 1983, πληροφορούμεθα ότι στίς αρχές του έτους τό σύνολο των πλοίων πού ήταν γραμμένα στον νηογνώμονα αυτόν άνερχόταν σέ 7.628 μονάδες συνολικού τοννάζ 33.990.584 τόν. γκρός. Έναντι του προηγούμενου έτους παρουσίασε μείωση κατά 455 πλοία άνω του 1 έκατομ. τόν. γκρός. Πάντως μέ τό 8,05% του παγκόσμιου τοννάζ και μέ τό 10% του αριθμού των πλοίων, τό Bureau Veritas διατηρεί τή θέση του μεταξύ των μεγάλων και διεθνώς άνεγνωρισμένων νηογνώμωνων του κόσμου.

Κατά κατηγορίες πλοίων τό Β.Υ. περιλαμβάνει πετρελαιοφόρα συνολικού τοννάζ 12.671.580 τ. γκρός, 460 μπάλκερς και μεταλλευματοφόρα 1.829.612 τόν. γκρός, συμβατικά φορτηγά συνολικού τοννάζ 5.030.000 τόν. γκρός, ειδικά φορτηγά (κοντέινερς, ρό-ρό κλπ.) συνολικού τοννάζ 3.297.482 τόν. γκρός, ένώ τό υπόλοιπο ποσοστό άναφέρεται σέ πλοία βοηθητικής ναυτιλίας (άλιευτικά, βυθοκόροι κλπ.).

Τά δύο κύρια προβλήματα πού άπασχόλησαν τήν τελευταία γενική συνέλευση του Γαλλικού Νηογνώμονος ήσαν πρῶτον μέν ή ανάπτυξη της συνεργασίας μέ τά Ρ & Ι Clubs και δεύτερον ή δεοντολογία των νηογνώμωνων. Παράλληλα ή μόνιμη τεχνική του έπιτροπή άπασχολήθηκε μέ τούς κανονισμούς ναυπηγήσεως και ταξινομήσεως χαλυβδίνων σκαφών, τούς κανονισμούς των πλωτών έξεδρών γεωτρήσεως και τις μεθόδους έπιθεωρήσεως των μηχανικών έγκαταστάσεων.

ΝΕΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ

Ό γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος, κυρύσσοντας τήν περασμένη Δευτέρα τήν έναρξη των έργων του σεμιναρίου έπιμορφώσεως των καθηγητών όλων των ναυτικών σχολών της χώρας σέ θέματα παιδαγωγικής και διδακτικής, άνήγγειλε τήν πρόθεση για άγορά νέου σύγχρονου εκπαιδευτικού πλοίου γιάντις άνάγκες των σχολών και για τήν ίδρυση ναυτιλιακού πανεπιστημίου. Σημειώνουμε αυτές τις δύο εξαγγελίες, γιατί θεωρούμε σημαντικότητας και προσέθετομε ότι θά παρακολουθήσουμε συστηματικά τήν ύλοποίησή τους.

Στό σεμινάριο, τό όποιο χρειαζόταν, όπως άπεδείχθη από τά πράγματα, ίδίαξαν καθηγητές των Πανεπιστημίων Άθηνών, Θεσσαλονίκης και Κρήτης.

ΑΝΟΗΤΗ ΤΥΠΟΛΑΤΡΕΙΑ ΣΕ ΑΥΤΟΝΟΗΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

Προσλήθε στα γραφεία μας ναυτικός ο όποιος πήγε τη γυναίκα του — κατά σύσταση του Οίκου Ναύτου, όπως λέγει ο ίδιος — σέ γιατρό της επιλογής του και για την επίσκεψη και για τη θεραπεία που έγινε (τραχήλου της μήτρας για έντονη τραχηλίτιδα και κρυσταλλίδια) εισέπραξε από τον Οίκο Ναύτου 310 δραχμές, ενώ κατέβαλε στο γιατρό 4.000 δρχ., όπως προκύπτει από σχετική επίσημη απόδειξη. Ο Οίκος Ναύτου δεν κατέβαλε τις 500 δρχ. που προβλέπει το κρατικό τιμολόγιο για την επίσκεψη, γιατί ο γιατρός δεν έγραψε στην απόδειξη του ότι προηγουμένως εξέτασε τη γυναίκα του ναυτικού. Έπεδείχθη, δηλαδή, στην προκειμένη περίπτωση, όπως και σε πάμπολλες άλλες, μία ανόητη τυπολατρεία από τον Οίκο Ναύτου που άγνοησε κάτι αυτονόητο — πως θα γινόταν ή θεραπεία εάν προηγουμένως δεν υπήρχε διάγνωση που προϋποθέτει εξέταση;

Αυτή είναι η μία πλευρά που προκύπτει από το περιστατικό αυτό. Η άλλη είναι ότι οι τιμές του κρατικού τιμολογίου είναι εντελώς εξωπραγματικές και είναι καιρός να αναθεωρηθούν γιατί ο κόσμος έχει την δικαιολογημένη, άλλωστε, αίσθηση ότι τον κοροϊδεύει ή ίδια η Πολιτεία.

Ασφαλώς πρέπει να προστατευθούν τα συμφέροντα του Δημοσίου και των διαφόρων ασφαλιστικών οργανισμών, αλλά με άλλους τρόπους, όπως λόγω χάρη με το να ενημερωθούν συστηματικά οι ασφαλισμένοι και να πεισθούν ότι δεν πρέπει να καταφεύγουν για ψύλλου πρήδου στους γιατρούς και στη φαρμακοθεραπεία που έχει μόνον σαν αποτέλεσμα να πλουτίζουν οι γιατροί και οι φαρμακοβιομηχανίες ενώ παράλληλα η αλόγιστη φαρμακοθεραπεία, στην οποία καταφεύγουμε όλοι οι Έλληνες, έχει μόνον επιβαρυντικές συνέπειες και δυσκολεύει τη θεραπεία όταν προκύψουν δύσκολες καταστάσεις. Ειδικότερα τέτοια ενημέρωση έπρεπε να έχει γίνει στους ασφαλισμένους του Οίκου Ναύτου για να καταλάβουν επί πλέον των ανωτέρω ότι τα φάρμακα που χορηγεί ο Οίκος Ναύτου προέρχονται από δικά τους χρήματα και δεν είναι επιτρεπτό, με τη δική τους συναίνεση, να τα προμηθεύονται και άλλοι άσχετοι — οι φαρμακοποιοί του Πειραιώς λένουν ότι ολόκληρος ο πληθυσμός της πόλεως προμηθεύεται τα φάρμακά του μέσω του Οίκου Ναύτου και αυτό σημαίνει ότι μεγάλος αριθμός ναυτικών εκχωρούν φάρμακα σε τρίτους που δεν έχουν καμιά σχέση με το ναυτικό επάγγελμα, φάρμακα που σε τελευταία ανάλυση τα πληρώνουν οι ίδιοι, γιατί αυτοί καταβάλλουν τις εισφορές με τις οποίες λειτουργεί ο Οίκος Ναύτου.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι είναι ανάγκη να αποκτήσει ο Οίκος Ναύτου — όπως άλλωστε και το NAT — μία δική του υπηρεσία ενημέρωσης των ναυτικών, που θα εργασθεί με σύστημα προς αυτή την κατεύθυνση — το «καπέλωμα» και των δύο οργανισμών από το ΤΥΔΗΣ του Υπουργείου Ναυτιλίας που έχει γίνει για να δικαιολογούνται όρισμένες δαπάνες που καταβάλλονται από το NAT και τον Οίκο Ναύτου είναι καιρός να σταματήσει, γιατί το «σύστημα» που έχει εφαρμοσθεί δεν έχει αποδώσει και ούτε είναι δυνατόν να αποδώσει αποτελέσματα σαν τα ζητούμενα.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Προκαλούν ενδιαφέρον οι τάσεις σταθεροποίησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εμφανίστηκαν τους τρεις τελευταίους μήνες. Σύμφωνα με τα σχετικά στοιχεία, η μείωση που εμφάνισε τον περασμένο Μάιο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα — σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 1983 — περιορίστηκε σε 6,5% έναντι 25% του Απριλίου, 24,1% του Μαρτίου, 22,2% του Φεβρουαρίου και 20,3% του Ιανουαρίου. Τον περασμένο Ιούνιο η μείωση έναντι του αντίστοιχου μηνός του 1983 ανέβηκε σε 13,7% για να περιοριστεί ξαφνικά τον Ιούλιο σε 1,9% και αυτό επηρέασε και το συνολικό ποσοστό της μείωσης στη διάρκεια του επταμήνου Ιανουαρίου — Ιουλίου που περιορίστηκε σε 16,3% έναντι 18,6% του εξαμήνου Ιανουαρίου — Ιουνίου, 19,8% του πενταμήνου Ιανουαρίου — Μαΐου, 22,9% του τετραμήνου Ιανουαρίου — Απριλίου και 22,1% του τριμήνου Ιανουαρίου — Μαρτίου.

Τα αίτια που προκαλούν αυτή τη τάση σταθεροποίησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος, η οποία όλοι πρέπει να εύχονται να διατηρηθεί, δεν μπορούν να προσδιορισθούν — από μας τουλάχιστον. Οι συνιστώσες εκείνες που θα επέτρεπαν κάποια αισιοδοξία δεν υπάρχουν — αντίθετα μάλιστα εξακολουθούν να είναι επιβαρυντικές αφού ο υπό ελληνική σημαία στόλος συνεχίζει να μειώνεται με έναν ρυθμό που φθάνει τα είκοσι περίπου πλοία το μήνα και από την άλλη πλευρά το δολλάριο εξακολουθεί να καλπάζει προς τα ύψη και είναι επόμενο αυτή η συνεχής ανοδική τάση του να επηρεάζει το ύψος της συναλλαγματικής συνεισφοράς της Ναυτιλίας.

Εν πάση περιπτώσει, σύμφωνα με προσωπικά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος που δόθηκαν στη δημοσιότητα από το Υπουργείο Ναυτιλίας (το οποίο αυτό πρέπει να λεχθεί) παρά τις δυσμενείς εξελίξεις που σημειώνονται όχι μόνον δεν προσπαθεί να κρύψει στοιχεία αλλά τα παρέχει αφειδώς προς κάθε κατεύθυνση σε αντίθεση με την

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Η γνωστή μας Νοτιοκορεατική Hyundai ανέλαβε να μικρύνει το σούπερ τάνκερ Chevron London. Δηλαδή από 260.000 τόννους να το φέρει στους 150.000, ώστε να γίνει αποδοτικότερο. Γιατί με τη σμίκρυνση αυτή το σκάφος από 914 πόδια θα κοντύνει στα 700 πόδια περίπου και το βύθισμα του από τα 66 πόδια θα πέσει στα 53. Έτσι στα ταξίδια του προς τις δυτικές ακτές των ΗΠΑ θα μπορεί να προσεγγίζει άνετα στην περιοχή του Λός Άντζελες όπου τα βάθη εμποδίζουν την προσέγγιση μεγαλύτερων δεξαμενοπλοίων.

Βέβαια τα πολύ μεγάλα πλοία — των οποίων οι αρχικοί κάπως ρομαντικοί τίτλοι των κολοσσών και των μαμούθ ξεπεράστηκαν από τις πεζές συντομογραφίες των VLCC και ULCC — έγιναν για λόγους οικονομίας. Αλλά μη μου πητε πως δεν μεσολάβησε και η ανθρώπινη μεγαλομανία. Αυτή η τάση της υπερβολής που χαρακτηρίζει την εποχή μας, με την αλόγιστη υιοθέτηση της κάθε ακρότητας και άμετρίας, που θεωρείται για ένα καιρό κατάσταση μέχρι να αποδειχθεί άχρηστη ή επιζήμια.

Και μας θυμίζει την παροιμιώδη φράση του Διογένη του Κυνικού, που όταν πήγε στη Μύνδο και είδε πως ενώ η πόλη ήταν μικρή, οι άπειροκαλοι αλλά μεγαλοπράγμονες κάτοικοι της είχαν φτιάξει τεράστιες πύλες τους φώναζε με την πασίγνωστη καυστικότητα του: Κλείσατε τās πύλας ω άνδρες Μύνδιοι, μή η πόλις ύμωv εξέλθῃ.

προσπάθεια που είχε καταβληθεί στις αρχές του 1981 για την απόκρυψη δυσμενών εξελίξεων στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα — το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε τον Ιούλιο σε 106 εκατομ. δολάρια έναντι 108 εκατομ. δολαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1983 και στο επτάμηνο Ιανουαρίου — Ιουλίου σε 647 εκατομ. δολάρια έναντι 773 της αντίστοιχης περυσινής περιόδου.

● Ο Υπουργός Γιώργος Κασιφάρας υποσχέθηκε να δώσει στη δημοσιότητα τη μελέτη που καταρτίστηκε από το YEN σε συνεργασία με την Τράπεζα της Ελλάδος γύρω από το θέμα του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Την αναμένομε για να δούμε πρωτίστως αν άλλαξαν οι αντιλήψεις και κυρίως αν με την μελέτη αυτή δίνεται η δέουσα προσοχή σε εναλλακτικές λύσεις για την αντιμετώπιση των μειωτικών τάσεων στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

**your dollar
counts NOW
three times more,
at TSAKOS
industrias navales
MONTEVIDEO**

TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOP - SHIPYARD.

Av. Gral. Rondeau 2023. Tel. 23.3336/38

Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

Tel: 41.19.711 - Telex: 21.2670 or 21.2051 STAR GR.

PIRAEUS AGENTS: S.S.R.S. Ltd.

Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.

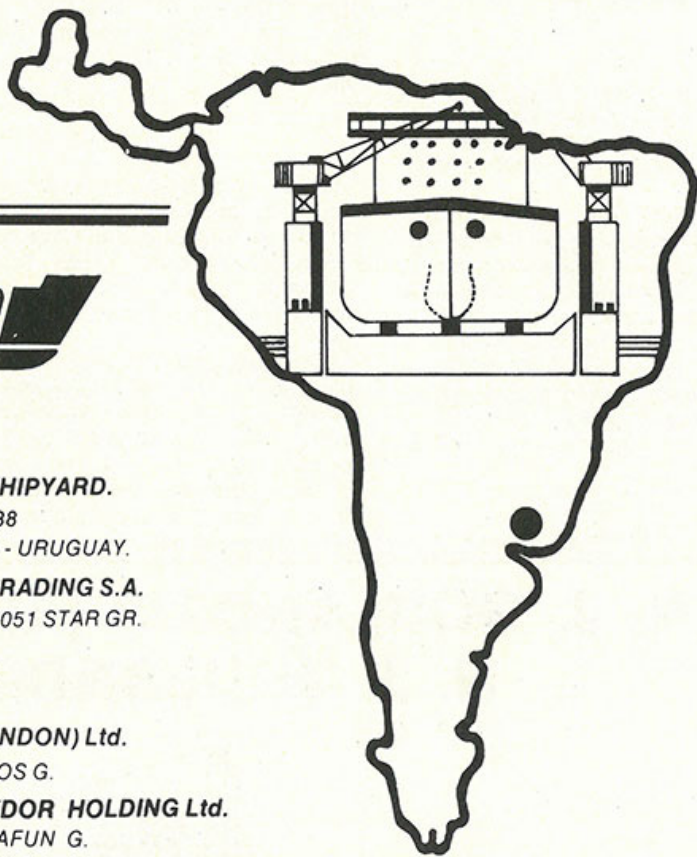
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

LONDON AGENTS: A+P APPLIEDOR HOLDING Ltd.

Tel: 01-581.2261-3 Telex: 21.275 APAFUN G.

N.YORK: TSAKOS SHIPPING & TRADING (U.S.A) Ltd.

Tel: 212/269.1426 Telex: 12.9148 TSAK SHIP N.Y.K



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

...
 Η άνοδος κατά 8% του Δείκτη Ναύλων του Μπώλτικ κατά τις τελευταίες εβδομάδες, σε συνδυασμό με την μείωση του όγκου του παροπλισμένου τοννάζ έχει δημιουργήσει μία εuforia στους ναυλομεσιτικούς κύκλους σχετικά με την πολυπόθητη ανάκαμψη της ναυλαγοράς στα σκάφη ξηρού φορτίου.

Τα μικρά κέρδη που σημειώθηκαν όμως, ιδίως στα μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς, δεν μπορούν να κριθούν ικανοποιητικά για την πλοιοκτησία, που καλείται να εξακολουθήσει να ζει πολύ δύσκολες ημέρες, ιδιαίτερα όσον αφορά τα μικρά και μεσαίου μεγέθους φορτηγά και μπάλκερ.

...
 Πόσο θα διαρκέσει η άνοδική πορεία του δολλαρίου; Ένα ερώτημα με άμεση επίπτωση στο διεθνές εμπόριο και τη ναυτιλία.

Αμερικανοί οικονομολόγοι διατείνονται ότι πιθανόν η διεθνής ζήτηση να βρίσκεται πλέον εγγύτητα του ανωτέρου όριου της αναλογίας επενδύσεων που θέλουν να κρατούν οι διεθνείς επενδυτές σε δολάρια.

Βάσει του συλλογισμού αυτού αλλά και από τις διαφαινόμενες σοβαρές αδυναμίες του δολλαρίου — μεγάλο έλλειμμα του δημόσιου προϋπολογισμού — αναμένουν μία αναστροφή των σημερινών τάσεων το αργότερο μέχρι το τέλος του 1986.

...
 Τό υπό λιβερτιανή σημαία VLCC "St. Tobias" υπήρξε ο νέος ναυτικός στόχος που έπληξαν οι Ιρακινοί πρό τεσσάρων ημερών, ενώ έπλεε πλήρες φορτίου από τό Κάργκ στην Ιαπωνία.

Η επίθεση αυτή, η πρώτη μετά από ένα χειρικό δύο εβδομάδων, προκάλεσε την αντίδραση των Ιαπώνων φορτωτών οι οποίοι ανακοίνωσαν ότι θα αποφεύγουν φορτώσεις από τό Κάργκ που αποδεικνύεται ή πλέον επικίνδυνη περιοχή του Περσικού Κόλπου, ενώ ο σεβαστός αριθμός ανοικτών δεξαμενοπλοίων στην περιοχή υποδηλοί ότι οι φορτώσεις θα συνεχισθούν καθώς πολλοί πλοιοκτήτες είναι διατεθειμένοι να αναλάβουν τον κίνδυνο.

...
 Στο επίπεδο των 16,4 εκατομ. βαρελιών η-

μερσιώς υπολογίζεται ότι κυμάνθηκε η συνολική παραγωγή των κρατών του ΟΠΕΚ κατά τον περασμένο Αύγουστο.

Στό μεταξύ, η υπερπροσφορά τοννάζ και τα ύψηλά αποθέματα αργού στις καταναλωτικές χώρες, δημιουργούν πολύ δυσμενείς προϋποθέσεις για την εκμετάλλευση των μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Μόνη διέξοδος παραμένει κατά την γνώμη μας η αύξηση του ρυθμού διαλύσεως των σκαφών αυτών, ο οποίος είχε σημειώσει μία αισθητή ανάσχεση τούς προηγούμενους μήνες.

...
 Άναμφίβολα, όσο προχωρεί ο ρυθμός των διαλύσεων των παλαιότερων δεξαμενοπλοίων, μειώνεται αντίστοιχα ο αριθμός των ύποψηφίων σκαφών. Σχετικά μ' αυτό η εξαμηνιαία μελέτη της αγοράς των τάνκερς του Οίκου «Τζών Τζέικομπς» παρατηρεί ότι υπάρχουν ακόμη 275 U/VLCC ηλικίας άνω της δεκαετίας, για τα περισσότερα των οποίων δεν υπάρχει άλλη λύση παρά η διάλυση.

...
 Μειώθηκε κατά τον περασμένο Αύγουστο ο αριθμός των παροπλισμένων δεξαμενοπλοίων σε παγκόσμια κλίμακα αλλά αυξήθηκαν τα αργούντα μικτά σκάφη.

Σύμφωνα με στοιχεία των ναυλομεσιτών «Howard Houlder» στις αρχές Σεπτεμβρίου βρίσκονταν σε άργια 259 δεξαμενόπλοια 47 εκατομ. τον. d.w. και 16 μικτά σκάφη, 1,9 εκατομ. τον. d.w.

...
 Εύοινο στοιχείο για την μελλοντική εξέλιξη της αγοράς των «πρόντακτ κάρριερς» αποτελεί το συμπέρασμα μελέτης των βρετανών ναυλομεσιτών «Τζών Τζέικομπς» σχετικά με τις προδιαγραφές των εν υπηρεσία σκαφών χωρητικότητας έως 40.000 τον. d.w.

Σύμφωνα με τούς μελετητές, τα περισσότερα από τα σκάφη που νουπηγήθηκαν πρό του 1970 και των οποίων η χωρητικότητα υπολογίζεται περί τούς 12 εκατομ. τον. d.w. δεν συμμορφώνονται με τις νέες διατάξεις του IMO καθώς δεν είναι εφοδιασμένα με SBT. Παρόμοιο πρόβλημα επίσης αντιμετωπίζουν και πολλά από τα σκάφη που ναυπη-

γήθηκαν κατά την περίοδο 1971 - 75, καθώς καθημερινά γίνονται αυστηρότερες οι απαιτήσεις για την προσέγγιση «πρόντακτ κάρριερς» σε αμερικανικούς και λιμένες της Μέσης Ανατολής.

Έτσι από την ύφισταμένη συνολική χωρητικότητα 35,2 εκατομ. τον. d.w. πρόντακτ κάρριερς έως 40.000 τον. d.w. περίπου τό να τρίτο θεωρείται ότι θα οδηγηθεί στα διαλυτήρια μέχρι τό 1986.

...
 Μειωμένη κατά 22 εκατομμύρια τόννους, προβλέπεται για τό τρέχον έτος η παραγωγή σιτηρών της Σοβιετικής Ένώσεως και υπολογίζεται να φθάσει σε 173 εκατομ. τόννους από 195 εκατ. τόννους του 1983. Σημειώνεται ότι τό φετεινό επίπεδο παραγωγής αντιπροσωπεύει μόνο τό 73% της παραγωγής του 1978, που απέτέλεσε τό ύψος ρεκόρ των 238 εκατομ. τόννων. Ένδεικτικό της καταστάσεως είναι ότι ο σοβιετικός Τύπος έχει ήδη αρχίσει να προετοιμάζει τον πληθυσμό της χώρας για νέα μέτρα λιτότητας, στα οποία θα συμπεριλαμβάνεται και η μειωμένη προσφορά κρέατος στην αγορά.

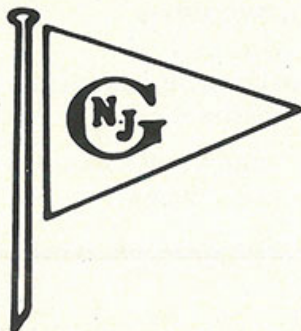
...
 Οι εξαγωγές σιτηρών από την Αυστραλία κατά τό οικονομικό έτος 1983-84 αυξήθηκαν στα 12,6 εκατομμύρια τόννους από 8,2 εκατομ. τον. της προηγούμενης περιόδου, ενώ οι εξαγωγές κριθής σχεδόν τετραπλασιάσθηκαν σε 3,1 εκατομ. τον. από 0,8 εκατομ. τον. της προηγούμενης περιόδου.

...
 Έκθεση του Ίνστιτούτου Ναυτιλιακής Οικονομίας της Βρέμης αναφέρει ότι ανακόπηκε ο ρυθμός αύξησεως του τοννάζ του σοβιετικού στόλου.

Συγκεκριμένα, κατά την περίοδο Ιούλιος 82 — Ιούνιος 83 ο σοβιετικός στόλος αυξήθηκε μόνον κατά 315.000 τον. γκρός, δηλαδή κατά 1,3% έναντι αύξησεως της τάξεως του 3,4% που επιτεύχθηκε κατ' έτος κατά την προηγούμενη τριετία.

...
 Δεν αποκλείεται τό ένδεχόμενο να αυξηθούν τα διόδια του Σαίντ Λόρενς κατά τό 1985. Τά οικονομικά αποτελέσματα της θαλάσσιας οδού κατά τον προηγούμενο χρόνο υποδηλούν την ανάγκη αύξησεως των εσόδων για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας.

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

σίες έγκρισης του περιστατικού είναι ξεχωριστές από τις διοικητικές διαδικασίες έγκρισης της δαπάνης που θα καταβληθεί.

Η ανταλλαγή γνώμης μεταξύ υπαλλήλων δεν ήταν ασφαλώς για να καταβληθούν σ' αυτόν μόνο οι 400 δρχ. ήταν περισσότερο μία προσπάθεια των υπαλλήλων να διευρυνήσουν από νομικής πλευράς κατά πόσο θα κατέβαλαν περισσότερα των 400 δρχ., λύση τελικά που όπως ο ίδιος αναφέρει του έδωσε κάποια κυρία Διευθύντρια η οποία έφερε και την τελική ευθύνη εφόσον οι υπάλληλοι είχαν τις σχετικές άμφιβολίες για την ικανοποίηση του αιτήματός του.

5. Το γεγονός τελικά ότι αντί των 2.500 δρχ. του καταβλήθηκαν 800 άφου έγινε πληρης εξάντληση της δυνατότητας του νόμου αλλά και της έρμηνευτικής επιείκειας, δεν είναι θέμα Ο.Ν. αλλά καθαρά θέμα νόμου.

6. Ο έπιστολογράφος σας, που όπως ο ίδιος όμολογεί έρχεται για πρώτη φορά στον Ο.Ν., έπρεπε να είχε ενημερωθεί σχετικά με τις διαδικασίες που είναι ύποχρεωμένες να εφαρμόζουν οι Υπηρεσίες του Ο.Ν., ώστε να αποφεύγονται κατά το δυνατό τέτοιες καταστάσεις που όχι μόνο δημιουργούν ένκυστους στούς ασφαλισμένους αλλά δυσκολεύουν το έργο και της ίδιας της Υπηρεσίας και γίνονται αιτία να δημιουργούνται άδικαιολόγητα άσχημες εντυπώσεις σε βάρος της.

7. Το θέμα της άπαλλαγής από τη φορολογία των συντάξεων των ναυτικών δεν είναι της άρμοδιότητας του Υπουργείου μας αλλά καθαρά θέμα του Υπουργείου Οικονομικών. Η Υπηρεσία αναγνωρίζει ότι το αίτημα έχει κάποια λογική βάση και κρίνεται δίκαιο αν ληφθεί υπόψη ότι η τάξη των ναυτικών έχει προσφέρει πολλά στην οικονομία της χώρας με την εισαγωγή συναλλάγματος κατά το χρόνο της εργασίας τους και ότι οι συντάξεις τους προέρχονται από εισφορές δικές τους και των πλοιοκτητών που έχουν καταβληθεί σε συνάλλαγμα και για το λόγο αυτό έχει διαβιβάσει το αίτημά τους στο Υπουργείο Οικονομικών συνηγορώντας υπέρ της εύμενους εξέτασης και της τελικής άποδοχής του.

8. Είναι πράγματι γεγονός ότι οι συντάξεις των πλοιάρχων και μηχανικών Α' τάξης άνέρχονται στο 66% του συμβατικού μισθού των έν ενεργεία συναδέλφων τους, ενώ οι συντάξεις των άλλων ειδικοτήτων ξεκινούν από το 88% και φτάνουν σε ποσοστά μεγαλύτερα του αντίστοιχου συμβατικού μισθού. Η διαφορά που παρατηρείται στα ποσοστά συντάξεων των πλοιάρχων και μηχανικών Α' τάξης και των άλλων ειδικοτήτων επί των αντίστοιχων συμβατικών τους μισθών οφείλεται στο ότι από το έτος 1980 στο συμβατικό μισθολόγιο των πλοιάρχων και μηχανικών Α' τάξης ένσωματώθηκαν διάφορα επιδόματα που είχαν σαν αποτέλεσμα να διαταραχθεί η σχέση που υπήρχε μεταξύ του συν-

ταξιοδοτικού και συμβατικού τους μισθού άφου ο τελευταίος επί του οποίου και γίνονται κρατήσεις αύξήθηκε με τα ποσά των επιδομάτων αυτών.

9. Στο συνταξιοδοτικό Νομοσχέδιο του ΝΑΤ που καταρτίζεται και σύντομα θα κατατεθεί στη Βουλή για ψήφιση έχει περιληφθεί διάταξη με την οποία δίδεαι ικανοποιητική λύση στο αίτημα αυτό.

10. Τέλος το θέμα δασμολογικών άπαλλαγών των συνταξιούχων ναυτικών για τα είδη που εισάγουν από το έξωτερικό δεν είναι και αυτό άρμοδιότητας του Υπουργείου μας.

Με τιμή

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας

Πειραιά, 6.9.1984.

Σημ. Συντ.: Μας ξένισε αυτή η υπέρσπηση της υπαλληλίας της οποίας υπαλληλίας — που γίνεται από τον Υπουργό, ο οποίος θα έπρεπε να θυμάται τις επισημάνσεις του Προέδρου της Κυβερνήσεως για το τέρας της γραφειοκρατίας στην Ελλάδα και να προχωρήσει στις άπλουστεύσεις των διαδικασιών που χρειάζονται για να είναι ανθρώπινη η περιθαλψη των ναυτικών μας. Και ο κ. Κατσιφάρας και οι υπηρεσίες του πρέπει επί τέλους να αντιληφθούν ότι ιδρύματα του έμπορικου ναυτικού έγιναν και λειτουργούν με τα χρήματα των ναυτικών για να εξυπηρετούν τους ναυτικούς και όχι τους υπαλλήλους τους. Άλλα για να τα αντιληφθεί αυτό ο κ. Κατσιφάρας είναι άνδγκη να αφήσει κάποια μέρα το γραφείο του και να έπισκεφθεί — χωρίς προαναγγελίες και άγήματα — και το ΝΑΤ, και τον Οίκο Ναύτου, και τις κλινικές στις οποίες στέλνεται για νοσηλεία οι άσφαλισμένοι του για να δει μερικά πράγματα με τα ίδια του τα μάτια, να πάρει δηλαδή μία άμεση γεύση.

Άσφαλώς δεν είναι της άρμοδιότητας του ΥΕΝ το θέμα της άπαλλαγής από τη φορολογία των συντάξεων των ναυτικών, αλλά το Υπουργείο έπρεπε, κατά τη δική μας αντίληψη, να διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο σε κάθε θέμα που σχετίζεται με τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους του. Το αίτημα για την άπαλλαγή των συντάξεων από τη φορολογία δεν έχει άπλως κάποια λογική βάση, είναι άπόλυτα δίκαιο, γιατί οι συντάξεις προέρχονται από εισφορές των ναυτικών μας σε συνάλλαγμα που ήταν κατεστημένες στο έξωτερικό τις έφερε έδώ το δικτατορικό καθεστώς, το 1973 αν δεν μας άπατά η μνήμη μας, με αποτέλεσμα να έξανεμισθούν με το σύστημα «και να παρακαλέσουμε την Τράπεζα της Ελλάδος να μας έξασφαλίσει το καλύτερο δυνατόν επιτόκιο» — ως ρίξει ο Υπουργός μία ματιά στα πρακτικά του Δ.Σ. του ΝΑΤ, θα μάθει πολλά και επί πλέον θα μάθει ότι η τακτική αυτή διατηρείται και σήμερα χωρίς καμμία μεταβολή. Το θέμα της άπαλλαγής των συνταξιούχων από τη φορολογία, κατά τη ρύθμιση που έχει γίνει για τους έν ενεργεία άξιωματικούς του Έμπορικου Ναυτικού, είναι ουσιαστικά γιατί συνδέεται και με πολλά άλλα, γι' αυτό επαναλαμβάνουμε ότι το ΥΕΝ πρέπει να έχει άποφασιστικό ρόλο σε όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους της και μ' αυτή την έννοια πρέπει να το δει ο Υπουργός και να το φέρει στο Υπουργικό Συμβούλιο.

ΤΑ ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΜΕΝΑ

Κύριε Διευθυντά,

Άπαντώντας σε δημοσίευμα που έγινε στο τεύχος της 1.8.84 του περιοδικού σας με τίτλο: «Τά υπερχορτωμένα» σας πληροφορούμε τα έπόμενα:

1. Ο έλεγχος του βάρους των όχημάτων από τις λιμενικές Άρχές γίνεται για να διαπιστωθεί αν συμμορφώνονται προς τις διατάξεις:

- Του Κώδικα Όδικης Κυκλοφορίας και
- Των Κανονισμών άσφάλειας των όχημα-ταγωγών πλοίων.

2. Στην περίπτωση (i) ελέγχεται αν τα όχηματα έχουν σύμφωνα με τα ζυγολογία τους το βάρος που καθορίζεται στην άδεια κυκλοφορίας τους.

Άν κατά τον έλεγχο βρεθούν υπέρβαρα μέχρι 10% επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται από τον Κ.Ο.Κ. και τον Γενικό Κανονισμό λιμένα.

Άκινήσια των υπέρβαρων, μέχρι του παραπάνω ποσοστού, όχημάτων δεν προβλέπεται από την με αριθμό 30870/6.10.83 Άπόφαση των Υπουργών Συγκοινωνιών και Δημόσιας Τάξης με την οποία ρυθμίζεται το θέμα αυτό.

Η υπέρβαση σε ποσοστό πάνω από 10% άποτελεί ποινικό άδίκημα (πλημμέλημα) και εκτός των άλλων κυρώσεων μπορεί κατά την κρίση της άρμόδιας Άστυνομικής Άρχης να έχει σαν συνέπεια την άκινήσια του όχηματος.

3. Στην περίπτωση (ii) ελέγχεται αν το άνα άξονα ή τροχό βάρος των όχημάτων βρίσκειται μέσα στα καθορισμένα για την άντοχη του καταστρώματος στο χώρο όχημάτων δρια και σε περίπτωση που αυτό τα υπέρβαινει άπαγορεύεται η επιβίβαση του άνεξάρτητα από το ποσοστό της υπέρβασης.

4. Ο τελευταίος αυτός έλεγχος ο οποίος δεν άποτελεί άπλως παράβαση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ., αλλά συνδέεται άμεσα με την άσφάλεια των πλοίων, πραγματοποιείται με άυστηρότητα από τις λιμενικές Άρχές και σύμφωνα με τις διαταγές που ισχύουν άπαγορεύεται η επιβίβαση των όχημάτων που υπερχορτώνουν τα συγκεκριμένα για κάθε πλοίο δρια.

Με τιμή

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας.

Πειραιάς, 29.8.1984

Σημ. Συντ.: Χαιρόμαστε για τις διαβεβαιώσεις του Υπουργού, τις οποίες βεβαίως έμεις δεν μπορούμε να έλέγξουμε, σημειώνουμε όμως ότι η Ένωση Ναυτών είχε καταγγείλει ότι όταν έγινε το άτύχημα στο «Ζάκρος» στο λιμάνι του Άκρακλείου που στοίχισε τη ζωή σε τρεις ανθρώπους — δύο ναυτικούς και έναν οδηγό — με το ίδιο άσανσέρ είχαν άνεβασθεί στο άνάλογο κατάστρωμα του σκάφους άυτόκινητα που το συνολικό τους βάρος ξεπερνούσε κατά τέσσερις τόννους την άνυψωτική ικανότητα του μηχανήματος. Πρέπει να σημειώσουμε άκόμη ότι ουσιαστικά έλεγχος των υπερχορτωμένων άυτόκινήτων γίνεται μόνον από τις λιμενικές άρχές και να επαναλάβουμε την άποψη μας ότι το πρόβλημα θα λυθεί άυτόματα όταν θεσπισθούν εύθύνες για υπερχορτώση τόσο στους ιδιοκτήτες των άυτόκινήτων όσο και στους φορτωτές και καθιερωθούν δημοτικά πρόστιμα — τώρα την «πληρώνουν» οι οδηγοί οι οποίοι δεν μπορούν να άρνηθούν τις έντολές των ιδιοκτητών και των φορτωτών γιατί άπλουστα θα χάσουν τη θέση τους. Και αυτό οφείλει να υποδείξει το ΥΕΝ στα συναρμόδια ύπουργεία Συγκοινωνιών και Δημόσιας Τάξεως, άλλως, σε τελική άνάλυση, και οι έλεγχοι που γίνονται από τις λιμενικές άρχές θα άποβλέπουν περισσότερο στην είσπραξη των προεπίμων και όχι στη διόρθωση ενός κακώς κείμενου.

A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: J. GHICAS — B. ΓΚΙΚΑΣ

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN - 13002 - MARSEILLE - FRANCE

Telex: 440 641 F. Teleg: LYDRIKSON-MARSEILLE. Phone: (91) 90.98.84 - Night (42) 289137

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΛΙΜΑΚΑ

ΜΕ ΡΥΘΜΟ 6,5% ΕΤΗΣΙΩΣ ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ, ΕΝΩ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΙΩΘΗΚΑΝ ΚΑΤΑ 7%

Διευρύνεται το χάσμα μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στα σκάφη μεταφοράς χύδην στερεών φορτίων, καθώς ο ρυθμός παραδόσεων νεοτευκτών είναι κατά τέσσερις φορές μεγαλύτερος εκείνου των διαλύσεων και των άχρηστευμένων σκαφών, με αποτέλεσμα η ετήσια αύξηση του στόλου μπάλκερς να φθάσει το 6,5%. Στο τέλος του πρώτου εξαμήνου του 1984 οι συνολικές παραγγελίες μπάλκ κάρριερς ξεπερνούν τους 27 εκατομ. τον. d.w., προστιθέμενες σε έναν υπάρχοντα στόλο μπάλκερς 184 εκατομ. τον. d.w.

Αντίθετα, περισσότερο ισορροπημένη παρουσιάζεται η κατάσταση στα δεξαμενόπλοια όπου τα διαλυόμενα ή άχρηστευόμενα λόγω ζημιών σκάφη υπερβαίνουν κατά επτάμισι φορές τον ρυθμό των νέων παραδόσεων. Με την εξέλιξη αυτή ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων μειώθηκε κατά 7% κατά το τελευταίο δωδεκάμηνο και το συνολικό υπό ναυπήγηση τοννάζι ανέρχεται σε 10,9 εκατομ. τον. d.w., προστιθέμενο σε ένα στόλο τάνκερς που στα τέλη του περασμένου Ιουνίου υπολογίζονταν σε 265 εκατομ. τον. d.w.

Όσον αφορά τα μικτά σκάφη παρατηρείται αύξηση του τοννάζι με παραγγελίες της τάξεως των 3,2 εκατομ. τον. d.w., οι οποίες θα προστεθούν στον υπάρχοντα στόλο μικτών σκαφών που ανέρχεται σε 28,7 εκατομ. τον. d.w.

Στο σύνολο της ή παγκόσμια υπό παραγγελία ή ναυπήγηση χωρητικότητα εμφανίζει μείωση αν συγκριθεί με το τοννάζι ρεκόρ των 60 εκατομ. τον. d.w. που ναυπηγήθηκαν ετησίως κατά την περίοδο 1974-76 και χάριν συγκρίσεως αξίζει να αναφέρουμε ότι οι παραδόσεις του 1974 ήταν πενταπλάσιες εκείνων του 1983. Έν τούτοις πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη ότι τα ναυπηγηθέντα μπάλκ κάρριερς τότε δεν υπερέβησαν τους 8,5 εκατομ. τον. d.w. ετησίως ενώ το 1982 παραδόθηκαν στους ιδιοκτήτες τους μπάλκερς χωρητικότητας 14 εκατομ. τον. d.w.

Επεξεργάζοντας τα στατιστικά στοιχεία του παγκόσμιου υπό ναυπήγηση τοννάζι που δημοσιεύθηκαν από το «Lloyds Register» και το «Fairplay» στο τέλος του πρώτου εξαμήνου του 1984 καθώς και τα στοιχεία των παραγγελιών που τηρούν τα «Ναυτικά Χρονικά», προκύπτουν τα παρακάτω χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με τον όγκο και το μέγεθος των παραγγελθέντων πλοίων στις δύο βασικές κατηγορίες που ενδιαφέρουν τους Έλληνες, δηλαδή τα μπάλκερς και τα δεξαμενόπλοια.

Στην κατηγορία των μπάλκ κάρριερς και μικτών σκαφών το βασικό ενδιαφέρον του παγκόσμιου έφοπλισμού συγκεντρώνεται στα σκάφη μεγέθους μεταξύ 35-50.000 τον. d.w., όπου οι παραγγελίες ανέρχονται σε 321 σκάφη 12.743.531 τον. d.w. ενώ ακολουθούν στις προτιμήσεις τα σκάφη μεγέθους 20-35.000 τον. d.w. με συνολικές παραγγελίες 289 πλοίων, χωρητικότητας 11.861.510 τον. d.w. Παραθέτοντας αναλυτικά τα παραγγελθέντα ανά κατηγορία μεγέθους, η πορεία των παγκόσμιων παραγγελιών στα μπάλκ κάρριερς παρουσιάζει την εξής εικόνα:

Χωρητικότητας 20 - 35.000 τον. d.w.: 289 σκάφη, 11.861.510 τον. d.w.
Χωρητικότητας 35 - 50.000 τον. d.w.: 321 σκάφη, 12.743.531 τον. d.w.
Χωρητικότητας 50 - 70.000 τον. d.w.: 78 σκάφη, 4.906.236 τον. d.w.

Χωρητικότητας 70 - 100.000 τον. d.w.: 22 σκάφη, 1.724.400
Χωρητικότητας 100 - 150.000 τον. d.w.: 25 σκάφη, 3.356.446 τον. d.w.
Χωρητικότητας 150.000 και άνω: 31 σκάφη, 5.742.600 τον. d.w.

Ητοι συνολικά υπάρχουν σήμερα παραγγελίες για 766 μπάλκ κάρριερς και μικτά σκάφη χωρητικότητας 40.336.723 τον. d.w.

Στα δεξαμενόπλοια τα τελούντα υπό ναυπήγηση ή παραγγελία κυρίως αφορούν σκάφη μεγέθους έως 100.000 τον. d.w. με μόνον ένα VLCC υπό παραγγελία. Αναλυτικά κατά κατηγορία μεγέθους παρουσιάζεται η ακόλουθη εικόνα:

Χωρητικότητας 10 - 25.000 τον. d.w.: 61 σκάφη, 1.167.410 τον. d.w.
Χωρητικότητας 25 - 50.000 τον. d.w.: 98 σκάφη, 3.633.509 τον. d.w.
Χωρητικότητας 50 - 100.000 τον. d.w.: 70 σκάφη, 4.878.480 τον. d.w.
Χωρητικότητας 100 - 150.000 τον. d.w.: 6 σκάφη, 730.350 τον. d.w.
Χωρητικότητας 150.000 τον. και άνω: 1 σκάφος, 258.000 τον. d.w.

Έτσι το σύνολο των υπό παραγγελία δεξαμενοπλοίων ανέρχεται σε 236 σκάφη, 10.677.749 τον. d.w., δηλαδή κυμαίνεται σχεδόν στο μισό περίπου της χωρητικότητας τάνκερς που προβλέπεται να διαλυθεί μέσα στο 1984.

Παρά τα όσα κατά καιρούς έχουν γραφεί κατά των Έλλήνων που καταφεύγουν στα ναυπηγεία, κατά την σημερινή κρίσιμη περίοδο, έγκριτα λυσιτελούντων των πιστωτικών διευκολύνσεων και των χαμηλών τιμών, από την ανάλυσή μας προκύπτει ότι το ποσοστό των Έλληνικών παραγγελιών σε σχέση με τις παγκόσμιες είναι πολύ χαμηλό, ιδίως εάν το συγκρίνει κανείς με παλαιότερες εποχές και με την θέση που διατηρεί ακόμη η Ελλάδα στον διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία μας οι συνολικές ελληνικές παραγγελίες ανεξαρτήτως σημαίας νηολογήσεως κατά κατηγορία μεγέθους περιλαμβάνουν:

Μπάλκ κάρριερς και μικτά:

Χωρητικότητας 20 - 35.000 τον. d.w.: 21 σκάφη, 596.150 τον. d.w.
Χωρητικότητας 35 - 50.000 τον. d.w.: 31 σκάφη, 1.255.900 τον. d.w.
Χωρητικότητας 50 - 70.000 τον. d.w.: 12 σκάφη, 747.500 τον. d.w.

Δεξαμενόπλοια:

Χωρητικότητας 25 - 50.000 τον. d.w.: 13 σκάφη, 407.970 τον. d.w.
Χωρητικότητας 50 - 100.000 τον. d.w.: 3 σκάφη, 190.290 τον. d.w.

Όπως προκύπτει λοιπόν, η ελληνόκτητη υπό ναυπήγηση χωρητικότητα στα μπάλκ κάρριερς αντιπροσωπεύει το 6,3% του συνόλου των παγκόσμιων, ενώ στα δεξαμενόπλοια η ελληνική συμμετοχή είναι της τάξεως του 5,4%, ποσοστά που θεωρούνται ελάχιστα εάν σταθμισθούν βάσει της θέσεώς μας μεταξύ των μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων και της ανάγκης έκσυγχρονισμού του στόλου μας και αποκτήσεως πλοίων σύγχρονης τεχνολογίας που θα βοηθήσουν να παραμείνουμε μία ανταγωνιστική ναυτιλιακή δύναμη.

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

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



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

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

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

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΙΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

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.

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

MARPOL ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΤΟΜΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Του κ. ΑΝΤ. ΓΡΥΠΑΙΟΥ, Πλοίαρχου Ε.Ν.

Σήμερα όλοι ενδιαφερόμαστε ό κάθε ένας με τον δικό του τρόπο για την προστασία του περιβάλλοντος και της θάλασσας, από την ρύπανση αυτών με πετρέλαια, και τό ενδιαφέρον μας αυτό προκαλείται από την αποκρουστική θέα του μαύρου πηχτού πετρελαίου, επάνω στην επιφάνεια της θάλασσας και της άμμουδιάς. Λάβαμε δέ σκληρά μέτρα για τόν παραβάτη τών κανονισμών και για κάθε απρόσεκτο που ρυπαίνει ακόμη και με σκουπίδια τό περιβάλλον. Και βεβαίως πολύ καλά επράξαμε αφού υπάρχει κίνδυνος νά νεκρώσουμε τόν πλανήτη μας από κάθε ίχνος ζωής.

Ή αξιοσημείωτα έν προκειμένω είναι τά μέτρα προστασίας της θάλασσας από ρύπανση τά όποια προβλέπει ή διεθνής σύμβασης γνωστή ως MARPOL πού έτέθη διεθνώς σέ ίσχύ από τόν 'Οκτώβριο του έτους 1983. Πλήν όμως ή Σύμβαση αυτή δέν προβλέπει τίποτε για τή ρύπανση από τήν ατομική πυρηνική ενέργεια. Ήλάχιστοι από έμάς πού κατοικούμε σέ αυτόν τόν πλανήτη έχουμε συνειδητοποιήσει ότι τό άστρο αυτό πού ζούμε και λέγεται πλανήτης γή, είναι τό σπίτι μας. Δυστυχώς τό θεωρούμε κάτι ξένο, γι' αυτό και τό ρυπαίνουμε μέ άδιαφορία.

Ήλάχιστοι από τούς κατοίκους της Γής, έχουν συνειδητοποιήσει ότι δέν είναι μόνον τά πετρέλαια πού ρυπαίνουν και σκοτώνουν τή θάλασσα και κάθε μορφή ζωής πάνω και μέσα σ' αυτήν, αλλά και κάτι άλλο σύγχρονο, τά κατάλοιπα της νέας και προηγμένης μορφής ενέργειας, της ατομικής ή πυρηνικής.

Ή πρόσφατη βύθιση του μικρού γαλλικού έμπορικού πλοίου «Mont Louis» στό Στενά της Μάγχης άνοικτά τών Βελγικών άκτών, μέ ραδιενεργό φορτίο, έκρυσσε πλέον τόν κώδωνα του κινδύνου για τήν άπειλή πού περικλείει ή διακίνηση ραδιενεργών φορτίων διά θαλάσσης, ή ή άπόρριξη τούς σέ βαρέλια στό βάθος τών Ήκεανών.

Ή μόλυνση τών θαλασσών, τών ποταμών, τών λιμνών, από τή Βιομηχανική δραστηριότητα, και από τά πλοία, είναι μόνον πταίσμα, σέ σύγκριση μέ τή βραδυφλεγή βόμβα της ραδιενέργειας πού φω-

λιάζει έδώ και είκοσι τουλάχιστο χρόνια στό βυθο του γήινου ύγρου στοιχείου. Ραδιενεργά απόβλητα από πυρηνικά έργοστάσια νοσοκομεία, σταθμούς πυρηνικής άκτινοβολίας, ύποβρύχια πού κινούνται μέ πυρηνική ενέργεια, κλπ. Έχουν κιόλας σκορπίσει στις θάλασσες τό θάνατο του μέλλοντος.

Οί ΗΠΑ, ή ΕΣΣΔ, ή Αγγλία, ή Γαλλία και άλλες χώρες πού διαθέτουν πυρηνικά έργοστάσια, όπως ή Όλλανδία, ή Κίνα, ή Ινδία, κλπ., «φουντάρουν» χιλιάδες τόννους ραδιενεργά απόβλητα - κατάλοιπα, από τήν καύση της πρώτης ύλης του ουρανίου κλπ. ραδιενεργών στοιχείων, καθώς και ραδιενεργά απόβλητα (συσκευές, προστατευτικές στολές, κλπ.) μέσα σέ βαρέλια μέ ειδική ένίσχυση στό βυθό τών Ήκεανών. Ή έξαιρετικά ίσχυρή ένίσχυση αυτών τών βαρελιών μέ ειδικά μέταλλα, είχε χαρακτηριστεί «άποτελεσματική» και οι ύπεύθυνοι τών πυρηνικών σταθμών όσο και τών κρατικών υπηρεσιών, θεωρούσαν άδύνατη τήν εμφάνιση ακόμη και λεπτοτάτων ρωγμών, πού θά άφηναν νά διαρρεύσει ή ραδιενέργεια στό νερό.

Όμως όπως άποδείχτηκε, ή πλάνη τους ήταν κάτι παραπάνω από τραγική. Στο νεκροταφείο τών ραδιενεργών απόβλητων, τόν Άτλαντικό Ήκεανό, 700 χιλιόμ. ΒΔ από τό άκρωτήριο Φινιστέρο πού είναι ή ΒΔ άκρη της Ισπανίας, ξεφορτώνονται τά βαρέλια του θανάτου και «φουντάρονται» σέ ένα ύποθαλάσσιο ρήγμα του βυθού του Άτλαντικού Ήκεανού, βάθους 3.000 μέτρων. Έκει έχει ήδη άρχισι νά διαρρέι ή ραδιενέργεια, σύμφωνα πάντα μέ πληροφορίες τών «οίκολόγων» και τών διεθνών πρακτορείων ειδήσεων. Τό ίδιο συμβαίνει και στό LITTLE END, 800 χιλιόμετρα δυτικά τών Αγγλικών άκτών, όπου οι Βρεταννοί και λοιποί Εύρωπαίοι παραγωγοί ατομικής ενέργειας άπορρίπτουν τά ραδιενεργά τους απόβλητα.

Ή Αμερικανική Ύπηρεσία προστασίας του Περιβάλλοντος, έχει έπισημάνει στους άρμόδιους του Όργανισμού Ατομικής ενέργειας, τούς φοβερούς κινδύνους πού περικλείει ή έπιπόλαιη μέθοδος καταβύθισης

τών πυρηνικών απόβλητων στους ώκεανούς. Ή ομάδα δράσης της ύπηρεσίας αυτής, κατόρθωσε νά πλησιάσει σέ διάφορα σημεία του ύποθαλάσσιου «νεκροταφείου» ατομικών απόβλητων, και νά φωτογραφήσει σπασμένα βαρέλια μέ πυρηνικά απόβλητα. Τό περιεχόμενο τών βαρελιών, τά πυρηνικά κατάλοιπα, μέ τή ραδιενεργό άκτινοβολία τους, πού είχαν πακεταριστεί μέσα στό βαρέλια, κυκλοφορούσαν... άνάμεσα στό ψάρια. Οι ρωγμές στό βαρέλια πού μερικά από αυτά είχαν κυριολεκτικά κοπεί στό δύο, προκλήθηκαν από τήν τρομακτική πίεση πού άσκήται στό τοιχώματά τους. Τρία στό δέκα βαρέλια, όπως ύπολόγισαν οι Αμερικανοί φυσικοί της Ύπηρεσίας προστασίας περιβάλλοντος, σπανε πρίν φτάσουν καν στό βυθό. Τά ύπολοιπα ή έστω τά περισσότερα από αυτά, θά σπάσουν σέ μερικά χρόνια από τούς σχηματισμούς τών κοραλιών πού συγκεντρώνονται πάνω στό βαρέλια αυτά, και τά ροκανίζουν σιγά-σιγά.

Στήν Αμερικανική έπιτροπή ατομικής ενέργειας, όπου εργάζονται μερικοί από τούς έπιφανέστερους φυσικούς του κόσμου, είχαν έκφρασει από παλιά φόβοι για τό ένδεχόμενο διαρροής της ραδιενέργειας από τά βαρέλια - φέρετρα. Μετά τά πρόσφατα στοιχεία όμως, και κυρίως τίς φωτογραφίες σπασμένων βαρελιών, ύπολόγισαν ότι τελικά κανένα από αυτά δέν θά άντέξει στην έξαιρετικά ύψηλή πίεση του νερού στό βάθος αυτά.

Και τί μπορεί νά σημαίνει αυτό; Ή άπάντηση τών Αμερικανών φυσικών μοιάζει μέ τήν έκβαση μιås κινηματογραφικής ταινίας φρίκης. Μας λένε λοιπόν. «Τά άντικείμενα πού έχουν έκτεθει σέ ραδιενεργό άκτινοβολία θά έξακολουούν νά τήν εκπέμπουν ακόμη και μετά από τρία έκατομύρια χρόνια».

Έδώ φαίνεται λοιπόν πόσο έγκληματική έπιπόλαιη ήταν ή λύση της άπόρριψης ραδιενεργών απόβλητων στους Ήκεανούς. Άν λάβει μάλιστα κανείς ύπόψη του ότι δέν βυθίζονται μόνο άντικείμενα έλαφρής βλαπτικότητας, αλλά και ίσχυρης, μπορεί εύκολα νά συμπεράνει αυτό πού έ-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUSCABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

νας Σουηδός πυρηνικός φυσικός πρόβλεπε πριν από είκοσι χρόνια, λέγοντας ότι «Η πιθανότητα ενός πυρηνικού πολέμου είναι μικρή, γιατί οι αντίπαλοι, όποιοι και αν είναι, γνωρίζουν πολύ καλά, ότι σε μία τέτοια σύγκρουση, δεν θα υπάρξουν νικητές και νικημένοι. Όσοι επιζήσουν θα περιμένουν μέρα με τη μέρα τη θανατηφόρα προσβολή τους από τη ραδιενέργεια, που θα έχει διαρρεύσει σε τεράστιες ποσότητες στο έδαφος και την ατμόσφαιρα του πλανήτη».

Και τί γίνεται σήμερα; Μέ τρόπο άπιστευτα ανεύθυνο, οι Κυβερνήσεις των χωρών που διαθέτουν πυρηνική τεχνολογία, «φροντίζουν» να εξαπολύουν τη ραδιενέργεια μέσα από την άφελή λύση της αποθήκευσης της σε βαρέλια. Χαρακτηριστικά μάλιστα τονίστηκε σε μία πρόσφατη σύνοδο 'Αμερικανικών φυσικών που καταπολεμούν σε παγκόσμια κλίμακα τους επιπολαιούς χειρισμούς των κυβερνητικών υπηρεσιών, ότι στέλνουμε τη ραδιενέργεια στους βυθούς των θαλασσών, για να τη συναντήσουμε αργότερα σεβριμισμένη στα ψάρια του τραπέζιού μας».

Φαίνεται όμως πως οι προβληματισμένοι 'Αμερικανοί φυσικοί χτυπάνε στο κουφού την πόρτα. Τά πάντα για το συμφέρον τά πάντα για την ευκολία μας. Σύμφωνα με τελευταίες πληροφορίες που δημοσιεύθηκαν στον τύπο, το Πεντάγωνο των ΗΠΑ και το 'Υπουργείο 'Εθνικής 'Αμυνας, σκοπεύουν να θάψουν στα ύποθαλάσσια νεκροταφεία το στόλο των πυρηνικών υποβρυχίων «Πολάρις» που πρόκειται τώρα να αντικατασταθούν από άλλα πιά σύγχρονα. Τά τμήματα που θα ένταφιασθούν, έχουν όπωσδήποτε ραδιενεργό ακτινοβολία, και αν θυμηθούμε τη διάρκεια δράσης της, (3 εκατομμύρια χρόνια), καταλαβαίνουμε εύκολα με πόση «υπευθυνότητα», αντιμετωπίζεται από τους σημερινούς ανθρώπους τό μέλλον του πλανήτη μας. Μή λησμονούμε τά πρόσφατα ατυχήματα των ατομικών εργοστασίων στις ΗΠΑ, όπως του THREE MILE ISLAND στη Φιλαδέλφεια, και άλλα στην Καλιφόρνια. Κανένας φυσικά δεν σκέφτεται ότι στη περίπτωση ενός σεισμού στον άχανη βυθό της θάλασσας, τά βαρέλια - φέρετρα των ραδιενεργών αποβλήτων θα συνθλιβούν και ή ακτινοβολία τους θα διασπαρεί μέσω του ύγρου στοιχείου στην ξηρά και στον άέρα. Και τότε δεν θα χρειασθεί ή ακτινοβολία του θανάτου να εξαπλώσει τη μακροβιότητά της. Αυτό μπορεί να συμβεί σε κάθε στιγμή. Σήμερα, αύριο, σε ένα χρόνο.

Όταν οι ΗΠΑ, άρχισαν να έχουν πρόβλημα απομάκρυνσης των ραδιενεργών αποβλήτων τους, βρήκαν εύκολα πρόθυμες τίς στρατιωτικές κυβερνήσεις των χωρών της Λατινικής 'Αμερικής. Οι Κυβερνήσεις αυτές δέχτηκαν άμέσως τίς προτάσεις των ΗΠΑ, να βυθίζονται στα χωρικά τους ύδατα τά θανατηφόρα απόβλητα έναντι μεγάλης άμοιβής.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι 'Αμερικανοί υποδείκνυαν στους δικτάτορες τόν άσφαλέστερο τρόπο καταβύθισης των ραδιενερ-

γών αποβλήτων, ώστε οι κίνδυνοι να περιορίζονται στο ελάχιστο δυνατό όριο. Τό τραγικό λάθος των 'Αμερικανών στρατιωτικών έγκεφάλων του Πενταγώνου ήταν πού ένόμισαν πως ή μεγάλη άπόσταση και τό μεγάλο βάθος του Νοτίου 'Ατλαντικού ήταν άσφαλείς παράγοντες για τήν άσφάλεια των ΗΠΑ. Δέν ύπολόγισαν όμως καλά. Διότι, παράλληλα μέ τούς λαούς των ΛατινοΑμερικανικών χωρών, έξίσου κινδυνεύουν και οι κάτοικοι των ΗΠΑ, άφου τά θαλάσσια ρεύματα εκείνης της γεωγραφικής περιοχής, όπως τό Ισχυρό ρεύμα της Βραζιλίας κινούμενο μέ ΒΔ πορεία και συνδυαζόμενο μέ τό Ισημερινό ρεύμα και μέ τό Ισχυρότατο ρεύμα του Κόλπου του Μεξικού, έναποθέτουν τά ραδιενεργά τους νερά, πού έχουν ήδη μολυνθεί άπό τήν άκτινοβολία των βυθισμένων αποβλήτων, στις άκτές των ΗΠΑ, ιδίως εκείνων πού βρέχονται άπό τά νερά του Κόλπου του Μεξικού, όπως είναι ή Φλώριδα, και βορειότερα αυτής μέχρι τή Νέα 'Υόρκη και τή Βοστώνη.

Όταν ήρθαν στο φώς της δημοσιότητας λεπτομέρειες αυτής της έγκληματικής ένέργειας, και τραγικής ύποθήκευσης του μέλλοντος τόσων λαών, έξσπασε σάλος στις ΗΠΑ, πλην όμως ή ύπόθεση ξεχάστηκε μέ τήν πάροδο του χρόνου, και ή επιχείρηση συνεχίζεται σε πείσμα εκείνων πού άγωνίζονται για τήν προστασία του περιβάλλοντος. Τώρα ώστόσο, πού ό καθένας γνωρίζει πόσο άνασφαλής και κατά συνέπεια πόσο επικίνδυνη είναι αυτή ή μέθοδος, μπορεί να καταβάλει τό μέγεθος του έγκλήματος.

Μετά τίς άποκαλύψεις για τά βαρέλια πού έχουν πρό πολλού κομματιαστεί στο βυθό, άλλα και γενικότερα στο πλαίσιο μίας παγκόσμιας κινητοποίησης για τή προστασία του περιβάλλοντος οι ειδικοί κλονίστηκαν και προσπαθούν να βρουν άλλους άσφαλέστερους τρόπους διάθεσης των ραδιενεργών αποβλήτων, πλην όμως ακόμη μέχρι σήμερα εφαρμόζουν τή μέθοδο άπόρριψης των πυρηνικών αποβλήτων στους 'Ωκεανούς. Σε πολλές Εύρωπαϊκές πρωτεύουσες οργανώνουν διαδηλώσεις κατά των ύπευθύνων της πυρηνικών ρύπανσης, και στην κίνηση αυτή παίρνουν μέρος πολλοί διανοούμενοι, επιστήμονες, εργάτες, πολιτικοί, σε μία σύγκρουση της λογικής μέ τόν έγκληματικό παραλογισμό.

Σε έκθέσεις τους οι έταιρίες προστασίας του περιβάλλοντος, έχουν παρουσιάσει πολλά είδη ψαριών, πού φέρουν έκδηλα επάνω τους, τά σημάδια της ραδιενεργού ακτινοβολίας. Ποιά όμως άπό αυτά τά ψάρια και τά λοιπά θαλασσινά πού κολυμπούν άνύποπτα πλάι στα σπασμένα βαρέλια, δέν έχουν καταλήξει στα πιάτα κάποιων άνύποπτων πολιτών-θυμάτων;

'Αν εξαίρεσει κανείς τή φωτισμένη πτέρυγα κορυφών 'Αμερικανών φυσικών και άλλων έπιστημόνων, ακόμη και πολιτικών πού τά τελευταία χρόνια μάχονται τήν έγκληματική επιπολαιότητα των διαφόρων κυβερνητικών ύπηρεσιών, άλλα και ιδιωτικών επιχειρήσεων της πατρίδος τους, ή μόνη Εύρωπαϊκή χώρα που άντέδρασε έντονα για τήν άποτροπή των θαλασσών άπό ραδιενέργεια, ήταν ή πάντα πρωτόπορη σε περιβαλλοντολογική ευαισθησία, Σουηδία. Νέ άλλαπάλληλα ύπομνήματα στην Παγκόσμια 'Οργάνωση 'Ατομικής Ένεργειας, οι Σουηδοί πολιτικοί και έπιστήμονες προτείνουν τή δική τους άσφαλή λύση για τήν απομάκρυνση και άπόρριψη των ραδιενεργών πυρηνικών αποβλήτων. Τό σχέδιο των Σουηδών φυσικών άποκλείει τόν «ένταφιασμό» των βαρελιών στις θάλασσες, για τούς γνωστούς λόγους πού έκτέθηκαν παραπάνω. Στη χώρα τους τά ραδιενεργά άβλητα θάβονται σε έγκαταλειμένα όρυχεία μέσα σε γρανιτένια τοιχώματα μεγάλης άντοχής και βάθους. Δυστυχώς όμως οι άλλες χώρες δέν έννοούν να άντιγράφουν τό «Σουηδικό πρότυπο» για τόν άπλούστατο λόγο ότι είναι άκριβό. Προτιμούν τόν εύκολο τρόπο πού είναι ή θάλασσα.

Στην Ελλάδα οι Κυβερνητικές 'Υπηρεσίες, και ή ιδιωτική 'Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, άναλίσκουν τίς δραστηριότητές τους, μόνο στην έπιβολή προστίμων, διαλέξων, κοινωνικών έκδηλώσεων στα μεγάλα ξενοδοχεία, δημόσιας προβολής άπό τά μαζικά μέσα έννημέρωσης, στην έκτύπωση άφισών που δείχνουν έναν όργισμένο Ποσειδώνα, και άποφεύγουν να άσχοληθούν μέ τό φλέγον αυτό πρόβλημα, λές και ή Μεσόγειος θά γλυτώσει άπό τήν έγκληματική άδιαφορία των Κυβερνήσεων των Κρατών πού τήν περιβάλλουν. Σημειώνεται ότι τά Μεσογειακά Κράτη εξέλισσονται σε πυρηνικές δυνάμεις, και φυσικά άντιμετωπίζουν άμεσα τό πρόβλημα της διάθεσης των πυρηνικών τους αποβλήτων, αν δέν τά έχουν ήδη άπορρίψει μέσα στην όμορφη και γαλανή Μεσόγειο.

Στό μεταξύ τά βαρέλια του θανάτου, θά συνεχίζουν να βυθίζονται στις θάλασσες και σε πείσμα της στοιχειώδους λογικής και ύπευθυνότητας, τά ρολόγια θά μετρούν τίς ώρες ζωής στον πλανήτη γή. 'Αν είμαστε τυχεροί έμεις και γλυτώσουμε, δέν θά είναι οι άπόγονοί μας, τά παιδιά μας, και τά έγγόνια μας.

Τό πρόβλημα ίσως τό λύσει μία νέα διεθνής σύμβαση τύπου MARPOL για τήν ατομική πυρηνική ένέργεια μέσα στα πλαίσια του 'Οργανισμού 'Ηνωμένων Έθνών.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ειρηνικός αποκλεισμός

Του κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, 'Αρχιπλοίαρχου Π.Ν. ε.ά.

Πρόκειται περί έπιχειρήσεως διακοπής της από θαλάσσης διεθνούς επικοινωνίας παράκτιου Κράτους, από πολεμικά πλοία και αεροναυτικές δυνάμεις άλλου Κράτους, με σκοπό την επίλυση κάποιας διαφοράς μεταξύ τους.

Η έπιχειρήση ένεργείται σε περίοδο ειρήνης. Στην ουσία πρόκειται περί μορφής αντιπαιών, τά όποια είναι παραδεκτά από τό Διεθνές Δίκαιο, καθώς και από τό Καταστατικό χάρτη του ΟΗΕ, σάν ειρηνικό μέτρο έξαναγκασμού γιά την επίλυση διεθνούς διαφοράς.

Βεβαίως, ό τρόπος αυτός κάθε άλλο παρά «ειρηνικός» είναι. Έν τούτοις όμως θεωρείται «ειρηνικός», διότι ένεργείται σε περίοδο μή κηρύξεως του πολέμου από τά Κράτη αυτά, σε ειρηνική δηλαδή περίοδο ή έντάσεως των σχέσεων.

Συνεπώς, ό «ειρηνικός αποκλεισμός» αντιδιαστέλλεται, σάν έπιχειρήση, από τό «πολεμικό ναυτικό αποκλεισμό», ό όποιος αποτελεί πολεμική ένέργεια και ένεργείται από δυνάμεις έμπόλεμου Κράτους, σύμφωνα με τό Δίκαιο του Πολέμου.

Κατά τόν ειρηνικό αποκλεισμό αποκόπτονται από τή διεθνή επικοινωνία οι άκτές και τά ύδατα της έθνικής κυριαρχίας ή και δικαιοδοσίας της αποκλεισμένης χώρας. Έπιδιώκεται δηλαδή, ή απαγόρευση εισόδου ή έξόδου από τίς άκτές ή τά ύδατα αυτά, κάθε έμπορικου πλοίου, με έντονη και αποτελεσματική παρουσία πολεμικών πλοίων ή αεροναυτικών δυνάμεων της Χώρας, ή όποια έπιβάλλει τόν αποκλεισμό κατόπιν έκτελέσεως περιπολιών έπιτηρήσεως και έλέγχου του αποκλεισμένου χώρου.

Στό πλαίσιο της έπιχειρήσεως έπιτρέπεται ή σύλληψη, από τά πολεμικά πλοία, κάθε έμπορικου πλοίου της αποκλεισμένης χώρας, τό όποιο άποπειράται ή ένεργεί διάσπαση του αποκλεισμού, καθώς και του φορτίου του. Η σύλληψη ένεργείται με σκοπό τή κατάσχεση ή δήμευση ή κατά όποιοδήποτε τρόπο χρησιμοποίηση του πλοίου και του φορτίου γιά έπανόρθωση των ζημιών, μετά τό πέρας του αποκλεισμού.

Τό Διεθνές Δίκαιο δέν έχει άποδεχθεί τήν έπιδίωξη της απαγορεύσεως εισόδου ή έξόδου από τά αποκλεισμένα ύδατα έμπορικών πλοίων τρίτων χωρών. Αντίθετα, τό Ίνστιτούτο Διεθνούς Δικαίου, στή Διακήρυξη της Διασκέψεως Χαϊδελεβέργης 1887, ή όποια άποτελεί τό βασικό διεθνές κείμενο στό θέμα του ειρηνικού αποκλεισμού, όρίζει, ότι πλοία με ξένη σημαία είναι δυνατό νά εισέρχονται έλεύθερα στήν αποκλεισμένη περιοχή. Η Διακήρυξη όρίζει επίσης, ότι ό ειρηνικός αποκλεισμός πρέπει νά κηρύσσεται από τήν υπεύθυνη Κρατική άρχή, ότι είναι άπαραίτητη ή γνωστοποίηση με κάθε τρόπο δημοσιότητας, τόσο της κηρύξεως του αποκλεισμού όσο και των όρίων της αποκλεισμένης περιοχής, της διάρκειας και άλλων άναγκαίων πληροφοριών και ότι πρέπει νά διατηρείται ό αποκλεισμός με ικανοποιητικές δυνάμεις.

Η τελευταία αυτή προϋπόθεση είναι άπα-

ραίτητη, ώστε νά μή δημιουργούνται ασάφειες ως πρός τήν έφαρμογή του. Βεβαίως, ή Διακήρυξη της Χαϊδελεβέργης έπιτρέπει τήν κατάσχεση έμπορικών πλοίων της αποκλεισμένης χώρας, τά όποια δέν σέβονται τόν αποκλεισμό.

Ός πρός τό ζήτημα λοιπόν, της απαγορεύσεως ή μή εισόδου έμπορικών πλοίων τρίτων χωρών στίς αποκλεισμένες περιοχές, τό Διεθνές Δίκαιο παίρνει καταφατική θέση και έπιτρέπει τήν εισοδο. Η διεθνής όμως πρακτική δέν είναι άπόλυτα εύθυγραμμισμένη με αυτή τή κατάφαση. Αντίθετα, έχει παρατηρηθεί ότι σε πολλές παλαιές και πρόσφατες περιπτώσεις έφαρμογής ειρηνικού αποκλεισμού, έχει απαγορευθεί ή εισοδος έμπορικών πλοίων τρίτων κρατών άδιακρίτως, ή με έξαιρέση των έμπορικών πλοίων όρισμένων κρατών ή όρισμένων τύπων έμπορικών πλοίων ή με άλλες έξαιρέσεις.

Αλλά και με έμμεσους τρόπους έπιδιώκεται αυτή ή απαγόρευση. Ίσως μάλιστα ή έμμεση μέθοδος νά είναι και ή πλέον διαδεδομένη. Αναφερόμεθα ειδικότερα στήν άσκηση διπλωματικής πιέσεως πρός τά τρίτα Κράτη γιά τήν διατύπωση αναλόγων συστάσεων πρός τά έμπορικά πλοία τους, τήν έπιβολή δυσμενών μέτρων κατά της έμπορικής ναυτιλίας των τρίτων Κρατών, τήν έπιβολή δυσμενών έπίσης μέτρων κατά των πλοίων της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως, στήν όποια άνήκει τό πλοίο πού είχε άποπειραθεί ή ένεργήσει διάσπαση του αποκλεισμού κλπ.

Συνεπώς, ένώ ό σκοπός του ειρηνικού αποκλεισμού είναι ό έξαναγκασμός του αποκλεισμένου Κράτους σε ειρηνική διευθέτηση κάποιας διεθνούς διαφοράς του με τό άλλο Κράτος, καταλήγει νά θίγει και τά οικονομικά, συνήθως συμφέροντα τρίτου Κράτους, έφ' όσον άμέσως ή έμμέσως έπιβάλλεται άρνηση της έμπορικής επικοινωνίας του με τό πρώτο.

Η διεθνής πρακτική έχει νά έπιδείξει πληθώρα περιπτώσεων έφαρμογής ειρηνικού αποκλεισμού μετά από διατάραξη των διεθνών σχέσεων δύο ή περισσοτέρων χωρών, με διάφορα αίτια.

Μεταξύ των περιπτώσεων αυτών άναφε-

ρόμεθα ειδικότερα στον αποκλεισμό των Τουρκοκρατούμενων Έλληνικών άκτών του 1827 από τους στόλους της Μεγ. Βρεταννίας, Γαλλίας και Ρωσίας, σύμφωνα με τήν συνθήκη του Λονδίνου, με σκοπό τή κατάπαυση των έχθροπραξιών μεταξύ Τουρκοαιγυπτίων και Έλλήνων και τήν απαγόρευση μεταφοράς Τουρκοαιγυπτιακών στρατευμάτων στήν Ελλάδα, ή όποια κατέληξε στή ναυμαχία του Ναυαρίνου και τήν άπελευθέρωση της Ελλάδας, τόν αποκλεισμό των Έλληνικών άκτών από τήν Μεγ. Βρεταννία τό 1850 με πρόφαση τήν διευθέτηση άστικής διαφοράς, υπέρ του Έβραίου Άγγλου υπηκόου PACIFICΟ, τόν αποκλεισμό των Έλληνικών άκτών έπίσης από τους στόλους των Μεγάλων Δυνάμεων, πλην Γαλλίας, τό 1886 με σκοπό τήν παρεμπόδιση πολεμικής ένέργειας της Ελλάδας έναντίον της Τουρκίας κατά την διάρκεια των Σερβο-Βουλγαρικών έχθροπραξιών και τόν αποκλεισμό της Κρήτης από τίς Μεγάλες Δυνάμεις τό 1897, με σκοπό τήν παρεμπόδιση πολεμικής εκεί δράσεως της Ελλάδας.

Έπίσης αναφερόμεθα στον αποκλεισμό της Άργεντινής από τό Γαλλικό στόλο τό 1838, της Φορμόζας από τό Γαλλικό έπίσης στόλο τό 1884, της Ζανζιβάρης από τό Βρεταννικό στόλο τό 1888, του Σιάμ από τό Γαλλικό και πάλι στόλο τό 1893, της Βενεζουέλας από τό Βρεταννικό, Γερμανικό και Ίταλικό στόλο τό 1937 κλπ.

Έντυπωσιακή και πρόσφατη σχετική έφαρμογή, μεταξύ άλλων περιπτώσεων, ήταν και από τίς αεροναυτικές δυνάμεις των ΗΠΑ κατά της Κούβας τό 1962, με σχετική απαγόρευση εισόδου και των έμπορικών πλοίων τρίτων χωρών. Πρόκειται περί των έμπορικών πλοίων της Σοβιετικής Ένώσεως, κατόπιν ρητής απαγορεύσεως, έμμέσως δέ και περί των έμπορικών πλοίων άλλων τρίτων χωρών. Ο αποκλεισμός απέβλεπε ειδικότερα στήν απαγόρευση εισόδου Σοβιετικών έμπορικών πλοίων, τά όποια μετέφεραν στή Κούβα ύλικό βάσεως έκτοξεύσεως άτομικών πυραύλων γιά εγκατάσταση στο Κουβανικό έδαφος, μετά από σχετική Σοβιετοκουβανική συμφωνία και είχε σάν αποτέλεσμα τήν άναστροφή των Σοβιετικών έμπορικών πλοίων και τό μή έξοπλισμό των βάσεων. Σε αυτό συνέτεινε βεβαίως, ό κίνδυνος Άμερικανοσοβιετικής ή παγκόσμιας συρράξεως, έφ' όσον οι Άμερικανικές αεροναυτικές δυνάμεις θά ένεργούσαν κατά των Σοβιετικών έμπορικών πλοίων.

Η κήρυξη ειρηνικού αποκλεισμού είναι ίσως τό πλέον όδυνηρό έξαναγκαστικό μέτρο ειρηνικής επίλυσεως διεθνούς διαφοράς, διότι θίγει άμεσα τά κυριαρχικά δικαιώματα του αποκλεισμένου Κράτους και τό διεθνές του γόητρο. Βεβαίως έπιβάλλεται συνήθως από τό ισχυρότερο Κράτος κατά του άσθενέστερου ή από όμάδα ισχυροτέρων Κρατών. Καταλήγει συνήθως σε έχθροπραξίες, ένώ δέν είναι λίγες οι περιπτώσεις διευθετήσεως της διαφοράς χωρίς κήρυξη πολέμου.

ΕΙΝΑΙ
ΥΠΟΘΕΣΗ
ΜΙΑΣ ΝΥΧΤΑΣ...

VO TOΛΕΙΣΤΕ ΜΕ ΤΗΝ FRAGLINE
ΟΝΟ ΠΑΤΡΑ / Η ΟΥΣΗΝΤΕΙΑ
VO ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΕ ΜΕΡΗΝΤΙΣ



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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Άκτινοβολία καί Έμπιστοσύνη

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

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

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

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

Ολοκληρώνοντας 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 Σύμβασεως, τα οποία αναφέρονται στους κλάδους Μηχανής και Άσφυμίου, καθώς και τις ειδικές απαιτήσεις εκπαίδευσης των πληρωμάτων δεξαμενοπλοίων και χρήσεως σωστικών μέσων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος μεταξύ 750 και 3.000 Kw.

1. Κάθε πρώτος μηχανικός και δεύτερος μηχανικός θαλασσοπλοούντος πλοίου κινούμενου με κύρια προωστήρια μηχανή ισχύος μεταξύ 750 και 3.000 Kw θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε υποψήφιος για πιστοποιητικό θα:

α) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, περιλαμβανόμενης 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 υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία με ειδικότητα βοηθού αξιωματικού μηχανής ή αξιωματικού μηχανής,

(ii) για πιστοποιητικό πρώτου μηχανικού, θα έχει όχι κάτω των 24 μηνών αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία από την οποία όχι κάτω των 12 μηνών υπηρεσία πρέπει να έχει διανυθεί μετά την απόκτηση πιστοποιητικού δεύτερου μηχανικού,

γ) έχει παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρακτικής αντιμετώπισης πυρκαϊάς,

δ) έχει υποστεί επίτευξης εξετάσεις που έχουν διενεργηθεί κατά τρόπο που ικανοποιούν τη διοίκηση. Τέτοιες εξετάσεις θα περιλαμβάνουν την ύλη που αναφέρεται στο προσάρτημα του κανονισμού αυτού, αλλά θα μπορεί η διοίκηση να μεταβάλει τις απαιτήσεις για εξετάσεις και την υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, προκειμένου περί αξιωματικών πλοίων άσφυμίου, σε παράκτιους πλόες, έχοντας υπόψη τους τύπους αυτόματων και τηλεχειριζόμενων χειριστήριων, με τα οποία τα πλοία αυτά είναι εξοπλισμένα και τις επιδράσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων, που είναι δυνατό να πλέουν 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.

1. Το επίπεδο γνώσεων που απαιτούνται σύμφωνα με τις διάφορες παραγράφους του προσαρτήματος μπορεί να μεταβάλλεται ανάλογα του αν το πιστοποιητικό πρόκειται να χορηγηθεί σε πρώτους ή δεύτερους μηχανικούς.

5. Κάθε αξιωματικός μηχανής που έχει τα προσόντα να υπηρετεί ως δεύτερος μηχανικός σε πλοία κινούμενα με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 3000 Kw και άνω, μπορεί να υπηρετεί ως πρώτος μηχανικός σε πλοίο κινούμενο με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος κάτω των 3000 Kw με την προϋπόθεση ότι θα έχει υπηρετήσει τουλάχιστον επί 12 μήνες σε θαλασσοπλοούντα πλοία σε υπεύθυνη θέση αξιωματικού μηχανής.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ III/3

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για πιστοποιητικά πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος μεταξύ 750 και 3000 Kw.

1. Η εξεταστέα ύλη που αναφέρεται παρακάτω έχει επιλεγεί για εξετάσεις υποψηφίων προς απόκτηση πιστοποιητικών πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων κινούμενων με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος μεταξύ 750 και 3000 Kw. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο δεύτερος μηχανικός πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβει τις ευθύνες του πρώτου μηχανικού οποτεδήποτε, η εξέταση σε θέματα αυτών θα διενεργείται κατά τρόπο, ώστε να ελέγχεται η ικανότητα του υποψηφίου προς αφομοίωση όλων των διατιθέμενων πληροφοριών, που επηρεάζουν την ασφαλή λειτουργία των μηχανών του πλοίου.

2. Όσον αφορά στις παραγράφους 3 (δ) και 1 (α) παρακάτω, η διοίκηση μπορεί να παραλείπει απαιτήσεις γνώσεων για τύπους προωστήριων μηχανών διάφορες των μηχανικών εγκαταστάσεων για τις οποίες θα ισχύει το εκδιδόμενο πιστοποιητικό. Πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί σε τέτοια βάση δεν θα ισχύει για μηχανικές εγκαταστάσεις οποιασδήποτε κατηγορίας που έχουν παραληφθεί μέχρι να αποδείξει ο αξιωματικός μηχανικός ότι είναι ικανός για τα θέματα αυτά, κατά τρόπο που να ικανοποιούν τη διοίκηση. Κάθε τέτοιος περιορισμός θα αναφέρεται στο πιστοποιητικό.

3. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει επαρκείς στοιχειώδεις θεωρητικές γνώσεις για την κατανόηση των βασικών αρχών σε σχέση προς τα παρακάτω θέματα:

α) διεργασίες καύσης,
β) μετάδοση θερμότητας,
γ) μηχανική και υδρομηχανική,
δ) (i) ναυτικές μηχανές εσωτερικής καύσης,
(ii) ναυτικές προωστήριες εγκαταστάσεις ατμού,

(iii) ναυτικοί αεριοστροβίλοι,
ε) συστήματα πηδάλιου, στή, ιδιότητες καυσίμων και λιπαντικών,
ζ) ιδιότητες των υλικών,
η) πυροσβεστικά υλικά,
θ) ναυτικός ηλεκτρικός εξαρτισμός,

ι) αυτοματοποίηση, χρησιμοποίησης οργάνων,
ια) ναυπηγία (κατασκευή πλοίου), περιλαμβανόμενου του ελέγχου ζημιών,
ιβ) βοηθητικά συστήματα.

4. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει επαρκείς πρακτικές γνώσεις, τουλάχιστο για τα εξής θέματα:

α) λειτουργία και συντήρηση των:
(i) μηχανών εσωτερικής καύσης,
(ii) ναυτικών προωστήριων εγκαταστάσεων ατμού,
(iii) ναυτικών αεριοστροβίλων,
β) λειτουργία και συντήρηση των συστημάτων βοηθητικών μηχανημάτων, περιλαμβανομένων και των συστημάτων πηδάλιου, στή, γ) λειτουργία, δοκιμή και συντήρηση του ήλε-

κτρικού εξαρτισμού και του εξαρτισμού ελέγχου,

δ) λειτουργία και συντήρηση του εξαρτισμού χειρισμού φορτίου και των μηχανημάτων πάνω στο κατάστρωμα,

ε) έπισημανση κακής λειτουργίας των μηχανών, έντοπος βλαβών και ενέργεια για την πρόληψη ζημιών,

στ) οργάνωση ασφαλών διαδικασιών συντήρησης και επισκευών.

ζ) μέθοδοι και βοηθήματα για την πρόληψη, ανίχνευση και σβέση πυρκαϊάς.

η) κανονισμοί που πρέπει να τηρούνται σε σχέση προς τη ρύπανση, του θαλάσσιου περιβάλλοντος και μέθοδοι και βοηθήματα για την πρόληψη τέτοιας ρύπανσης,

θ) πρώτες βοήθειες σε περιπτώσεις τραυματισμών, οι οποίες είναι δυνατό να αναμένονται στο μηχανοστάσιο, και χρήση των μέσων παροχής πρώτων βοηθειών,

ι) λειτουργία και χρήση σωστικών μέσων, ια) μέθοδοι ελέγχου ζημιών και ιδιαίτερα ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση εισροής θαλάσσιου νερού στο μηχανοστάσιο.

ιβ) προφυλάξεις κατά την εκτέλεση εργασιών.

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

6. Κάθε υποψήφιος θα κατέχει γνώσεις διοίκησης, προσωπικού, οργάνωσης και εκπαίδευσης πάνω στα πλοία.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/4

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικών φυλακής μηχανής σε παραδοσιακά επανδρωμένα μηχανοστάσια ή αξιωματικών υπηρεσίας σε περιοδικά ανεπάνδρωτα μηχανοστάσια.

1. Κάθε αξιωματικός φυλακής μηχανής σε παραδοσιακά επανδρωμένα μηχανοστάσια ή αξιωματικός υπηρεσίας μηχανής σε περιοδικά ανεπάνδρωτα μηχανοστάσια θαλασσοπλοούντος πλοίου κινούμενου με κύρια προωστήρια μηχανή ισχύος 750 Kw και άνω θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε υποψήφιος για πιστοποιητικό θα:
(α) έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών,
(β) ικανοποιεί την διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, περιλαμβανομένης της δράσης και της άκοης,

(γ) έχει τουλάχιστον τριών ετών αναγνωρισμένη συνολική θεωρητική ή πρακτική εκπαίδευση σχετική προς τα καθήκοντα του μηχανικού έμπορικού ναυτικού,

(δ) έχει συμπληρώσει επαρκή περίοδο ύπηρεσίας σε θαλασσοπλοούν πλοίο ή όποια είναι δυνατό να συμπεριλαμβάνεται στην περίοδο των τριών ετών την αναφερόμενη στην υποπαράγραφο (γ),

ε) Ικανοποιεί την διοίκηση περί του ότι κατέχει θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις για την λειτουργία και συντήρηση των ναυτικών μηχανών, ανάλογες προς τα καθήκοντα του αξιωματικού μηχανής,

(στ) έχει παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρακτικής αντιμετώπισης πυρκαϊάς,

(ζ) κατέχει γνώσεις για τις επιβαλλόμενες προφυλάξεις κατά την εκτέλεση εργασιών.

3. Η διοίκηση μπορεί να μεταβάλλει τις απαιτήσεις των υποπαργράφων (γ) και (δ) για αξιωματικούς μηχανής πλοίων κινούμενων με κύρια προωστήριο μηχανή ισχύος κάτω των 3000 KW τα οποία απασχολούνται σε παράκτιους πλόες, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων που είναι δυνατό να πλέουν σ' αυτά τα ύδατα.

1. Κάθε υποψήφιος θα έχει γνώσεις για τη λειτουργία, και συντήρηση των κύριων μηχανών και των βοηθητικών μηχανημάτων, που θα περιλαμβάνουν τις γνώσεις τις απαιτούμενες από τους οικείους κανονισμούς και έπισης τις γνώσεις για τα εξής τουλάχιστον ειδικά θέματα:

(α) διαδικασίες φυλακών:

(i) καθήκοντα σχετικά με την ανάληψη και απόδοξη φυλακής,

(ii) συνήθη καθήκοντα εκτελούμενα κατά τη διάρκεια της φυλακής,

(iii) τήρηση ήμερολογίου μηχανής και σημασία των εγγράφων σ' αυτό,

(iv) καθήκοντα σχετικά με την παράδοση φυλακής,

(β) κύρια μηχανή και βοηθητικά μηχανήματα:

(i) βοήθεια για την προετοιμασία της κύριας μηχανής και των βοηθητικών μηχανημάτων προς λειτουργία,

(ii) λειτουργία ατμολέβητων, περιλαμβανομένου του συστήματος καύσης,

(iii) μέθοδοι έλεγχου της στάθμης του νερού στους ατμολέβητες και επιβαλλόμενες ενέργειες στην περίπτωση αντικανονικής στάθμης,

(iv) έντοπισμός συνήθων ανωμαλιών μηχανών και εγκαταστάσεων στο μηχανοστάσιο και λεβητοστάσιο και επιβαλλόμενες ενέργειες για πρόληψη ζημιών,

(γ) άντλητικά συστήματα:

(i) συνήθεις άντλητικές εργασίες,

(ii) λειτουργία συστημάτων άντλησης ύδρου συλλεκτών έρματος και φορτίου,

(δ) εγκατάσταση παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας:

προετοιμασία, θέση σε λειτουργία, σύζευξη και αλλαγή έναλλακτών ή γεννητριών,

(ε) διαδικασίες ασφάλειας και έκτακτης ανάγκης:

(i) προφυλάξεις λαμβανόμενες κατά τη διάρκεια φυλακής σχετικά με την ασφάλεια και άμεσες ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση πυρκαϊάς ή άτυχηματος, ιδιαίτερα δέ στα συστήματα πετρελαίου,

(ii) ασφαλής απομόνωση ηλεκτρικών και άλλων τύπων εγκαταστάσεων και εξαρτισμού απαιτούμενη προτού ακόμη επιτραπεί στο προσωπικό να εργαστεί σε τέτοιες εγκαταστάσεις και εξαρτισμό.

(στ) διαδικασίες κατά της ρύπανσης:

προφυλάξεις που πρέπει να παίρνονται για την πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος με πετρέλαιο, κατάλοιπα φορτίου, λύματα, αιθάλη και άλλα ρυπαντικά, Χρήση του εξαρτισμού πρόληψης της ρύπανσης, περιλαμβανομέ-

νων των διαχωριστήρων πετρελαίου από τό νερό, συστημάτων δεξαμενών εναπόθεσης καταλοίπων και εγκαταστάσεων διάθεσης λυμάτων.

(ζ) πρώτες βοήθειες:

βασικές πρώτες βοήθειες σε περίπτωση τραυματισμών που είναι δυνατό να αναμένονται στο μηχανοστάσιο.

5. Όπου οι ατμολέβητες δέν αποτελούν μέρος των μηχανικών εγκαταστάσεων του πλοίου, η διοίκηση μπορεί να παραλείψει τις απαιτήσεις γνώσεων των: παραγράφων 3 (β) (ii) και (iii). Πιστοποιητικό που εκδόθηκε με τέτοια βάση δέν θά ισχύει για ύπηρεσία σε πλοία που φέρουν ατμολέβητες μεταξύ των μηχανικών αυτών εγκαταστάσεων, μέχρι που ο αξιωματικός μηχανικός αποδείξει ότι είναι ικανός για τα θέματα που έχουν παραληφθεί, κατά τρόπο που να ικανοποιούν την διοίκηση. Κάθε τέτοιος περιορισμός πρέπει να αναγράφεται στο εκδιδόμενο πιστοποιητικό.

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

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/5

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις προς εξασφάλιση διαρκούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων των αξιωματικών μηχανής.

1. Κάθε αξιωματικός μηχανής που κατέχει πιστοποιητικό και ύπηρετεί στην θάλασσα ή προτίθεται να επιστρέψει στη θάλασσα μετά από κάποια περίοδο στη ξηρά, προκειμένου να διατηρήσει τα προσόντα του για ύπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, σε θέση ανάλογο προς τό κατεχόμενο απ' αυτόν πιστοποιητικό, πρέπει σε κανονικά διαστήματα που δέν υπερβαίνουν τα 5 έτη να ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την:

(α) ύγειονομική του καταλληλότητα, περιλαμβανομένης της δράσης και της άκοης, και (β) επαγγελματική ικανότητά του:

(i) για αναγνωρισμένη ύπηρεσία με ειδικότητα αξιωματικού μηχανής τουλάχιστον ενός έτους κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ετών, ή

(ii) για την εκτέλεση εργασιών, σχετικών προς τα καθήκοντα που ταιριάζουν στο βαθμό του κατεχομένου πιστοποιητικού, θεωρούμενων τουλάχιστον ως ισοδύναμων προς την ύπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία την απαιτούμενη κατά την παράγραφο 1 (β) (i) ή

(iii) για ένα από τα παρακάτω: επιτυχία σε αναγνωρισμένες εξετάσεις, ή επιτυχή παρακολούθηση αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος ή προγραμμάτων ή συμπλήρωση αναγνωρισμένης ύπηρεσίας σε θαλασσοπλοούντα πλοία με ειδικότητα αξιωματικού μηχανής για χρονικό διάστημα όχι κάτω των 3 μηνών σε υπεράριθμη θέση ή κάτωτερη εκείνης για την όποια κατέχει πιστοποιητικό, άμέσως πριν αναλάβει τη θέση την όποια δικαιούται σύμφωνα με τό κατεχόμενο πιστοποιητικό.

2. Τό εκπαιδευτικό πρόγραμμα ή προγράμματα για τα όποια αναφέρει η παράγραφος 1 (β) (iii) θά περιλαμβάνουν ιδιαίτερα τις τροποποιήσεις των οικείων διεθνών κανονισμών και συστάσεων για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3. Η διοίκηση θά εξασφαλίζει ότι τα κείμενα των τελευταίων μεταβολών στους διεθνείς κανονισμούς, για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος θά είναι διαθέσιμα στα πλοία της δικαιοδοσίας αυτής.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/6

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερους ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές μηχανής.

1. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για κατώτερο ναυτικό που μετέχει σε φυλακές μηχανής όρίζονται όπως αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οι απαιτήσεις αυτές δέ άφορούν:

(α) κατώτερο ναυτικό που όρίζεται βοηθός αξιωματικού φυλακής μηχανής,

(β) κατώτερο ναυτικό που εκπαιδεύεται,

(γ) κατώτερο ναυτικό που τα καθήκοντα κατά τις φυλακές είναι άνειδίκευτου,

2. Κάθε κατώτερος που μετέχει σε φυλακές μηχανής θά:

(α) έχει ηλικία όχι κάτω των 16 ετών,

(β) ικανοποιεί τη διοίκηση για την ύγειονομική του καταλληλότητα περιλαμβανομένης της δράσης και της άκοης,

(γ) ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την πείρα ή την εκπαίδευσή του σχετικά προς την αντιμετώπιση πυρκαϊάς, τις βασικές πρώτες βοήθειες, την τεχνική της προσωπικής επιβίωσης, τους κινδύνους για την ύγεια και την προσωπική ασφάλεια,

(ii) την ικανότητα του να κατανοεί τις διατάγες και να γίνεται κατανοητός σε ζητήματα που άνέγονται στα καθήκοντά του,

(δ) ικανοποιεί τη διοίκηση ότι έχει:

(i) πείρα που έχει αποκτηθεί στη ξηρά, συναφή προς τα καθήκοντά του σε θαλασσοπλοούντα πλοία και έχει συμπληρωθεί με επαρκή περίοδο ύπηρεσίας σε θαλασσοπλοούντα πλοία κατά τις απαιτήσεις της διοίκησης, ή

(ii) ύπστει ειδική εκπαίδευση είτε πριν εισέλθει στην θάλασσα είτε στο πλοίο και περιλαμβάνει επαρκή περίοδο ύπηρεσίας σε θαλασσοπλοούντα πλοία κατά τις απαιτήσεις της διοίκησης, ή

(iii) αναγνωρισμένη ύπηρεσία τουλάχιστον εξι μηνών σε θαλασσοπλοούντα πλοία.

ε. Κάθε τέτοιος κατώτερος ναυτικός θά έχει γνώση των:

(α) διαδικασιών εκτέλεσης φυλακών μηχανοστασίου και ικανότητα να διεξάγει τις συνήθεις εργασίες φυλακής που έμπίπτουν στα καθήκοντά του,

(β) προφυλάξεων για ασφαλή εκτέλεση των εργασιών στο μηχανοστάσιο,

(γ) όρολογίας χρησιμοποιούμενης στους χώρους των μηχανημάτων και όνομασιών και μηχανημάτων και του εξαρτισμού σχετικών προς την εκτέλεση των καθηκόντων του,

(δ) βασικών διαδικασιών προστασίας του περιβάλλοντος.

4. Κάθε κατώτερος ναυτικός που εκτελεί φυλακή σε λέβητες θά έχει γνώση της ασφαλούς λειτουργίας των λεβήτων και θά είναι ικανός να διατηρήσει την κανονική στάθμη του νερού και πίεση του άτμου.

5. Κάθε κατώτερος ναυτικός που μετέχει σε φυλακές μηχανής θά είναι εξοικειωμένος με τα καθήκοντά του σχετικά με την εκτέλεση πλοίου στο όποιο πρόκειται να ύπηρετήσει. Ιδιαίτερα όσον άφορά στο πλοίο αυτό, ό κατώτερος ναυτικός θά έχει:

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

(β) γνώση των έξόδων διαφυγής από τους χώρους των μηχανημάτων.

(γ) γνώση των συστημάτων συναγερμού στο μηχανοστάσιο και ικανότητα να διακρίνει τα διάφορα σήματα κινδύνου και ιδιαίτερα τα σήματα καταστολής πυρκαϊάς με άερια,

(δ) εξοικειωθεί προς τις θέσεις και τη χρήση

του εξαρτισμού αντιμετώπισης πυρκαϊάς στους χώρους των μηχανημάτων.

6. Όποιοσδήποτε ναυτικός μπορεί να θεωρηθεί από τη διοίκηση ότι ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του κανονισμού, αν έχει υπηρετήσει σε συναφή ειδικότητα του κλάδου μηχανής, για χρονικό διάστημα όχι κάτω από ένα έτος μέσα στα τελευταία πέντε έτη, προτού ακόμη τεθεί σε ισχύ η σύμβαση για την διοίκηση αυτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV

ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

ΤΗΡΗΣΗ ΦΥΛΑΚΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Ερμηνευτική σημείωση:

Οι υποχρεωτικές διατάξεις για την εκτέλεση φυλακών ασυρμάτου περιλαμβάνονται στους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών και οι διατάξεις για τη τήρηση φυλακών και συντήρηση του ασυρμάτου, που αφορούν στην ασφάλεια, περιλαμβάνονται στην διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και στους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, όπως οι δύο αυτές σειρές κανονισμών είναι δυνατό να τροποποιούνται και να ισχύουν κάθε φορά. Επισύρεται επίσης η προσοχή στις οικείες αποφάσεις που υιοθετήθηκαν από την διεθνή διάσκεψη για την εκπαίδευση και έκδοση πιστοποιητικών των ναυτικών, 1978.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV/I

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικών ασυρμάτου.

1. Κάθε αξιωματικός ασυρμάτου που προφταται ή εκτελεί καθήκοντα ασυρμάτου επικοινωνίας στα πλοία θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό ή πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί ή αναγνωρισθεί από την διοίκηση σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών και θα έχει επαρκή υπηρεσία για την απόκτηση τούτων.

2. Επιπρόσθετα ο αξιωματικός ασυρμάτου θα:

- (α) έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών,
- (β) Ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στην όραση, την ακοή και την όμιλία,
- (γ) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του προσαρτήματος του παρόντος κανονισμού.

3. Κάθε υποψήφιος για απόκτηση πιστοποιητικού πρέπει να υφίσταται επιτυχή εξέταση ή εξέταση κατά τρόπο ώστε να ικανοποιεί την ενδιαφερομένη διοίκηση.

4. Τό επίπεδο γνώσεων που απαιτείται για έκδοση πιστοποιητικού θα επαρκεί για την εκτέλεση των καθηκόντων του αξιωματικού ασυρμάτου με ασφάλεια και αποτελεσματικά. Κατά τον καθορισμό του κατάλληλου επιπέδου γνώσεων και της αναγκαίας εκπαίδευσης προς απόκτηση των γνώσεων τούτων και της πρακτικής Ικανότητας, η διοίκηση θα λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών και του προσαρτήματος του παρόντος κανονισμού. Οι διοικήσεις θα λαμβάνουν επίσης υπόψη τις οικείες αποφάσεις που υιοθετήθηκαν από τη διεθνή διάσκεψη για την εκπαίδευση και την έκδοση πιστοποιητικών των ναυτικών, 1978, και τις οικείες συστάσεις του IMCO.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ IV/I

Ελάχιστες πρόσθετες γνώσεις και απαιτήσεις εκπαίδευσης για αξιωματικούς ασυρμάτου

Επιπλέον των απαιτήσεων στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται για να αποκτήσουν πιστοποιητικά σύμφωνα με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, οι αξιωματικοί ασυρμάτου θα γνωρίζουν και θα εκπαιδεύονται, περιλαμβανομένης και πρακτικής εκπαίδευσης, στα παρακάτω:

(α) παροχή υπηρεσιών, ασυρμάτου επικοινωνίας σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, περιλαμβανομένων των:

- (i) εγκατάλειψης του πλοίου,
- (ii) πυρκαϊάς στο πλοίο,
- (iii) μερικής ή πλήρους διακοπής της λειτουργίας του σταθμού ραδιοεπικοινωνίας,

(β) χειρισμός σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων, πνευστών συσκευών και εξαρτισμού τούτων, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στη φορητή και μόνιμη σε σωσίβιο λέμβο συσκευή ασυρμάτου και τούς ραδιοσημαντήρες ένδειξης της θέσης κινδύνου,

- (γ) επιβίωση στη θάλασσα,
- (δ) πρώτες βοήθειες,

(ε) πρόληψη και αντιμετώπιση πυρκαϊάς ιδιαίτερα όσον αφορά στις εγκαταστάσεις ασυρμάτου,

(στ) προληπτικά μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου και του προσωπικού σε σχέση με τους κινδύνους από τον εξαρτισμό ραδιοεπικοινωνίας περιλαμβανομένων των ηλεκτρικών, χημικών και μηχανικών κινδύνων και κινδύνων ακτινοβολίας.

(ζ) χρήση του εγχειριδίου του IMCO για έρευνα και διάσωση εμπορικών πλοίων (MERSAR), ιδιαίτερα δε όσον αφορά στις ραδιοεπικοινωνίες,

(η) συστήματα και διαδικασίες γνωστοποίησης του στίγματος του πλοίου,

(θ) χρήση του διεθνούς κώδικα σημάτων και του πρότυπου ναυτικού λεξιλογίου του IMCO,

(ι) συστήματος και διαδικασίες παροχής ιατρικών συμβουλών με ραδιοεπικοινωνίες.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις προς εξασφάλιση διαρκούς Ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων των αξιωματικών ασυρμάτου.

1. Κάθε αξιωματικός ασυρμάτου εφοδιασμένος με πιστοποιητικό ή πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί ή θα αναγνωρισθούν από τη διοίκηση για να διατηρήσει τα προσόντα του για υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία, απαιτείται να ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς τα παρακάτω:

- (α) την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση, την ακοή και την όμιλία σε τακτικά διαστήματα που δεν θα υπερβαίνουν τα πέντε έτη, και
- (β) την επαγγελματική του Ικανότητα:

(i) σε αναγνωρισμένη υπηρεσία σε ραδιοεπικοινωνίες με ειδικότητα αξιωματικού ασυρμάτου χωρίς συνεχή διακοπή που να υπερβαίνει τα πέντε έτη,

(ii) εφόσον υπάρχει τέτοια διακοπή, συμμετοχή σε επιτυχείς εξετάσεις ή επιτυχή παρακολούθηση αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος ή προγραμμάτων στη θάλασσα ή την ξηρά, τα οποία θα περιλαμβάνουν στοιχεία σχετιζόμενα άμεσα με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και τις σύγχρονες συσκευές ραδιοεπικοινωνιών, δυνατό επίσης να περιλαμβάνουν και τις συσκευές ραδιοναυτιλίας.

2. Όταν νέοι τρόποι, εξαρτισμού ή πρακτικά εισάγονται στα πλοία που δικαιούνται να φέρουν την σημαία της, η διοίκηση μπορεί να απαιτεί ώστε οι αξιωματικοί να υποβάλλονται σε αναγνωρισμένες εξετάσεις ή παρακολουθούν με

επιτυχία κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα ή προγράμματα στη θάλασσα ή την ξηρά, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στα καθήκοντα ασφάλειας.

3. Κάθε αξιωματικός ασυρμάτου, προκειμένου να διατηρήσει τα προσόντα του για υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία Ιδιαίτερων τύπων για τα οποία έχουν συμφωνηθεί διεθνώς απαιτήσεις ειδικής εκπαίδευσης, θα υποβάλλεται επιτυχώς σε ανάλογο αναγνωρισμένη εκπαίδευση ή εξετάσεις, κατά τις οποίες θα λαμβάνονται υπόψη διεθνείς κανονισμοί και συστάσεις.

4. Η διοίκηση θα εξασφαλίζει ώστε να διατίθεται στα πλοία που υπάγονται στη δικαιοδοσία αυτής τα κείμενα των τελευταίων τροποποιήσεων των διεθνών κανονισμών που αναφέρονται στις ραδιοεπικοινωνίες και αφορούν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

5. Οι διοικήσεις ενθαρρύνονται, συνεννοούμενες με τους ενδιαφερόμενους ώστε να καταρτίζουν ή προωθούν την κατάρτιση προγραμμάτων ανανέωσης και εκσυγχρονισμού των γνώσεων, προαιρετικών ή υποχρεωτικών, ανάλογα με τις περιπτώσεις, στη θάλασσα ή την ξηρά για αξιωματικούς ασυρμάτου που υπηρετούν στη θάλασσα και ειδικά γι αυτούς επανερχόμενους στη θαλάσσια υπηρεσία. Το πρόγραμμα ή τα προγράμματα θα περιλαμβάνουν στοιχεία που συναρτώνται άμεσα με τα καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών και τις επελθούσες μεταβολές στην ναυτική τεχνολογία ραδιοεπικοινωνιών και τους οικείους διεθνείς κανονισμούς και συστάσεις σχετικά προς την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά χειριστών ραδιοτηλεφώνου.

1. Κάθε χειριστής ραδιοτηλεφώνου που προφταται ή εκτελεί καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών σε πλοίο θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό ή πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί ή θα αναγνωρισθούν από τη διοίκηση, σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών.

2. Επιπρόσθετα, ο χειριστής ραδιοτηλεφώνου σε πλοίο που υποχρεούται να έχει σταθμό ραδιοτηλεφώνου κατά τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα θα:

- (α) έχει ηλικία όχι κάτω των 18 ετών,
- (β) Ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα, ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση, την ακοή και την όμιλία,
- (γ) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του προσαρτήματος του παρόντος κανονισμού.

3. Κάθε υποψήφιος για πιστοποιητικό πρέπει να συμμετέχει με επιτυχία σε εξέταση ή εξετάσεις κατά τρόπο που να ικανοποιεί την ενδιαφερομένη διοίκηση.

4. Τό επίπεδο γνώσεων που απαιτούνται για την απόκτηση πιστοποιητικού θα επαρκεί ώστε ο χειριστής ραδιοτηλεφώνου να εκτελεί τα καθήκοντά του με ασφάλεια και αποτελεσματικά. Κατά τον καθορισμό του κατάλληλου επιπέδου γνώσεων και της αναγκαίας εκπαίδευσης προς απόκτηση αυτών των γνώσεων και της πρακτικής Ικανότητας, η διοίκηση θα λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις των κανονισμών, ραδιοεπικοινωνιών και του προσαρτήματος του παρόντος κανονισμού. Οι διοικήσεις επίσης θα λαμβάνουν υπόψη, τις σχετικές αποφάσεις που υιοθετήθηκαν από τη διεθνή διάσκεψη γι αυτήν εκπαίδευση και την έκδοση πιστοποιητικών των ναυτικών, 1978 και τις οικείες συστάσεις του IMCO.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ IV3

Ελάχιστες πρόσθετες γνώσεις και απαιτήσεις εκπαίδευσης για χειριστές ραδιοτηλεφώνου

Εκτός από τις απαιτήσεις που πρέπει να ανταποκρίνονται οι χειριστές ραδιοτηλεφώνου για να αποκτήσουν πιστοποιητικό σύμφωνα με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, θα γνωρίζουν και θα εκπαιδεύονται περιλαμβανομένης και πρακτικής εκπαίδευσης, στα εξής:

(α) παροχή υπηρεσιών ασυρμάτου επικοινωνίας σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, περιλαμβανομένων των:

- (i) εγκατάλειψης του πλοίου,
- (ii) πυρκαϊάς στο πλοίο,
- (iii) μερικής ή ολικής διακοπής της λειτουργίας του σταθμού ραδιοεπικοινωνίας,

(β) χειρισμό σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων, πλευστικών συσκευών και εξαρτισμού αυτών, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στη φορητή και μόνιμη σε σωσίβιο λέμβο συσκευή ραδιοεπικοινωνίας και τους ραδιοσημαντήρες ένδειξης της θέσης κινδύνου

- (γ) επιβίωση στη θάλασσα,
- (δ) πρώτες βοήθειες.

(ε) πρόληψη και αντιμετώπιση πυρκαϊάς, ιδιαίτερα δε όσον αφορά στην εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνιών,

(στ) προληπτικά μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου και του προσωπικού σε σχέση με τους κινδύνους εξαρτισμού ραδιοεπικοινωνίας περιλαμβανομένων των ηλεκτρικών, χημικών και μηχανικών κινδύνων και κινδύνων ακτινοβολίας,

(ζ) χρήση του εγχειρίδιου του (IMCO) για έρευνα και διάσωση εμπορικών πλοίων (MER-SAR) και ιδιαίτερα όσον αφορά τις ραδιοεπικοινωνίες,

(η) συστήματα και διαδικασίες γνωστοποίησης του στίγματος του πλοίου,

(θ) χρήση του διεθνούς κώδικα σημάτων και του πρότυπου ναυτικού λεξιλογίου του IMCO,

(ι) συστήματα και διαδικασίες παροχής ιατρικών συμβουλών με ραδιοεπικοινωνία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευ-

σης και προσόντων πλοιάρχων, αξιωματικών και κατώτερων ναυτικών πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων

1. Αξιωματικοί και κατώτεροι ναυτικοί που πρόκειται να αναλάβουν ειδικά καθήκοντα και ευθύνες σχετικά με το φορτίο και τον εξαρτισμό φορτίου σε πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια και οι οποίοι δεν έχουν υπηρετήσει σε τέτοια πλοία ως μέλη του κανονικού πληρώματος πριν ακόμα αναλάβουν τέτοια καθήκοντα θα έχουν παρακολουθήσει στην ξηρά κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα αντιμετώπισης πυρκαϊάς, και θα έχουν:

(α) κατάλληλη περίοδο υπηρεσίας, με επίβλεψη, σε πλοίο προς το σκοπό να αποκτήσουν επαρκείς γνώσεις ασφαλών επιχειρησιακής πρακτικής ή

(β) παρακολουθήσει έγκριμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα εξοικείωσης προς πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, το οποίο θα περιλαμβάνει τις βασικές προφυλάξεις και διαδικασίες για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης, σχέδια διάφορων τύπων πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων τύπους φορτίων, κινδύνους από αυτά και εξαρτισμό χειρισμού τούτων γενικές επιχειρησιακές διαδικασίες και όρολογία πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων.

2. Πλοίαρχοι, πρώτοι μηχανικοί, υποπλοίαρχοι, δεύτεροι μηχανικοί και αν εκτός των ανωτέρω οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που φέρει άμεση ευθύνη για την φόρτωση, εκφόρτωση και μέριμνα κατά την μεταφορά ή χειρισμό του φορτίου, εκτός των διατάξεων της παραγράφου 1, θα έχουν:

(α) σχετική πείρα κατάλληλη για την εκτέλεση των καθηκόντων σε πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, και

(β) παρακολουθήσει πρόγραμμα ειδικής εκπαίδευσης κατάλληλο για τα καθήκοντα αυτών, περιλαμβανομένης της ασφάλειας πετρελαιοφόρων δεξαμενόπλοιοι, μέτρων και συστημάτων ασφάλειας κατά της πυρκαϊάς, έλεγχου και πρόληψης της ρύπανσης, επιχειρησιακής πρακτικής και υποχρεώσεων από τους νόμους και κανονισμούς που θα εφαρμοστούν.

3. Σε δύο έτη από τη θέση σε ισχύ της σύμβασης για οποιαδήποτε μέρος, κάθε ναυτικός μπορεί να θεωρηθεί ότι ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της παραγράφου 2 (β) αν έχει υπηρετήσει με συναφή ειδικότητα σε πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια για χρονικό διάστημα κάτω από ένα έτος μέσα στα τελευταία πέντε έτη.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοιάρχων αξιωματικών και κατώτερων ναυτικών δεξαμενόπλοιοι χημικών.

1. Αξιωματικοί και κατώτεροι ναυτικοί που πρόκειται να αναλάβουν ειδικά καθήκοντα και ευθύνες, σχετικά με το φορτίο και τον εξαρτισμό φορτίου σε δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών που δεν έχουν υπηρετήσει σε τέτοια πλοία ως μέλη του κανονικού πληρώματος, πριν ακόμα αναλάβουν τέτοια καθήκοντα θα έχουν παρακολουθήσει στην ξηρά κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα αντιμετώπισης πυρκαϊάς, και θα έχουν:

(α) κατάλληλη περίοδο υπηρεσίας, υπό επίβλεψη σε πλοίο προς το σκοπό να αποκτήσουν επαρκείς γνώσεις ασφαλών επιχειρησιακής πρακτικής, ή

(β) παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα εξοικείωσης με τα δεξαμενόπλοια χημικών, το οποίο θα περιλαμβάνει τις βασικές προφυλάξεις και διαδικασίες για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης, σχέδια διάφορων τύπων δεξαμενόπλοιοι μεταφοράς χημικών, τύπους φορτίων, κινδύνους από αυτά και εξαρτισμό χειρισμού τούτων, γενικές επιχειρησιακές διαδικασίες και όρολογία δεξαμενοπλοίων χημικών.

2. Πλοίαρχοι, πρώτοι μηχανικοί, υποπλοίαρχοι, δεύτεροι μηχανικοί και αν υπάρχει εκτός των ανωτέρω, οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που φέρει άμεση ευθύνη για τη φόρτωση, εκφόρτωση και μέριμνα κατά την μεταφορά ή χειρισμό του φορτίου, εκτός των διατάξεων της παραγράφου 1 θα έχουν:

(α) σχετική πείρα κατάλληλη για την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών σε δεξαμενόπλοια χημικών, και

(β) παρακολουθήσει πρόγραμμα ειδικής εκπαίδευσης κατάλληλης για τα καθήκοντα αυτών, περιλαμβανομένης της ασφάλειας δεξαμενόπλοιοι χημικών, μέτρων και συστημάτων ασφάλειας κατά της πυρκαϊάς, έλεγχου και πρόληψης της ρύπανσης, επιχειρησιακής πρακτικής και υποχρεώσεων από τους εφαρμοστέους νόμους και κανονισμούς.

3. Σε δύο έτη από τη θέση σε ισχύ της σύμβασης για οποιοδήποτε μέρος, κάθε ναυτικός μπορεί να θεωρηθεί ότι ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της παραγράφου 2 (β) αν έχει υπηρετήσει με συναφή ειδικότητα σε δεξαμενόπλοια χημικών για χρονικό διάστημα όχι κάτω από ένα έτος μέσα στα τελευταία πέντε έτη.

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

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοιάρχων, αξιωματικών και κατώτερων ναυτικών δεξαμενοπλοίων ύγραριοφόρων.

1. Αξιωματικοί και κατώτεροι ναυτικοί που πρόκειται να αναλάβουν ειδικά καθήκοντα και ευθύνες, σχετικά με το φορτίο και τον εξαρτισμό φορτίου σε δεξαμενόπλοια ύγραριοφόρα που δεν έχουν υπηρετήσει σε τέτοια πλοία ως μέλη του κανονικού πληρώματος, πριν ακόμη αναλάβουν τέτοια καθήκοντα θα έχουν παρακολουθήσει στην ξηρά κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα αντιμετώπισης πυρκαϊάς και θα έχουν:

(α) κατάλληλη περίοδο υπηρεσίας με επίβλεψη, σε πλοία προς το σκοπό να αποκτήσουν επαρκείς γνώσεις ασφαλών επιχειρησιακής πρακτικής, ή

(β) παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα εξοικίωσης προς τα δεξαμενόπλοια ύγραριοφόρα που περιλαμβάνει τις βασικές προφυλάξεις και διαδικασίες για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης, σχέδια διάφορων τύπων δεξαμενοπλοίων ύγραριοφόρων, τύπους φορτίων, κινδύνους από αυτά και εξαρτισμού χειρισμού αυτών, γενικές επιχειρησιακές διαδικασίες και όρολογία δεξαμενοπλοίων, ύγραριοφόρων.

2. Πλοίαρχοι, πρώτοι μηχανικοί, υποπλοίαρχοι και δευτεροί μηχανικοί και αν υπάρχει έκτος από τ' ανωτέρω, οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που φέρει άμεση ευθύνη για την φόρτωση, εκφόρτωση και μέριμνα κατά την μεταφορά ή χειρισμό του φορτίου, έκτος των διατάξεων της παραγράφου 1, θα έχουν:

(α) σχετική πείρα κατάλληλη για την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών σε δεξαμενόπλοια ύγραριοφόρα, και

(β) παρακολουθήσει πρόγραμμα ειδικής εκπαίδευσης κατάλληλης για τα καθήκοντα αυτών, περιλαμβανομένης της ασφάλειας δεξαμενοπλοίων ύγραριοφόρων, μέτρων και συστημάτων ασφάλειας κατά της πυρκαϊάς έλέγχου και πρόληψης της ρύπανσης, επιχειρησιακής πρακτικής και υποχρεώσεων από τους εφαρμοστέους νόμους και κανονισμούς.

3. Σε δύο έτη από τη θέση σε ισχύ της σύμβασης για όποιοδήποτε μέρος, κάθε ναυτικός μπορεί να θεωρηθεί ότι ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της παραγράφου 2 (β) αν έχει υπηρετήσει με συναφή ειδικότητα σε δεξαμενόπλοια ύγραριοφόρα για χρονικό διάστημα όχι κάτω από έξι έτη μέσα στα τελευταία πέντε έτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VI

ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ VI/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για έκδοση πιστοποιητικών Ικανότητας στη χρήση σωστικών μέσων.

Κάθε ναυτικός που πρόκειται να εφοδιασθεί με πιστοποιητικά Ικανότητας στη χρήση σωστικών μέσων θα:

(α) έχει ηλικία όχι κάτω των 17.5 ετών,

(β) Ικανοποιεί τη διοίκηση ως προς την υγειονομική του καταλληλότητα

(γ) έχει αναγνωρισμένη υπηρεσία σε θαλασσοπλοούντα πλοία όχι κάτω των 12 μηνών ή θα έχει παρακολουθήσει αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα και θα έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι κάτω των έννέα μηνών,

(δ) Ικανοποιεί τη διοίκηση μετά από εξετάσεις ή συνεχή εκτίμηση κατά την διάρκεια αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος ότι γνωρίζει το περιεχόμενο του προσαρτήματος του κανονισμού,

(ε) αποδεικνύει κατά τρόπο που να Ικανοποιεί τη διοίκηση μετά από εξετάσεις ή συνεχή εκτίμηση κατά τη διάρκεια αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος ότι έχει την Ικανότητα να:

(i) φορεί κανονικά σωσίβια ζώνη, να πηδά με ασφάλεια από ύψος στο νερό, να επιβιβάζεται από το νερό σε σωσίβιο μέσο φέροντας τη σωσίβιο ζώνη,

(ii) επαναφέρει ανεστραμμένη σωσίβιο σχεδία στην όρθη θέση φέροντας σωσίβιο ζώνη,

(iii) έρμηνεύει τα διακριτικά σημεία στα σωστικά μέσα σχετικά με τον αριθμό των προσώπων που επιτρέπεται να μεταφέρουν,

(iv) δίνει τα όρθα παραγγέλματα που απαιτούνται για την καθαίρεση και επιβίβαση και τη αποβίβαση από τα σωστικά μέσα,

(v) προετοιμάζει και καθελκύει τα σωστικά μέσα στο νερό με ασφάλεια και τα απομακρύνει γρήγορα και μετά την εγκατάλειψη,

(vi) κωπηλατεί και να πηδαλιούχει, να ετοιμάζει Ιστό και Ιστία, να Ιστιοπλοεί και να κυβερνά λέμβο με τις ένδειξεις της πυξίδας,

(vii) χρησιμοποιεί εξαρτισμό σημάτων, περιλαμβανομένων και των πυροτεχνικών,

(ix) χρησιμοποιεί φορητή συσκευή ραδιοεπικοινωνίας για σωστικά μέσα.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ VI/1

Ελάχιστες γνώσεις απαιτούμενες για την έκδοση πιστοποιητικών Ικανότητας στη χρήση σωστικών μέσων.

1. Περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης που ενδέχεται να παρουσιασθούν, όπως συγκρούσεις, πυρκαϊά, βύθιση.

2. Αρχές της επιβίωσης περιλαμβανομένων των:

(α) σημασίας της εκπαίδευσης και των γνώσεων

(β) ανάγκης ετοιμότητας προς αντιμετώπιση κάθε έκτακτης ανάγκης,

(γ) ενεργειών που πρέπει να γίνουν κατά την κλήση στις θέσεις εγκατάλειψης πλοίου

(δ) ενεργειών που πρέπει να γίνουν όταν απαιτηθεί εγκατάλειψη του πλοίου,

(ε) ενεργειών που πρέπει να γίνουν όταν άνθρωποι βρίσκονται στο νερό,

(στ) ενεργειών που πρέπει να γίνουν όταν έχει γίνει επιβίβαση στα σωστικά μέσα,

(ζ) κύριων κινδύνων για τους επιζώντες.

3. Ειδικά καθήκοντα ανατιθέμενα σε κάθε μέλος πληρώματος όπως φαίνεται στον πίνακα διαίρεσης περιλαμβανομένων των διαφορών στα σήματα κλήσης του πληρώματος στις θέσεις εγκατάλειψης πλοίου και τους σταθμούς αντιμετώπισης πυρκαϊάς.

1. τύποι σωστικών συσκευών συνήθως φερόμενων στα πλοία.

5. Κατασκευή και εξοπλισμός σωστικών μέσων και επί μέρους αντικείμενα του εξαρτισμού τούτων.

6. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και ευκολίες των σωστικών μέσων.

7. Διάφοροι τύποι συσκευών χρησιμοποιούμενων για την καθαίρεση σωστικών μέσων.

8. Μέθοδοι καθαίρεσης σωστικών μέσων με συνθήκες θαλασσοταραχής.

9. Ενεργειες μετά την εγκατάλειψη.

10. Χειρισμός σωσίβιων μέσων σε κακοκαιρία.

11. Χρήση σκοινιών, πλωτής άγκυρας και υπόλοιπου εξαρτισμού,

12. Διανομή κατά μερίδες τροφής και νερού σε σωστικά μέσα.

13. Μέθοδοι διάσωσης με έλικόπτερο.

14. Χρήση των μέσων παροχής πρώτων βοηθειών και της τεχνικής της αναζωογόνησης.

15. Συσκευές ραδιοεπικοινωνίας φερόμενες σε σωστικά μέσα, περιλαμβανομένων των ραδιοσημαντήρων ένδειξης της θέσης κινδύνου.

16. Συνέπειες της υποθερμίας και πρόληψη αυτής, χρήση προστατευτικών καλυμάτων και προστατευτικού Ιματισμού.

17. Μέθοδοι εκκίνησης και λειτουργίας των μηχανών των σωστικών μέσων και των εξαρτημάτων αυτών καθώς και της χρήσης των προβλεπόμενων πυροσβεστήρων.

18. Χρήση λέμβων έκτακτης ανάγκης και μηχανοκίνητων σωσίβιων λέμβων προς περισυλλογή σωσίβιων σχεδίων και διάσωση επιζώντων και προσώπων βρισκόμενων στη θάλασσα.

19. Προσγιάλωση σωστικού μέσου.

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

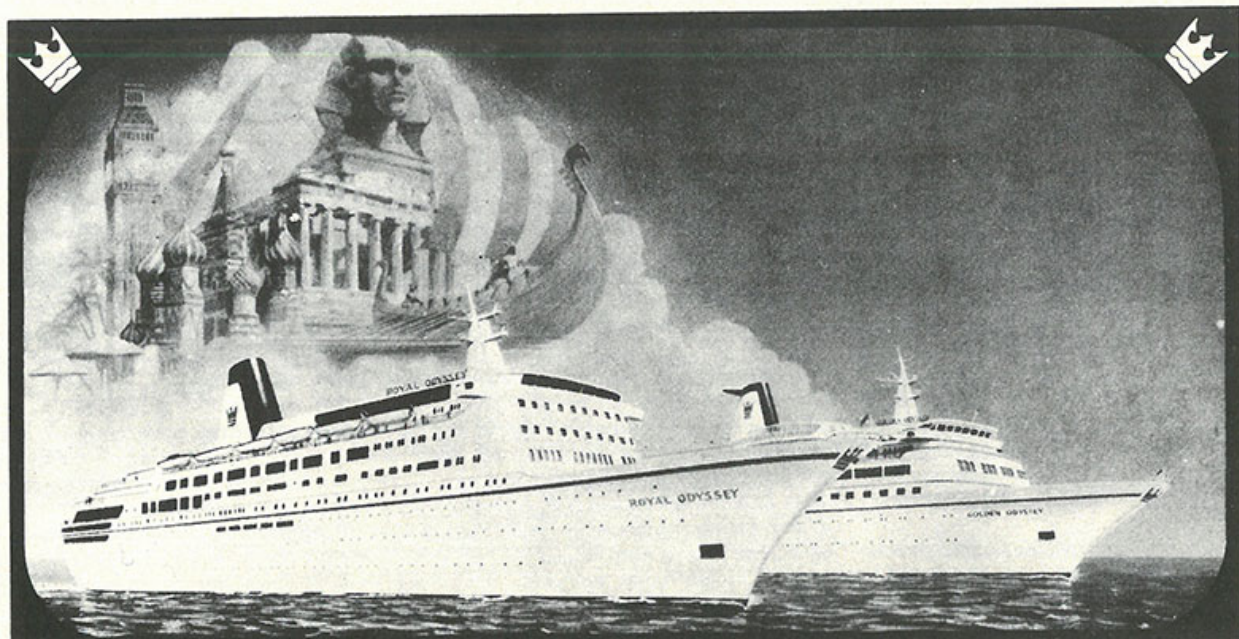
Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

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

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

CABLES: HELLASMAR BAIRE



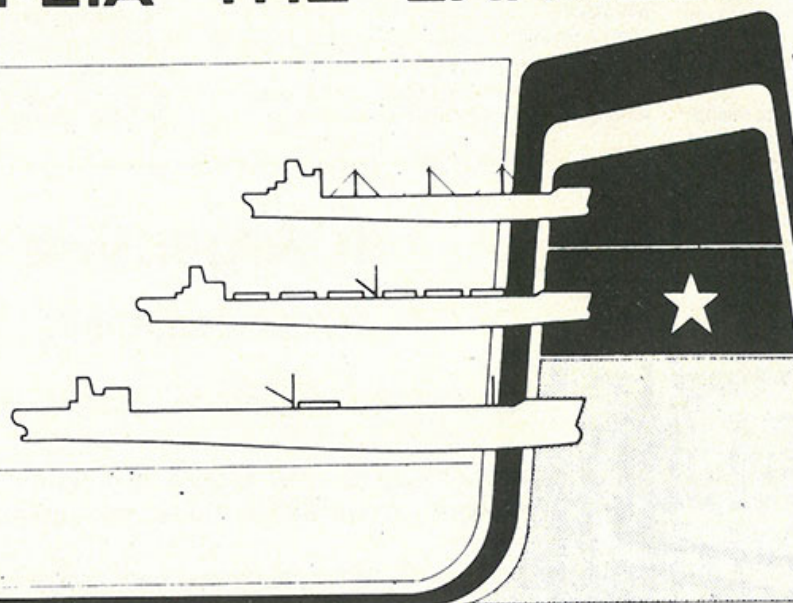
ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

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



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Πρόεδρος: Γ. Σπινάσας

Εισηγητής: Γ. Νικολόπουλος

Δικηγόροι: Διον. Μαρίνος, 'Αριστ. Βουσάκης

Σύμβαση εργασίας ως ναύτης σέ ρυμουλκά του ΟΛΠ για άοριστο χρόνο — 'Απόλυση λόγω συμπλήρωσης του όριου ηλικίας — Προϋποθέσεις και έκταση της αποζημίωσης λόγω απόλυσης — 'Αποχή του μισθωτού από την εργασία — Πότε θεωρείται καταγγελία από μέρος του της συμβάσεως εργασίας.

Οί έκτακτοι υπάλληλοι ή εργάτες (στούς όποιους περιλαμβάνονται καί οί ναύτες ρυμουλκών) του ΟΛΠ πού αποχωρούν από την υπηρεσία επειδή συμπλήρωσαν τό όριο ηλικίας χωρίς νά πάρουν εφάπαξ αποζημίωση από άλλο ταμείο ή ασφαλιστικό όργανισμó, δικαιούνται νά πάρουν την αποζημίωση πού προβλέπεται για τούς ιδιωτικούς υπαλλήλους πού απολύονται χωρίς εμπρόθεσμη καταγγελία.

Η ρύθμιση αυτή καθιερώνει ευνοϊκότερη μεταχείριση όρισμένης κατηγορίας μισθωτών, δέν παραβιάζει όστόσο τό άρθρ. 4 παρ. 1 του Συντάγματος.

Η άγωγή για την καταβολή της προκειμένης αποζημίωσης δέν απαιτείται ν' άσκηθεί μέσα σέ έξι μήνες από την απόλυση.

Γιά τόν καθορισμό της αποζημίωσης ύπολογίζεται καί ό χρόνος της αποχής του μισθωτού από την εργασία λόγω ασθένειας, άν ή άποχή δέν έρμηνεύεται ως καταγγελία της συμβάσεως εργασίας.

'Επειδή μέ την άγωγή του ό ενάγων ίσχυρίστηκε ότι τό 1958 προσελήφθη, δυνάμει συμβάσεως έξαρτημένης εργασίας άορίστου χρόνου, από τόν έναγόμενó 'Οργανισμό καί τοποθετήθηκε ως έκτακτος εργατοτεχνίτης μέ την ειδικότητα του ναύτη ρυμουλκών. 'Ότι υπηρέτησε μέχρι της 31.12.1977, κατά την όποια απολύθηκε μέ άπροειδοποίητη καταγγελία του έναγόμενου σέ ηλικία 60 έτών χωρίς νά λάβει εφάπαξ αποζημίωση από άλλο ασφαλιστικό Ταμείο ή 'Οργανισμό. Καί ότι βάσει των τακτικών άποδοχών του κατά τόν τελευταίο μήνα της υπηρεσίας του (Δεκέμβριο 1977) υπό καθεστώς πλήρους άπασχολήσεως δικαιούτο νά πάρη την κατά νόμο άποζημίωση λόγω απόλυσης, την όποια δέν του κατέβαλε ό έναγόμενος. 'Εζήτησε δέ νά άναγνωρισθεί ότι ύποχρεούται ό έναγόμενος νά του καταβάλει για την αίτια

αυτή (όπως περιόρισε τό αίτημα μέ τίς πρωτόδικες προτάσεις) 342.950 δρχ. Την άγωγή αυτή έκανε έν μέρει δεκτή ή έκκαλουμένη άπόφαση καί άναγνώρισε ότι ό ενάγων δικαιούται νά πάρει άποζημίωση δρχ. 229.825. Κατά της άποφάσεως αυτής παραπονείται ό έναγόμενος όργανισμός μέ την κρινομένη έφεσή του καί ζητάει νά έξαφανισθεί καί ν' άπορριφθεί ή άγωγή.

'Επειδή τό άρθρο 9 του ν. 2942/1954 όρίζει ότι «οί δι' οίανδήποτε αίτιαν άπολύόμενοι ως καί οί έξερχόμενοι λόγω όριου ηλικίας τακτικοί ή μή υπάλληλοι λιμενικών Ταμείων δικαιούνται της άποζημίωσης ήν προβλέπουν αί κείμεναι διατάξεις διά τούς άνευ έμπροθέσμου καταγγελίας άπολυόμενους ιδιωτικούς υπαλλήλους. Δέν υπάγονται εις τάς διατάξεις του παρόντος άρθρου οί επί συμβάσει όρισμένου χρόνου υπάλληλοι των Λιμενικών Ταμείων». Κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, όπως προκύπτει από τη γραμματική διατύπωση της, ή έξαιρέση των μέ σύμβαση όρισμένου χρόνου μισθωτών από την παροχή της άποζημίωσης δέν περιλαμβάνει κι' εκείνους των όποίων ή σύμβαση είναι όρισμένου χρόνου ένεκα του ότι γι' αυτούς προβλέπεται όριο ηλικίας, άφού οί μισθωτοί αυτοί περιλαμβάνονται ρητά μεταξύ των δικαιουμένων άποζημίωσης. 'Εξάλλου, τό άρθρο 12 του ν. 411/1976 όρίζει ότι «αί διατάξεις του άρθρου 9 του ν. 2942/1954 ίσχύουν από της 14.8.1976 καί διά τό επί σχέσει εργασίας ιδιωτικού δικαίου άορίστου χρόνου συνδεόμενον μετά του ΟΛΠ εργατικόν ή υπαλληλικόν προσωπικόν, υπό τόν όρον τούτο δέν λαμβάνει έφ' άπαξ άποζημίωσιν παρ' έτέρου ασφαλιστικού Ταμείου ή 'Οργανισμού». 'Από τό συνδυασμό των παραπάνω διατάξεων προκύπτει ότι τό εργατικό ή υπαλληλικό προσωπικό του ΟΛΠ πού συνδέεται μ' αυτόν μέ σύμβαση έξαρτημένης εργασίας άορίστου χρόνου, δικαιούται κατά την απόλυσή του νά πάρει την άποζημίωση των νόμων 2112/1920 καί 3198/1955, πού προβλέπεται για όλους άνευ έμπροθέσμου καταγγελίας άπολυόμενους ιδιωτικούς υπαλλήλους, άρκει νά μήν έλαβε έφ' άπαξ άποζημίωση από ασφαλιστικό Ταμείο ή Οργανισμό. Την άποζημίωση αυτή τη δικαιούται τό προσωπικό του ΟΛΠ κατά την απόλυσή του από την υπηρεσία καί άσχετα άν άπολύεται μέ καταγγελία της συμβάσεως ή για άλλο λόγο ή λόγω συμπλήρωσης του προβλεπομένου για την ειδικότητα του μισθωτού όριου ηλικίας, ή πρόβλεψη του όποιου στό Νόμο, τόν κανονισμό ή τη συλλογική σύμβαση, δέν είναι πάντα άσυμβίβαστη μέ τη φύση

της συμβάσεως εργασίας ως άορίστου χρόνου ούτε την καθιστά από την άρχή έξ αυτού καί μόνον όρισμένου χρόνου, καθόσον, άν ό εργοδότης διατηρεί τό δικαίωμα καταγγελίας καί πρό του όριου ηλικίας. Τότε ή σύμβαση λογίζεται ως άορίστου χρόνου άν λυθεί πρό της λήξεως, όρισμένου δέ χρόνου άν λήξει αυτοδικαίως μέ τη συμπλήρωση του όριου ηλικίας. 'Αλλά καί στην περίπτωση αυτή οί έν λόγω μισθωτοί του ΟΛΠ δικαιούνται καί πάλι την άποζημίωση, όπως έκτέθηκε παραπάνω, άφού περιλαμβάνονται ρητά μεταξύ των δικαιουμένων της άποζημίωσης. 'Αλλωστε στην παράγραφο 10 του άρθρου 2 του ν. 411/1976 όρίζεται ότι όσοι από τό ιδιωτικό προσωπικό του ΟΛΠ πού υπηρετεί κατά την δημοσίευση αυτού του νόμου (14.8.1976), δέν διορισθούν σέ τακτικές θέσεις, παραμένουν στην υπηρεσία του μέ σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου άορίστου χρόνου. 'Αρα, σέ κάθε περίπτωση, οί έκτακτοι υπάλληλοι ή εργάτες του ΟΛΠ πού αποχωρούν της υπηρεσίας λόγω όριου ηλικίας χωρίς νά παίρνουν εφάπαξ άποζημίωση από άλλο ταμείο ή ασφαλιστικό όργανισμó, δικαιούνται νά πάρουν την άποζημίωση πού προβλέπεται για τούς ιδιωτικούς υπαλλήλους τούς άπολυόμενους χωρίς έμπρόθεσμη καταγγελία (ΑΠ. 124/1982 ΕΕΝ 1983, ΑΠ 1451/82 αδημοσ. ΑΠ. 826/82 ΝοΒ 3,679 ΑΠ 772/1975 ΝοΒ 28,765, 'Εφ. Πειρ. 1101/1981, 510/1981, 644/1980). Στην προκειμένη ύπόθεση από τίς καταθέσεις των μαρτύρων ένώπιον του Πρωτοδικείου (βλ. τά προσκομιζόμενα πρακτικά συνεδριάσεως), όλα τά έγγραφα πού επικαλούνται καί προσκομίζουν οί διάδικοι καί τούς ίσχυριμούς καί τίς όμολογίες πού περιέχονται στίς προτάσεις τους, σέ συνδυασμό μέ όλη έν γένει τη διαδικασία καί συζήτηση της ύποθέσεως, άποδείχθηκαν τά έξής:

'Ο έφesiβλητος προσελήφθη στόν ΟΛΠ στίς 2.12.1958 μέ σύμβαση ιδιωτικού δικαίου καί εργάστηκε ως έκτακτος εργατοτεχνίτης μέ την ειδικότητα του ναύτη ρυμουλκών. Την ειδικότητα αυτή διατήρησε καθόλη τη διάρκεια της εργασίας του χωρίς νά ένταχθεί στό τακτικό (μόνιμο) προσωπικό του ΟΛΠ κατ' έφαρμογή των άρθρων 1 καί 2 του ν. 411/1976 κι' έτσι ή σχέση εργασίας του ήταν όπωσδήποτε ιδιωτικού δικαίου καί άορίστου χρόνου (άρθρ. 2/10 ν. 411/1876). Ετίς 31/12/1977 άπολύθηκε μέ άπόφαση του Γεν. Διευθυντή του ΟΛΠ λόγω συμπλήρωσης του 60ου έτους, ήτοι του όριου ηλικίας για τά βαριά καί άνθυγενά έπαγγέλματα, στά όποια δέν άμφισβητείται ότι είχε ύπαχθεί ό ενάγων (βλ. τό 8141/1982/21.8.1978 έγγραφο του έναγόμενου). 'Η απόλυσή του μέ τη συμπλήρωση του όριου ηλικίας προβλέπεται από

τό άρθρο 13/1 της από 30/3/1974 Σ.Σ. Έργασίας για τα πληρώματα των ρυμουλκών και λοιπών ελικοκινήτων πλοίων και πλωτών γερανών του ΟΛΠ που κυρώθηκε με την 70116/1846/1974 απόφαση του 'Υπ. Έμπρ. Ναυτιλίας (Φ.Ε.Κ. Δεύτερο, 499/1974) και εξακολουθούσε να ισχύει κατά το έτος 1977 σύμφωνα με την παράγραφο 11 της από 6.8.1977 δημοίας συλλογικής συμβάσεως, που κυρώθηκε με την 70116/6580/1977 του 'Υπ. Έμπρ. Ναυτιλίας (Φ.Ε.Κ. Δεύτερο, 801/1977). Στην τρίτη παράγραφο του άρθρου 13 της πιο πάνω συλλογικής συμβάσεως προβλέπεται ότι είχε δικαίωμα ο ΟΛΠ να καταγγείλει τη σύμβαση και πρό της συμπληρώσεως του όριου ηλικίας. Δεν αμφισβητείται ότι ο έναγος δεν δικαιούτο και δεν έλαβε εφάπαξ αποζημίωση από άλλο ασφαλιστικό Ταμείο ή 'Οργανισμό. Κατ' ακολουθία όρθά ή έκκαλουμένη απόφαση δέχθηκε ότι ο έναγος υπηρέτουσε στον έναγόμενο 'Οργανισμό ως έκτακτος εργατοτεχνίτης με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας άορίστου χρόνου, άπολυθείς λόγω όριου ηλικίας και ότι δικαιούται την αποζημίωση των ιδιωτικών υπαλλήλων που άπολύονται χωρίς προειδοποίηση, οι δέ αντίθετοι λόγοι πρώτος και δεύτερος της έφέσεως ότι δεν δικαιούται αποζημιώσεως ο έναγος γιατί ή σύμβαση ήτο ώρισμένου και όχι άορίστου χρόνου και ή άπόλυση έγινε λόγω όριου ηλικίας και όχι με καταγγελία του έναγομένου, είναι άβάσιμοι και πρέπει ν' άπορριφθούν.

Έπειδή, όρίζοντας τό άρθρο 4§1 του Συντάγματος 1975 ότι οι Έλληνες είναι ίσοι ένώπιον του Νόμου, καθιερώνει όχι μόνο ισότητα των Έλλήνων ένώπιον του Νόμου, αλλά και την έναντι αυτών ισότητα του Νόμου. Δεσμεύει δηλαδή και τον νομοθέτη, ό όποιος στη ρύθμιση ούσιωδώς δμοίων πραγμάτων, σχέσεων ή καταστάσεων και κατηγοριών προσώπων δεν μπορεί να νομοθετεί με διαφορετική μεταχείριση και να κάνει εξαιρέσεις και διακρίσεις, έκτός αν ή διαφορετική ρύθμιση δεν είναι αυθαίρετη, αλλά επιβάλλεται από λόγους γενικωτέρου κοινωνικού ή δημόσιου συμφέροντος, τους όποιους έλέγχουν τά δικαστήρια, αν συντρέχουν. Η έπίδικη διάτα-

ξη του άρθρου 12 του ν. 411/1976, με την όποία επέκτάθηκε και στους μισθωτούς του ΟΛΠ ή εφαρμογή του άρθρου 9 του ν.δ. 2942/1954 για την παροχή όλόκληρης της αποζημιώσεως του ν. 2112/1920 στους λόγω όριου ηλικίας άπολυομένους, συνεπάγεται μέν διαφορετική μεταχείριση του ΟΛΠ εν σχέσει με τους λοιπούς εργοδότες και μισθωτούς για τους όποιους καταβάλλεται μειωμένη αποζημίωση κατά τις διακρίσεις του άρθρου 5 του ν. 435/1976, δεν είναι όμως άντισυνταγματική. Διότι ή ύλική έξύψωση και ή βελτίωση του οικονομικού επιπέδου ζωής των μισθωτών, έκτός του ότι δεν μπορεί, εξαιτίας πολλών παραγόντων, να είναι ένιαία, άποτελεί όπωσδήποτε κατά τό άρθρ. 22§1 του Συντάγματος ύποχρέωση του Κράτους και συνεπώς νόμος που ύλοποιεί την ύποχρέωση αυτή παρέχοντας μεγαλύτερη αποζημίωση σε ώρισμένους μισθωτούς δεν είναι άντισυνταγματικός. Τό ότι εξαιρούνται ή άποσιωπούνται άλλες κατηγορίες μισθωτών από την αυξημένη αποζημίωση, καίτοι τελούν κάτω από τις ίδιες περιστάσεις, δεν κάνει τη διάταξη του άρθρου 12 του ν. 411/76 άντισυνταγματική, αλλά δημιουργείται ένδεχόμενα ζήτημα εφαρμογής της και στίς έξαιρουόμενες ή μή συμπεριλαμβανόμενες κατηγορίες μισθωτών.

Άλλωστε ή διαφορετική αυτή (ευμενέστερη) μεταχείριση δεν είναι αυθαίρετη και δικαιολογείται από τό είδος και τις δυσμενείς συνθήκες εργασίας των άπασχολουμένων στο λιμάνι του Πειραιώς εργατών, οι όποιοι κατά την άποχώρησή τους λόγω όριου ηλικίας δεν παίρνουν εφάπαξ αποζημίωση από άλλο ασφαλιστικό φορέα (ΑΠ. 1451/1982, ΑΠ 1022/1980 Έφ. Πειρ. 1101, 510/1981, 168/1979, 6751978). Κατ' ακολουθίαν, όρθά έκρινε ή έκκαλουμένη απόφαση, ότι ή εν λόγω διάταξη του άρθρου 12 του ν. 411/1976 δεν είναι άντισυνταγματική και δεν άντιβαίνει στη διάταξη του άρθρ. 4 §1 του Συντάγματος 1975, για τό λόγο που έπικαλείται ό έκκαλόν ότι δηλ. καθιερώνεται με τη διάταξη αυτή ευνοϊκότερη μεταχείριση ώρισμένης κατηγορίας μισθωτών, τό δέ αντίθετο παράπονο της έφέσεως είναι άβάσιμο και πρέπει ν' άπορριφθεί.

Έπειδή ή ένδικη άξίωση του έναγόντος μισθωτού του ΟΛΠ για την καταβολή της παραπάνω άποζημιώσεως δεν άπορρέει κατ' ευθείαν από τό νόμο 2112/1920, που προβλέπει άποζημίωση των μισθωτών λόγω άπροειδοποίητης καταγγελίας της συμβάσεως εργασίας, ήτοι για αίτία που δεν συμπίπτει με την του άρθρου 12 του νόμου 411/1976 και 9 ν.δ. 2942/194. Η παραπομπή των τελευταίων διατάξεων στο νόμο 2112/1920 γίνεται, κατά την πρόδηλη θέληση του νομοθέτη, άπλά και μόνο για τον καθορισμό του ύψους της άποζημιώσεως και έξ αυτού προκύπτει ότι δεν έχει εφαρμογή ή περί άποκλειστικής προθεσμίας διάταξη του άρθρου 6 § 2 του ν. 3198/1955, ή όποια άλλωστε και δεν είχε θεσπισθεί κατά την ισχύ του άρθρου 9 του ν.δ. 2942/1954, στο όποιο αναπέμπει τό άρθρο 12 του 411/1976 (ΑΠ 1451/1982, Έφ. Πειρ. 101/1981). Έπομένως, ό λόγος της έφέσεως ότι έσφαλμένα ή έκκαλουμένη δεν άπέρριψε την άγωγή ως άπαράδεκτη λόγω παρόδου της έξάμηνης προθεσμίας του άρθρ. 6 § 2 του ν. 3198/1955 από την άπόλυση του έναγόντος, έκτός του ότι είναι άβάσιμος στην ουσία, διότι, όπως όμολογείται, ή άγωγή έπιδόθηκε στον έναγομένο στις 28.6.1978 και ή άπόλυση έγινε στις 31.12.1977, πρέπει ν' άπορριφθεί κυρίως ως μη νόμιμος.

Έπειδή τό άρθρο 5 § 1 του ν. 435/1976, με τό όποιο άντικαταστάθηκε τό δεύτερο έδάφιο του άρθρου 8 του ν. 3198/1955, που είχε προστεθεί με τό άρθρο 8 § 4 του ν.δ. 3789/1957, όρίζει ότι «μισθωτοί εν γένει ύπαγόμενοι εις την άσφάλιση οίουδήποτε άσφαλιστικού οργανισμού διά την χορήγηση συντάξεως, συμπληρώσαντες ή συμπληρούντες τας πρόσ ληψιν πλήρους συντάξεως γήρατος προϋποθέσεις, δύνανται, εάν μέν έχουν την ιδιότητα του εργατοτεχνίτου ν' άποχωρούν της εργασίας, εάν δέ έχουν την ιδιότητα του υπαλλήλου, είτε ν' άποχωρούν είτε ν' άπομακρύνονται της εργασίας των παρά του εργοδότη των, λαμβάνοντες εις άπάσας τας περιπτώσεις ταύτας οι μέν έπικουρικώς ήσφαλισμένοι τά 40%, οι δέ μη ήσφαλισμένοι έπικουρικώς τά 50% της άποζημιώσεως της όποίας δικαιούνται κατά τας έκάστοτε ισχυούσας

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

διατάξεις, διά την περίπτωσην άπροειδοποίητου καταγγελίας της συμβάσεως εργασίας εκ μέρους του εργοδότην».

Τό ίδιο όμως άρθρο 5 του ν. 435/1976 στην παράγραφο τρία (3) όρίζει ότι «τυχόν ευνοϊκώτεροι διά τούς μισθωτούς δρου περιεχόμενοι εις άλλας διατάξεις, συλλογικάς συμβάσεις εργασίας, κανονισμού ή άτομικάς συμβάσεις εργασίας, κατισχύουν των διατάξεων της παραγρ. 1 του παρόντος. Ειδικώς προκειμένου περί μισθωτών υπαγομένων εις κανονισμούς, όστινες, ως προς τό ύψος της αποζημιώσεως παραπέμπουν εις την πρό του παρόντος νόμου κειμένην νομοθεσίαν περί καταγγελίας συμβάσεως εργασίας άορίστου χρόνου ιδιωτικών υπαλλήλων, εξακολουθεί να καταβάλλεται ή υπό τοιαύτης μέχρι τουδε κειμένης νομοθεσίας προβλεπομένη αποζημίωσης». Πράγματι με τίς διατάξεις των άρθρων 12 του ν. 411/1976 και 9 ν.δ. 2942/1954 που προπαράτεθηκαν, καθιερώνεται ευνοϊκώτερη ρύθμιση, μεταξύ άλλων και για τό ιδιωτικό προσωπικό του ΟΛΠ της κατηγορίας του έναγοντος, εφόσον χορηγείται σ' αυτούς τό σύνολο και όχι ποσοστό της σχετικής αποζημιώσεως της προβλεπομένης για τούς άνευ έμπροθέσμου καταγγελίας απολύόμενους υπαλλήλους, κατά τη ρητή πρόβλεψη του άρθρου 9 του ν.δ. 2942/1954, στό όποιο μόνο παραπέμπει τό άρθρο 12 του ν. 411/1976 και όχι και στό άρθρο 8 § 4 του ν.δ. 3789/1957 (ΑΠ. 124/1982 ΕΕΝ 1983, 41, ΑΠ. 1451/1982 άδημοσ. ΑΠ. 288/1980 ΝοΒ 28, 1718 Έφ. Πειρ. 1101/1981 Έφ. Πειρ. 168/1979). Κατ' ακολουθία, όρθά έκρινε ή έκκαλουμένη ότι ό έφεσίβλητος δικαιούτο, ένεκα της απόλυσεώς του από την ύπηρεσία, να πάρει όλόκληρη (πλήρη) και όχι μειωμένη αποζημίωση κατά τίς διατάξεις του άρθρου 5 του νόμου 435/1976, ό δέ αντίθετος λογος της έφέσεως είναι άβάσιμος και πρέπει ν' άπορριφεί.

Έπειδή μετά τούς ν. 435/1976 και 411/76 (βλ. και άρθρ. 18 αυτού) με τούς όποιους γίνεται διαφορετική ρύθμιση του σχετικού ζητήματος, δέν εφαρμόζεται

στην περίπτωση του έναγοντος ή διάταξη του άρθρου 12 § 4 του α.ν. 169/69, που όρίζει ότι δέν δικαιούνται να πάρουν άποζημίωση οι άπολύόμενοι μισθωτοί του Δημοσίου ή των Ν.Π.Δ.Δ. όταν έχουν δικαίωμα συντάξεως εξ ίδιου δικαίου (βλ. σχ. ΑΠ. 1356/1979 ΝοΒ 28.765). Έπομένως, ό σχετικός πρόσθετος λογος έφέσεως με τίς προτάσεις του έκκαλουντος (άρθ. 674§1 Κ.Πολ.Δ. ότι δέν δικαιούται της ένδικης άποζημιώσεως ό έναγων, κατ' εφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 12§4 του α.ν. 169/1969, γιατί μετά την άποχώρησή του από την ύπηρεσία έχει δικαίωμα συνταξιοδότησεως από τό ΙΚΑ, είναι άβάσιμος και πρέπει ν' άπορριφεί, καθόσον, ως προεκτέθηκε, (άρθρ. 12 ν. 411/76 και 9 ν.δ. 2942/1954) μόνο όταν ό άπολύόμενος παίρνει έφάπαξ άποζημίωση από άλλο ασφαλιστικό Ταμείο ή Όργανισμό άποκλείεται τό δικαίωμα άποζημιώσεως, όχι δέ και όταν έχει δικαίωμα συνταξιοδότησεως.

Έπειδή τό άρθρο 5 § 3 του ν. 2112/1920, όπως συμπληρώθηκε με τό άρθρο 3 του ν. 4558/1930, όρίζει ότι «άποχή υπαλλήλου από της εργασίας, όφειλομένη εις βραχείας σχετικώς διαρκείας ασθένειαν, προσηκόντως άποδεδειγμένην, δέν θεωρείται ως λύσις της συμβάσεως εκ μέρους αυτού. Ως βραχείας διαρκείας ασθένεια έρμηνεύεται ή διαρκούσα ένα μήνα δι' υπαλλήλους ύπηρετούντας μέχρι τεσσάρων έτών, τρεις μήνας διά τούς ύπηρετούντας πλέον των τεσσάρων έτών και όχι πλέον των δέκα έτών, τέσσαρας μήνας διά τούς ύπηρετούντας πλέον των δέκα έτών μέχρι δέκα πέντε έτών και έξ μήνας διά τούς ύπηρετούντας έπι χρόνον άνωτερον των δέκα πέντε έτών. Από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι ό νόμος καθιερώνει άμάχητο τεκμήριο ότι ή βραχείας διαρκείας ασθένεια μέσα στα παραπάνω χρονικά όρια ένεκα της όποίας απέχει ό μισθωτός από την εργασίας του, δέν θεωρείται ως λύση (καταγγελία) της συμβάσεως από μέρους του. Όταν όμως ή άποχή από την εργασία όφείλεται σε μακράς διαρκείας ασθένεια (πλέον των παραπάνω χρονικών όρίων) ή σε όποιαδήπο-

τε άλλη αίτία όσηδήποτε διαρκείας τότε τό δικαστήριο, λαμβάνοντας ύπόψη τό χρονικό διάστημα της άπουσίας, την ούσία που την προκάλεσε, την ύπαιτιότητα ή άνυπατιότητα του μισθωτού και της έν γένει συνθήκες και ειδικές περιστάσεις κάτω από τίς όποιες έλαβε χώρα, κρίνει σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση κατά τά άρθρα 200 και 288 ΑΚ, ήτοι βάσει των αρχών της καλής πίστεως, λαμβανομένων ύπόψει και των συναλλακτικών ήθών, άν κατ' αντικειμενική και καλόπιστη κρίση και άνεξάρτητα από την πρόθεση του μισθωτού, πρέπει ή όχι ή άπουσία του να θεωρηθεί ως σιωπηρή καταγγελία της συμβάσεως εκ μέρους του ήτοι ως σιωπηρή δήλωση της βουλήσεως του μισθωτού για μονομερή λύση της συμβάσεως. (ΑΠ 21/1980 ΝοΒ 28,1137.ΑΠ 1053/80 ΝοΒ 29, 485, ΑΠ 23/1975 ΝοΒ 23,868 ΑΠ. 521/78 ΝοΒ 27, 381, ΑΠ 337/74 ΝοΒ 22, 1302, ΑΠ 342/74 ΕΕΔ 23,725, ΑΠ 642/63 ΝοΒ 12, 378 ΕφΑθ 626/73 ΕΕΔ 32, 1300 Καποδιστριας εις Έρμ. ΑΚ άρθρα 669-678 άρι. 8, Χ. Άγαλλόπουλος, Έργ. Δίκαιο, σ. 210, 219, 308, 317, 348 έπ. Τούσ - Σταυροπούλου, Έργατ. Δίκαιο, σ. 384). Όπως γίνεται δεκτό, μεταξύ των συνθηκών που λαμβάνονται ύπόψη περιλαμβάνεται και τό άν ό εργοδότης συγκατατέθηκε στην άπουσία ή δέν άντέλεξε και την ένέχθηκε (ΕφΑθ 2626/1973 ΕΕΔ 32, 1300). Στην προκειμένη ύπόθεση, από τά άποδεικτικά στοιχεία που προαναφέρθηκαν και τίς όμολογίες των διαδίκων προέκυψαν σχετικά τά εξής: Ό έναγων προσελήφθη στην ύπηρεσία του έναγομένου ΟΛΠ στις 2-12-1958 με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου και εργάστηκε ως έκτακτος εργατοτεχνίτης με την ειδικότητα του ναύτη ρυμουλκών. Βάσει της συμβάσεως αυτής εργάστηκε και πρόσφερε τίς ύπηρεσίες στον έναγόμενο με την παραπάνω ειδικότητα, που είχε ύπαχθεί στα βαριά και άνθυγιεινά έπαγγέλματα, συνεχώς μέχρι τίς 23/10/1971, ήτοι επί 13 χρόνια. Από τίς 23/10/1971 σταμάτησε να προσφέρει τίς ύπηρεσίες του και απέχε από την εργασία λόγω καρδιοπάθειας και παθήσεως στα

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



πόδια, τις όποιες υπέστη, προφανώς, ενε-
κα των συνθηκών εργασίας. Όπως όμολο-
γείται, ό άνάγων, κατά τή διάρκεια τής ά-
σθενείας του αυτής, έπαιρνε προσωρινή
σύνταξη άναπηρίας από τό ΙΚΑ σύμφωνα
μέ τή διάταξη των άρθρων 2852 του νόμου
1846/1951. Η κατάσταση αυτή τής άσθέ-
νειας και προσωρινής άνικανότητας του έ-
νάγοντος νά προσφέρει τις υπηρεσίες του
στόν έναγόμενο παρατάθηκε μέ-
χρι τό τέλος του 1977. Έν τώ μεταξύ ή
σύμβαση εργασίας παρέμενε ενεργής, χω-
ρίς νά ληθεί από τά ενδιαφερόμενα μέρη
καί ιδίως από τόν έναγόμενο Όργανισμό,
ό όποιος διατηρούσε τόν έναγοντα στή δύ-
ναμη του εργατοτεχνικού προσωπικού,
χωρίς νά καταγγείλει τή σύμβαση ούτε νά
δηλώσει ρητά ή σιωπηρά ότι δέν άνέχεται
ή δέν έγκρίνει τήν παράταση τής άποχής.
Στίς 31/12/1977 λύθηκε ή σύμβαση και
διαγράφηκε ό έναγων από τά μητρώα των
έκτακτων εργατοτεχνικών μέ άπόφαση
του Γενικού Διευθυντή του έναγομένου, λό-
γω συμπληρώσεως του όριου ηλικίας (60ο
έτος). Ειδικότερα, στήν ύπ' αριθ.
35131/12616/4322/30.11.77 ανακοίνωση
του Γεν. Διευθυντή, πού άπευθύνεται
«πρός τούς επί συμβάσει άορίστου Χρόνου
Υπαλλήλους και Έργατοτεχνίτες», μετα-
ξύ των όποιων μνημονεύεται όνομαστικά
καί ό έναγων, άναφέρεται στό τέλος «... ό-
τι όπως προκύπτει έκ των στοιχείων μας
συμπληρώνετε τό 60ον έτος τής ηλικίας
σας τήν 31ην Δεκεμβρίου λήγοντος έτους

(1977) και κατά συνέπεια άπολύεσθε από
τήν Υπηρεσία από τήν 1η Ιανουαρίου
1978, έπειδή υπάγεσθε στά βαρέα και άνθυ-
γεινά έπαγγέλματα». Στήν ύπ' αριθ.
36292/12998/4425/8.12.1977 άπόφαση του
Γεν. Διευθυντή, που έπακολούθησε άναφέ-
ρεται ότι «άπολύουμε και διαγράφουμε ά-
πό τά μητρώα μας των έκτάκτων εργατο-
τεχνικών από τό βράδυ τής 31.12.1977 τούς
πιο κάτω έκτάκτους επί συμβάσει εργατο-
τεχνίτες (μεταξύ των όποιων μνημονεύεται
όνομαστικά και ό έναγων, λόγω συμπλη-
ρώσεως του 60ου έτους τής ηλικίας των έ-
πειδή άνηκουν στά βαρέα και άνθυγεινά έ-
παγγέλματα». Από τήν ανακοίνωση και
τήν άπόφαση αυτή του Γενικού Διευθυντή,
σε συνδυασμό και μέ τήν κατάθεση του
μάρτυρα «Χ.Κ.», ό όποιος βεβαιώνει ότι
και σε παρόμοιες περιπτώσεις άλλων κα-
τονομαζόμενων μισθωτών του ό ΟΛΠ δέν
τούς απέλυσε όταν άπείχαν λόγω προσωρι-
νης άναπηρίας, προκύπτει άβίαστα ότι ό έ-
ναγόμενος, παρά τη μακρόχρονη άποχή
του έναγοντος από τήν εργασία, δέν είχε
θεωρήσει λυμένη τή σύμβαση λόγω τής ά-
πουσίας του, αλλά αντίθετα είχε άνεχθεί
τήν κατάσταση αυτή και διατηρούσε τόν έ-
νάγοντα στή δύναμη του προσωπικού του
μέχρι τό τέλος του 1977, πού έλυσε τή σύμ-
βαση λόγω συμπληρώσεως του όριου ήλι-
κίας. Έξάλλου δέν προέκυψε, ούτε ό ένα-
γόμενος ισχυρίστηκε ότι ό έναγων κατά τή
διάρκεια τής άποχής του από τήν υπηρεσία
του ΟΛΠ άπασχολήθηκε σε οποιαδήποτε

άλλη δουλειά ή έξεδήλωσε μέ άλλο τρόπο
πρόθεση για μονομερή καταγγελία τής
συμβάσεως έκ μέρους του. Ένόψει των πε-
ριστατικών αυτών δέν μπορεί νά έρμηνευ-
θεί κατά τήν καλή πίστη, λαμβανομένων
υπόψει και των συναλλακτικών ήθών, ότι
ή πιο πάνω άνυπαίτια άπουσία του έναγον-
τος άποτελεί σιωπηρή έκ μέρους του δή-
λωση βουλήσεως για λύση τής συμβάσεως
εργασίας μέ τόν έναγόμενο, αφού και ό έκ-
καλών Όργανισμός σιωπηρά διατηρούσε
τή σχέση εργασίας παρά τη μακρόχρονη
άπουσία του έναγοντος. Κατ' άκολουθίαν
όρθά ή έκκαλουμένη άπόφαση δέχθηκε ότι
δέν έχωρησε μονομερή καταγγελία τής
συμβάσεως από τόν έναγοντα λόγω τής
μακρόχρονης άπουσίας του, ό δέ αντίθε-
τος λόγος τής εφέσεως είναι άβάσιμος και
πρέπει νά άπορριφθεί.

Έπειδή από τό συνδυασμό των άρθρων
1 και 351 του ν. 2112/1920, βάσει των ό-
ποιων γίνεται ό υπολογισμός τής άποζη-
μιώσεως στο προσωπικό τής κατηγορίας
του έναγοντος κατά τά άρθρα 12 ν. 411/76
και 9 ν.δ. 2942/1954, προκύπτει ότι ή άπο-
ζημίωση που αναλογεί νά καταβληθεί στόν
έναγοντα μέ προϋπηρεσία 19 χρόνων, είναι
ίση μέ τό σύνολο των τακτικών άποδοχών
του 15 μηνών. Στο χρόνο τής υπηρεσίας
για τήν υπολογισμό τής άποζημιώσεως
λαμβάνεται υπόψη όλόκληρο τό χρονικό
διάστημα, πού διήρκεσε ή σύμβαση εργα-
σίας. Θεωρείται ως πραγματική υπηρεσία
και υπολογίζεται και ό χρόνος άποχής του
μισθωτού λόγω άσθενείας, όταν ή σύμ-
βαση διατηρείται σε ενεργεια και ή άπουσία
του δέν έρμηνεύεται ως μονομερή καταγ-
γελία (έπιχείρημα και από τό άρθρο 2=6
του α.ν. 539/1945 πού όρίζεται ότι ή άσθέ-
νεια δέν θεωρείται χρόνος μη άπασχολήσε-
ως, βλ. σχ. ΕΕΔ 34, 283 Χ. Αγαλλόπου-
λος, Έργ. Δίκ. 6.333). Στίς τακτικές άπο-
δοχές, κατά τήν παράγρ. 2 του άρθρου 3
του ν. 2112/1920 περιλαμβάνεται ό μισθός
και κάθε άλλη μόνιμη και τακτική παρο-
χή, ως τά έπιδόματα συνθηκών εργασίας,
γάμου, τριετιών, άδείας και τά δώρα έορ-
τών (ΑΠ. 494/1976 ΝοΒ 24, 1060). Ό υπο-
λογισμός τής άποζημιώσεως γίνεται μέ βά-
ση τις τακτικές άποδοχές του τελευταίου
μήνα υπό καθεστώς πλήρους άπασχολήσε-
ως (άρθρ. 551 ν. 3198/1955).

Δηλαδή υπολογίζεται τό ποσό των άποδο-
χών πού θά έπαιρνε ό μισθωτός άν είχε ά-
πασχοληθεί κανονικά όλες τις ήμέρες, χω-
ρίς νά λαμβάνεται υπόψη ότι αυτός ένεκα
ιδιαιτέρων λογών ως ή άσθένεια έλαβε μι-
κρότερες άποδοχές ή δέν έλαβε καθόλου
(Χ. Αγαλλόπουλος, σ. 345, 346, Τούσης
— Σταυρόπουλος, Έργ. Δίκ. σ. 377). Όρ-
θά, έπομένως, ή έκκαλουμένη άπόφαση ύ-
πολόγισε τό χρόνο πραγματικής υπηρε-
σίας του έναγοντος σε 19 χρόνια (1958-
1977) και τήν όφειλομένη άποζημίωση,
στίς άποδοχές 15 μηνών μέ βάση τόν τε-
λευταίο μήνα πρό τής άπολύσεως, ήτοι τό
Δεκέμβριο 1977, ό δέ αντίθετος και τελευ-
ταίος λόγος τής εφέσεως είναι άβάσιμος
και πρέπει ν' άπορριφθεί καθώς και ή εφε-
ση στο σύνολό της πρέπει ν' άπορριφθεί ως
άβάσιμη.



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

BALBOA / PANAMA CITY

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

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



ΑΡΑΒΙΚΑ ΚΡΑΤΗ

Η Πετρελαϊκή Βιομηχανία

Με μεγάλο ενδιαφέρον παρακολουθούν οι πλοιοκτήτες τις εξελίξεις για την ανάπτυξη επιτόπιας πετρελαϊκής βιομηχανίας στον Αραβικό Κόλπο, που όταν κορυφωθούν με τις εξαγωγές προϊόντων πετρελαίου αντί άργου, θα περιπλέξουν το διεθνές εμπόριο που βασίζεται στην μεταφορά του πετρελαίου προς διάλυση από τον Αραβικό Κόλπο προς την Εύρωπη και Αμερική.

Τό Κουβέιτ, από τους πλέον δραστήριους παραγωγούς του Κόλπου, έχει αρχίσει να αγοράζει εταιρίες διαθέσεως προϊόντων στην Εύρωπη, διά μέσου της «Γκάλφ Όιλ». Ήδη έχει αγοράσει 750 σταθμούς στην Ολλανδία, Βέλγιο και Λουξεμβούργο με κόστος 150 εκατ. δολλαρίων και περί τους 800 σταθμούς στις Σκανδιναβικές χώρες. Επίσης αγόρασε 1.500 σταθμούς της «Γκάλφ» στην Ιταλία ενώ έχει συνομιλίες για την απορρόφηση και ενός βρετανικού δικτύου. Παρά το γεγονός ότι μόνο 100.000 βαρέλια βενζίνης χρειάζονται για τις τοπικές ανάγκες της χώρας, πρόσφατα η παραγωγή προϊόντων πετρελαίου αύξηθηκε στα 664.000 βαρέλια την ημέρα. Ακόμη στο έγγυο μέλλον προβλέπονται έντυπωσιακές αυξήσεις με παραγωγή 24 εκατ. τόννων παραγώγων πετρελαίου ετησίως από τα όποια μόνον πέντε εκατομμύρια θα απορροφά το Κουβέιτ.

Οι εξαγωγές θα αναλύονται σε 7,5 εκατ. τόν. καυσίμου πετρελαίου, 6 εκατ. τόν. ντίζελ, 3,5 εκατ. τόν. κηροζίνης και 1,5 εκατ. τόν. νάφθας. Ακόμη το Κουβέιτ έχει μερίδιο σε εταιρίες που ασχολούνται με την έρευνα και εκμετάλλευση πετρελαιοκητοειδών στο εξωτερικό ενώ η Κρατική Έταιρία Πετρελαίου της χώρας, διά μέσου της αμερικανικής «Σάντα Φέ» παίρνει μέρος στην εκμετάλλευση του Μεξικανικού Κόλπου.

Από την πλευρά της Σαουδικής Αραβίας σχεδιάζεται επέκταση με τελικό στόχο την παραγωγή 1,5 εκατ. βαρελιών υποπροϊόντων την ημέρα μέχρι το 1986 από τα όποια τα μισά θα προορίζονται για εξαγωγή. Αυτό θα σημαίνει ότι η Σαουδική Αραβία θα έχει παραγωγή 58 εκατ. τόν. παραγώγων πετρελαίου το χρόνο, από τους οποίους θα εξαγονται 14 εκατ. τόν. καυσίμου πετρελαίου, 12 εκατ. τόν. νάφθας, 2 εκατ. τόν. ντίζελ, και 1,5 εκατ. τόν. κηροζίνης. Συγχρόνως η Σαουδική Αραβία δημιουργεί νέα πετροχημικά εργοστάσια όπου το φυσικό αέριο που παλιά καίγεται στα διυλιστήρια θα χρησιμοποιείται για πετροχημικά προϊόντα αρκετά για να καλύψουν το 5-7% της παγκόσμιας αγοράς από το τέλος του επομένου έτους.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μείωση του στόλου

Στό διάστημα του πρώτου εξαμήνου του έτους ο Δυτικογερμανικός εμπορικός στόλος μειώθηκε κατά ποσοστό 11,3% πού αντιπροσωπεύει περίπου 710.000 τόν. γκρός. Έτσι στο τέλος του εξαμήνου ο υπό γερμανική σημαία στόλος περιελάμβανε 1943 πλοία συνολικού τοννάζ 5.980.000 τόν. γκρός, μειωθείς μόνο κατά τον τελευταίο μήνα κατά 273.461 τόν. γκρός και 7 πλοία. Η μείωση οφείλεται στην πώληση κατά τον μήνα Μάιο δύο μεγάλων δεξαμενοπλοίων (τών 188.000 και 74.000 τόνων γκρός) και ώρισμένων άλλων μονάδων, χωρίς η διαφορά να καλυφθεί από τα νεοηλογηθέντα πλοία. Από στατιστική πλευρά, το άρνητικό αυτό αποτέλεσμα αποδίδεται στην μέσα στο πρώτο εξάμηνο πώληση — από μακρού άναμενόμενη — τεσσάρων μεγάλων δεξαμενοπλοίων τελούντων σε άργια συνολικού τοννάζ 478.943 τόν. γκρός και τεσσάρων μπάλκ κάρriers συνολικού τοννάζ 170.225 τόν. γκρός.

Ο αριθμός των προσωρινά ναυλωμένων στο εξωτερικό γυμνών πλοίων (coque - nue) έφθασε τα 137 σκάφη, ούτως ώστε το τοννάζ των γερμανικής πλοιοκτησίας πλοίων που τελούν προσωρινά υπό ξένη σημαία ανήλθε σε 1.340.000 τόν. γκρός.

Εξάλλου κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους ναυπηγήθηκαν 18 πλοία (183.000 τόν. γκρός) υπό γερμανική σημαία έναντι 19 σκαφών της αντίστοιχης περιόδου του προηγούμενου έτους.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Εμειώθη ο στόλος

Κατά την στατιστική της Ναυτιλιακής Διοικήσεως του Υπουργείου Μεταφορών, ο υπό αμερικανική σημαία εμπορικός στόλος των ανεξάρτητων έφοπλιστών, περιελάμβανε την 1 Φεβρουαρίου 676 πλοία 24,6 εκατομμ. τόν. d.w.

Από τα πλοία αυτά τα 536 είναι ποντοπόρα και τα 140 είναι πλοία των Μεγάλων Λιμένων. Σε σύγκριση με την αντίστοιχη ήμερομηνία του 1982 οι αριθμοί αυτοί παρουσιάζουν μείωση κατά 36 μονάδες 153.000 τόν. d.w.

Από ναυπηγική άποψη αναφέρεται ότι την 1 Φεβρουαρίου 1984 υπήρχαν 12 παραγγελίες στα αμερικανικά ναυπηγεία συνολικού τοννάζ 362.500 τόν. d.w. Από πλευράς κατηγορίας πλοίων, στις ανωτέρω παραγγελίες περιλαμβάνονται επτά δεξαμενόπλοια, δύο μεγάλα ρυμουλκά, δύο πυροσβεστικά και μία βυθοκόρος.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η ναυτιλία μας

Όπως παρατηρεί η έτήσια αναφορά του υπεύθυνου για την ναυτιλία της χώρας Υπουργείου Μεταφορών κατά το οικονομικό έτος 1983-84 έκαναν την εμφάνισή τους τα πρώτα σημεία ανάκαμψης με εμφανή την μείωση της πτώσεως στις μεταφορές που διατηρήθηκε κάτω του 2,6%. Στο ίδιο χρονικό διάστημα σημειώθηκε και για πρώτη φορά μείωση στο συνολικό παγκόσμιο τοννάζ κατά 0,2%. Η Λιβερία, η Ελλάδα και η Νορβηγία έδειξαν τις μεγαλύτερες απώλειες

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

τοννάζ, ενώ η 'Ιαπωνία παρέμεινε η δεύτερη ναυτιλιακή δύναμη με μερίδιο 9.6%. Κατά την ίδια περίοδο οι εξαγωγές και εισαγωγές της χώρας αύξηθηκαν αλλά λόγω της διατακτικότητας της κυβερνήσεως το εθνικό προϊόν αυξήθηκε μόνο κατά 3%, συγκρινόμενο με αύξηση κατά 9.6% στις εξαγωγές και μείωση κατά 2.1% στις εισαγωγές.

ΙΝΔΙΑ

Δάνειο νέων ναυπηγήσεων

Η κρατική εταιρία Shipping Corporation της 'Ινδίας αποφάσισε να προβεί σε δάνειο με δημόσιες έγγραφες, ύψους 41 εκατομ. δολλαρίων προκειμένου να αποκτήσει τρία πλοία που θα ναυπηγηθούν στα ναυπηγεία «Hyundai» της Ν. Κορέας.

Το δάνειο θα είναι διάρκειας 10 ετών και θα δίνει τόκο κατά 0,5 μονάδες ανώτερο του τραπεζικού επιτοκίου που προσφέρεται στο Λονδίνο, υπερτιμημένο κατά 30 μονάδες βάσεως για κάθε συμμετοχή 5 εκατομ. δολλαρίων. Η εξόφληση θα γίνεται με αντιστάσεις δόσεις μετά περίοδο δύο ετών. Το δάνειο, το οποίο θα τελεί υπό την εγγύηση της 'Εθνικής Τράπεζας της 'Ινδίας, θα έχει εμπομένως μέση διάρκεια 6 ετών.

Αγορά πλωτής δεξαμενής

Η ίδια κρατική ναυτιλιακή εταιρία της 'Ινδίας προκήρυξε διαγωνισμό για την κατασκευή πλωτής δεξαμενής για τόν δεξαμενισμό τών πλοίων της και εξοικονόμηση σημαντικών δαπανών σε ξένα επισκευαστικά κέντρα. Ήδη έχουν δοθεί αρκετές προσφορές από τις οποίες θα επιλεγεί η συμφερότερη. Η δεξαμενή θα κατασκευασθεί στη Βομβάη και θα είναι η μεγαλύτερη της χώρας, δεδομένου ότι η μόνη υπάρχουσα σήμερα μπορεί να δεχθεί πλοία μέχρι 25.000 τόν. d.w.

ΜΑΛΑΙΣΙΑ

Έξαιριση από τη φορολογία και προστατευτισμός

Οι Μαλαισιανοί εφοπλιστές ζήτησαν από την Κυβέρνηση να εξαιρέσει τη ναυτιλία από τη φορολογία ή οποία προσφάτως αυξήθηκε σημαντικά. Η φορολογία αυτή θα βαρύνει με φόρο 15% κάθε πλοίο που ναυλώνεται εκτός της Μαλαισίας, και θα έχει επομένως αρνητική επίδραση στην κυβερνητική πολιτική για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας.

Η νέα φορολογία βαρύνει τους Μαλαισιανούς εφοπλιστές και όταν μετάσχουν σε συγκρότημα με ξένους εφοπλιστές πράγμα που αποτελεί σήμερα συνήθη τακτική στις ναυτιλίες των αναπτυσσόμενων χωρών. Εφαρμόζεται επίσης και στη μίσθωση κοντέϊνερς και στην παραγγελία ναυπηγείας πλοίου στο εξωτερικό. Και όλα αυτά φυσικά αποτελούν τροχοπέδη για την ανάπτυξη του εθνικού εμπορικού στόλου.

Παράλληλα οι Μαλαισιανοί εφοπλιστές ζητούν από την Κυβέρνηση να εφαρμόσει μία σταθερή πολιτική στην χρησιμοποίηση των εθνικών πλοίων στα πλαίσια των κρατικών προμηθειών. Ειδικότερα επειδή πολλοί ξένοι προμηθευτές αρνούνται να φορτώνουν εμπορεύματα επί Μαλαισιανών πλοίων, οι εφοπλιστές ζητούν να νομοθετηθεί διάταξη

μέ την οποία οι ξένοι φορτωτές θα υποχρεούνται να χρησιμοποιούν Μαλαισιανά πλοία, πράγμα το οποίο εφαρμόζεται ήδη από τις περισσότερες υπό ανάπτυξη χώρες.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ραγδαία η πτώση

Ός συνταρακτική χαρακτηρίζεται η κατάσταση της ναυτιλίας στη Μ. Βρεταννία, όπου η πτώση της ναυτιλιακής δραστηριότητας συνεχίζεται άκαθεκτη σε όλους τους τομείς, και ειδικότερα στον αριθμό και το συνολικό τοννάζ των πλοίων, στον αριθμό των εφοπλιστών και στη συμμετοχή του βρετανικού στόλου στον παγκόσμιο μεταφορικό δγκο. Άμεση συνέπεια της συρρικνώσεως αυτής υπήρξε η ανησυχητική μείωση της συμβολής της ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας, η οποία περιορίστηκε σε 548 εκατομ. λίρες το 1983, έναντι 1.150 εκατομ. λιρών του 1980.

Για πρώτη φορά από τριακονταετίας το τοννάζ της βρεταννικής ναυτιλίας έπεσε κάτω των 20 εκατομ. τόν. d.w. και υπολογίζεται ότι εάν δεν ανακοπεί η παρακμή αυτή, στο τέλος του 1986 ο βρεταννικός στόλος δεν θα ξεπερνά τις 400-500 μονάδες συνολικού τοννάζ 10-12 εκατομ. τόνων. Μπορεί κανείς να αναλογισθεί το μέγεθος της καταστροφής όταν συγκρίνει τους αριθμούς αυτούς με τα 1.614 πλοία, 50 εκατομ. τόν. d.w. που κατείχε η χώρα μόλις πρό οκταετίας, όποτε η συμμετοχή της βρεταννικής σημαίας στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο έφθανε το 8,8% έναντι του σημερινού 2%.

Συγχώνευση τών αξιωματικών

Πιστεύεται ότι μέσα στο 1985 θα πραγματοποιηθεί η συγχώνευση των τριών σωματείων αξιωματικών εμπορικού ναυτικού, δηλαδή της Ένώσεως Αξιωματικών Ε.Ν. και Αεροπορίας, της Ένώσεως Υπηρεσιών Εμπορ. Ναυτιλίας και της Ένώσεως Ραδιοτηλεγραφήτων και Ηλεκτρονικών αξιωματικών. Η νέα Ένωση που θα προέλθει από την συγχώνευση θα ονομασθεί Έθνική Ένωση Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού, Αεροπορίας και Θαλασσιών Μεταφορών (NUMAST). Υπέρ της συγχωνεύσεως έχουν ήδη αποφασίσει με μεγάλη πλειοψηφία τα δύο πρώτα σωματεία, ενώ πολύ σύντομα θα διεξαχθεί δημοψήφισμα και στην Ένωση Ραδιοτηλεγραφήτων, όπου η υπέρ της συγχωνεύσεως απόφαση θεωρείται εξασφαλισμένη.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η σύνθεση του πληρώματος

Οι αρμόδιες ναυτιλιακές Αρχές ενέκριναν την αλλαγή του κανονισμού συνθέσεως του προσωπικού των εμπορικών πλοίων. Ο νέος κανονισμός προβλέπει την μείωση του προσωπικού των πλοίων που είναι εφοδιασμένα με σύγχρονα τεχνικά όργανα από τούς 19 άνδρες που ισχύουν σήμερα στους 15. Η σύνθεση αυτή δεν θα εφαρμοσθεί άμεσα αλλά ύστερα από μία δοκιμαστική περίοδο 5 μηνών.

Εγνώσθη εξάλλου ότι πέντε νορβηγικές εφοπλιστικές εταιρίες οι οποίες ναυπηγούν σύγχρονα πλοία σε ναυπηγεία της Ν. Κορέ-

ας και της Γαλλίας αντί συνολικής αξίας 2,7 δισεκ. κορωνών, ζήτησαν να τους επιτραπεί να περιορίσουν ακόμη τη σύνθεση του πληρώματος των εν λόγω πλοίων σε 13 ή 14 τόνους άνδρες, ώστε περιοριζόμενων αναλόγως των δαπανών επανδρώσεως να καταστούν συναγωνιστικά.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Η γραμμή Ειρηνικού — Αφρικής της «Νέντλουντ»

Οι αυξημένες μεταφορικές ανάγκες της γραμμής Δυτικής άκτής ΗΠΑ/Αφρικής οδήγησαν την «Νέντλουντ» στην δρομολόγηση ενός ακόμη σκάφους, του κοντεϊνερόπλοιου «Νέντλουντ Κυότο». Το σκάφος ναυπηγήσεως 1970, έχει μεταφορική δυνατότητα 309 TEU και χωρητικότητα 23.863 κυβικών μέτρων και αναπτύσσει ταχύτητα 17,7 κόμβων. Στην γραμμή αυτή είναι ήδη δρομολογημένα τα σκάφη «Νέντλουντ Κίγκστον», «Νέντλουντ Κέμπλα», και «Νέντλουντ Κίμπερλεϊ». Τα σκάφη εξυπηρετούν τους λιμένες Βανκούβερ, Τακόμα, Πόρτλαντ, Ώκλαντ, Λός Άντζελες, Πόρτ Έξμουθ, Φρημάντλ, Ντάρμπαν, Πόρτ Έλίζαμπεθ, Κέϊπ Τάουν, Λά Γκουέρα και Παναμά και μέσω του Ντάρμπαν εξυπηρετούν το Μαπούτο, την Μπέιρα και την Μομπάσα. Με την δρομολόγηση του «Νέντλουντ Κυότο» από τον Σεπτέμβριο, θα γίνεται ένας απόπλους κάθε 25 ημέρες με χρόνο συμπληρώσεως κυκλικού ταξιδιού 100 ημέρες.

Άλλαγες θα γίνουν ακόμη και στις γραμμές Άπω Ανατολής — Ανατολικής Αφρικής και Άπω Ανατολής — Δυτικής Αφρικής. Στην πρώτη το «Νέντλουντ Μόχ», ναυπηγείας 1977, με μεταφορική δυνατότητα 335 TEU και χωρητικότητα 29.054 κυβ. μ. θα αντικαταστήσει το «Νέντλουντ Κυότο», ενώ στην δεύτερη θα δρομολογηθεί μόνιμα το κοντεϊνερόπλοιο «Νέντλουντ Μαντράς», μεταφορικής ικανότητας 402 TEU και χωρητικότητας 22.640 κυβ. μ. φορτίου.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία

Με άγνοια παρατηρούν οι ναυπηγοί της Σιγκαπούρης, την διεθνή ναυτιλιακή αγορά να διαφεύγει τις έλπίδες για ταχεία ανάκαμψη. Το 1983 είδε μία αύξηση του παροπλισμένου στόλου και μία μείωση του εισοδήματος από την ναυτιλία κατά 34% έναντι του περασμένου έτους. Ειδικά στον τομέα της κατασκευής εξεδρών, ο οποίος και έπληγη περισσότερο, η μείωση έφτασε το 50%. Αντίστοιχα οι ναυπηγήσεις σημείωσαν πτώση κατά 33% και οι ναυπηγοεπισκευαστικές τομές της Σιγκαπούρης, ο πλέον έπικερδής της χώρας, κατάφερε να επισκευάσει συνολικά 60 VLCC και να εξασφαλίσει αναθέσεις για επιμήκυνση πλοίων, μετατροπή όλιετικών σε πλοία επεξεργασίας όλιεμάτων, ανακατασκευή της πλώρης ενός σκάφους καταστροφής άπορριμμάτων, έπισκευή μίας βυθοκόρου που είχε καταστραφεί από ύποβρύχια έκρηξη, έκσυγχρονισμό ρυμουλκών και μετατροπές σε κοντεϊνερόπλοιο.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

‘Η κοινή σύνοδος Ε.Ε.Ε. — Κορμίττη

‘Επραγματοποιήθη στις 5 Σεπτεμβρίου στον Πειραιά η δεύτερη εφ’ετηνη κοινή σύσκεψη των Διοικητικών Συμβουλίων της ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστών και της ‘Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου για την οποία εξέδόθη η κατωτέρω ανακοίνωση από την Ε.Ε.Ε.:

«Στις 5 Σεπτεμβρίου συνήλθαν στην κοινή ημετήσια τακτική σύσκεψη στον Πειραιά τα Διοικητικά Συμβούλια της ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστών και της ‘Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου και συζήτησαν τα σοβαρά θέματα που απασχολούν την ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Στην σύσκεψη, για μία ακόμη φορά εξετάσθηκαν οι δυσμενείς συνθήκες που επικρατούν στο διεθνές ναυτιλιακό χώρο οι οποίες πλήττουν ιδιαίτερα τον ελληνικό εμπορικό στόλο λόγω μεγέθους και έλλειψης εθνικού μεταφορικού έργου. Κατά τη συζήτηση των διαφόρων θεμάτων επισημάνθηκε η προσοχή ιδιαίτερα στα κάτωθι:

1. Ναυτική ‘Εκπαίδευση: Καί τα δύο Συμβούλια θεωρούν ότι το ζήτημα αυτό είναι κρίσιμης σπουδαιότητας γιατί συνδέεται άμεσα με την ύπαρξη και επιβίωση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Γι’ αυτό πιστεύουν ότι επιβάλλεται η επιτάχυνση του εκσυγχρονισμού του όλου συστήματος της ναυτικής εκπαίδευσης και η στενή συνεχής συνεργασία όλων των φορέων της ναυτιλίας για το σκοπό αυτό.

2. ‘Αλληλοασφαλιστικοί οργανισμοί (P & I CLUBS): Συζητήθηκε και εκτιμήθηκε η προσφορά και οι επιτυχίες προσπάθειες της ομάδας εργασίας. ‘Η εξέταση του θέματος θα συνεχισθεί κατά την ειδική σύσκεψη που θα πραγματοποιηθεί στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. με τους ‘Ελληνες Διευθυντές των P & I CLUBS.

3. Συλλογική Σύμβαση: ‘Επισημάνθηκε η ανάγκη της επίσευσεως των εργασιών για την απλούστευση του κειμένου της Συμβάσεως.

4. Ναυτικός συνδικαλισμός: Τονίσθηκε εκ νέου ότι το σχέδιο νόμου που θα καταρτισθεί πρέπει να λάβει υπ’ όψη την ιδιομορφία της ναυτιλιακής επιχειρήσεως που δραστηριοποιείται κατά κανόνα στο διεθνές χώρο.

5. Ν 1376/83: Μετά από μακρά συζήτηση άμφότερα τα Συμβούλια διαπιστώσανε όμοφωνα την αδυναμία του Ν. 1376/83 να ανταποκριθεί στο σκοπό της κατάρτισεώς του. Το πρόβλημα της μειωμένης ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου εξακολουθεί να υφίσταται.

Τέλος τα Συμβούλια ασχολήθηκαν με εσωτερικά οργανωτικά θέματα καθώς και με προβλήματα της καθημερινής ναυτιλιακής πρακτικής.

Κατά τη σύσκεψη παρατηρήθηκε πλήρης ταυτότητα θέσεων και απόψεων άμφότερων των σωμάτων σε όλα τα θέματα. ‘Η επόμενη κοινή σύσκεψη θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο τον Μάρτιο 1985.

‘Υπό την κυανόλευκο

Στο υπουργείο ‘Εμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στο ‘Ελληνικό Νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι σκαφών:

1. «Κρατίλαος», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Golden Breeze», υπό παναμαϊκή σημαία, 6.598 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, που ανήκει στην εταιρία «Seatrust Shipping Inc.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

2. «Σίλβερ Χάπινες», φορτηγό, ναυπηγούμενο Νο. 1278, 13.750 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Silver Happiness Shipping Company S.A.» (κ. Παν. Κωνσταντινίδης).

3. «Αϊτζιαν Ση», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Aegean Sea», υπό λιβεριανή σημαία, 57.802 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, που ανήκει στην εταιρία «Aegean Sea Traders Corporation» (κ. Δημ. Κατεβαίνης).

Καθελκύσεις

‘Από τα ναυπηγεία της Νίππον Κόκαν του Σιμίζου, καθελκύστηκε στις 3 ‘Ιουλίου το μπάλκ κάρριερ «‘Ολύμπικ Μέμουρ» 17.700 τόν. γκρός. Σημαία Παναμά.

Παραδόσεις

‘Από τα ναυπηγεία της Μισοούϊ στο Ταμά-

νο παραδόθηκε στην πλοιοκτήτρια λιβεριανή εταιρία «Olympus Trading Corp.» το πρόντακτ κάρριερ «Ούρανία Κούλουθρος». Το νέο σκάφος έχει χωρητικότητα 66.800 τόνους και είναι εφοδιασμένο με οικονομικού τύπου μηχανή Μπουρμπίστερ ισχύος 15.200 ίππων, προσδίδουσα στο σκάφος ταχύτητα 15.8 κόμβων.

‘Από τα πολωνικά ναυπηγεία του Γκντάνσκ παραδόθηκε στην πλοιοκτήτρια εταιρία «United Shipping & Trading Co.» το πρόντακτ κάρριερ «Πρωτεύς» 46.700 τόν. d.w. Το σκάφος είναι εφοδιασμένο με μηχανή Σούλτζερ 14.000 ίππων, προσδίδουσα ταχύτητα 15,5 κόμβων και ύψωσε σημαία Λιβερίας.

‘Αγοραπωλησίες

— ‘Ελληνες είναι οι αγοραστές του υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγού «Claudia Kogel», 15.139 τόν. d.w. βρετανικής ναυπηγήσεως του 1972, έναντι τιμής περί των 1.5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ‘Ελληνες περιήλθαν τα τρία αδελφά φορτηγά σκάφη «Sea Endeavour», «Sea Encouragement», και «Sea Enterprise» 19.922 τόν. d.w., 13.68 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1974, έναντι τιμής 2.650.000 δολλαρίων ανά σκάφος.

— Μεταξύ ‘Ελλήνων έπωλήθη τελικών το στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Μάννα» 142.916 τόν. d.w., 65.233 τόν. γκρός του 1970, έναντι τιμής περί των 2.6 εκατ. δολλαρίων.

— ‘Υπό έμπιστευτικούς όρους έπωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Μελτέμι III», 25.721 τόν. d.w. 13.858 τόν. γκρός γερμανικής κατασκευής του 1968, έναντι τιμής που πιστεύεται ότι κυμαίνεται περί των 1.5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ ‘Ελλήνων έπωλήθη το λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Oceanica» 58.722 τόν. d.w. 28.101 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1965, έναντι τιμής περί των 1.5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ πλειστηριασμό που έλαβε χώρα στο Ρότερνταμ έπωλήθη το στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «‘Αγιος Νικόλαος Θαλασσοπόρος» 263.382 τόν. d.w. του 1977 έναντι ποσού 6 εκατ. δολλαρίων.

— ‘Ελληνες αγόρασαν το μικτό σκάφος «Τατιάνα» 141.318 τόν. d.w., του 1970, έναντι τιμής 3.5 εκατ. δολλαρίων με άμεση παράδοση.

— ‘Ελληνες επίσης αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Xenia» 29.732 τόν. d.w., 15.894 τόν. γκρός του 1981, έναντι τιμής περί των 7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ πλειστηριασμό που έλαβε χώρα στις ΗΠΑ έπωλήθη το μικτό σκάφος «Πρόδρομος» 97.974 τόν. d.w. 48.781 τόν. γκρός, σουδικής κατασκευής του 1968, έναντι ποσού 2.4 εκατ. δολλαρίων.

Μετονομασίες

— Μεταξύ ‘Ελλήνων έπωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Γιούνιμαρ», 10.672 τόν. γκρός και

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΚΤΗΜΑ ΕΚΤΑΣΕΩΣ ΔΕΚΑ ΣΤΡΕΜΜΑΤΩΝ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΠΙ ΜΕΤΩΠΟΥ ΘΑΛΑΣΣΗΣ 300 ΜΕΤΡΩΝ ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΝ ΜΕ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑΝ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΝ ΔΙΑ ΔΙΑΛΥΤΗΡΙΟΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΑΔΕΙΑΝ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΟΣ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Κ. ΤΣΑΜΑΔΟΝ, ΤΗΛ.: 9823773 — 4125644

ναυπηγήσεως του 1962, τό οποίο μετονομάσθηκε σέ «Γιουνιμάρε» καί διατηρεί τήν Έλληνική (έκπρόσωπος κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

Διαλύσεις

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό «Κάβο Δελφίνι» 10.933 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1960, αντί δολ. 115 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Διαλυτές τής Φορμόζας αγόρασαν τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Κίγκ Άλεξάντερ» 44.886 τόν. γκρός του 1966, αντί δολ. 135 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Διαλυτές τής Κίνας αγόρασαν τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Γεώργιος Τ. Κοροπούλης» 17.487 τόν. γκρός του 1964, αντί δολ. 119 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Επίσης Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Υπατιάννα» 98.429 τόν. d.w., 52.189 τόν. γκρός του 1967, αντί δολ. 131 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τό διάστημα Ιουνίου καί Ιουλίου υπεγράφησαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση τών πληρωμάτων τών κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Γιαγιά Μαρία», κυπριακό, 16.489 τ. γκρός, από 18.11.83, εκπρόσωπος κ. Παντ. Εύθυμιάδης.

— «Νομικός», κυπριακό, 24.424 τ. γκρός από 14.11.83, εκπρόσωπος κ. Παντ. Εύθυμιάδης.

— «Καμάρα», λιβεριανό, 36.112 τ. γκρός, από 20.6.84, εκπρόσωπος κ. Άλέξ. Παλαιοκρασάς.

— «Πέραμος Ι», κυπριακό, 5.872 τ. γκρός, από 18.4.84, εκπρόσωπος κ. Χριστοδ. Κυρίτσης.

— «Γκαλτάϊντ», κυπριακό, 1.222 τόν. γκρός, από 1.7.84, εκπρόσωπος κ. Ίάκ. Καλιγεράκης.

— «Όσεαν Γουίνερ», λιβεριανό, 59.636 τ. γκρός, από 20.5.84, εκπρόσωπος κ. Διον. Κατσιπάνος.

Οί διαγραφές

Κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα, διεγράφησαν από τόν πίνακα τών συμβεβλημένων, τά εξής πλοία:

— «Μάστερ Τζώρτζ», παναμαϊκό, 8.455 τ. γκρός από 17.4.84 λόγω ύψώσεως ελληνικής σημαίας.

— «Λευκάς Στάρ», κυπριακό, 1.5.94 τ. γκρός από 18.6.84 λόγω βυθίσσεως.

— «Γκάλστρον», κυπριακό, 954 τ. γκρός, από 14.6.84 λόγω πωλήσεως.

— «Γκούντ Νιούς», λιβεριανό, 109.693 τ. γκρός, από 15.6.84, λόγω ύψώσεως ελληνικής σημαίας.

— «Άγιος Λουκάς» παναμαϊκό, 4.603 τ. γκρός, από 31.7.84, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.

— «Μεσσηνία», κυπριακό, 1.420 τ. γκρός, από 30.8.84, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Κίναρος» παναμαϊκό, 12.702 τ. γκρός, από 3.7.84, λόγω έγγραφης στά ελληνικά νηολόγια.

— «Ρένα Ζ», παναμαϊκό, 913 τ. γκρός, από 5.7.84, λόγω πωλήσεως.

— «Αλεντέιλ», λιβεριανό, 51.614 τ. γκρός, από 10.7.84, λόγω ύψώσεως ελληνικής σημαίας.

— «Εύνικη», λιβεριανό 29.785 τ. γκρός, από 10.7.84, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Άπολλωνία V», παναμαϊκό, 983 τ. γκρός, από 2.2.83, λόγω βυθίσσεως.

— «Άθήναι Σκάυ», λιβεριανό 8.723 τ. γκρός, από 31.7.84, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Υπαπαντή», παναμαϊκό, 4.634 τ. γκρός, από 31.7.84, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.

— «Γιουρομπρήζ», κυπριακό, 12.087 τ. γκρός, από 6.7.84, λόγω πωλήσεως.

— «Άπόλλων», παναμαϊκό, 5.872 τ. γκρός, από 18.5.84, λόγω πωλήσεως.

— «Μάνια», κυπριακό, 1.597 τ. γκρός, από 21.6.84, λόγω πωλήσεως.

Στίς 30.7.84 τά συμβεβλημένα στό NAT πλοία άνέρχονταν σέ 352 συνολικής χωρητικότητας 6.564.097 τ. γκρός.

Γιά τήν ρύπανση

Οί ένδείξεις πού παρέχουν οί μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου, πού αναφέρονται στό στιγμιαίο ρυθμό καί στή συνολική ποσότητα πετρελαίου πού απορρίπτεται από τούς διαχωριστήρες πρέπει νά λαμβάνονται υπ' όψη συνεχώς καί όχι μόνο όταν τό πλοίο διώκεται γιά πρόκληση ρυπάνσεως. Αυτό προβλέπεται από σχετική απόφαση του IMO τήν όποία έχει αποδεχθεί τό ύπουργείο Ναυτιλίας.

Νέο πρακτορείο

Ο πλοίαρχος κ. Άντώνης Άλαφραγκής, μετά από έπιτυχή σταδιοδρομία σέ ναυτικό πρακτορείο του Πειραιώς, προχώρησε στήν ίδρυση δικής του πρακτορειακής έπιχειρήσεως, τήν ALMARE SHIPPING AGENCY, πού εγκαταστάθηκε στήν όδόν Φίλωνος 86 (Πειραιάς, 18536, τηλ. 453.2776/452.8227/ΑΟΗ 452.1173, τέλεξ 211778 ARK GR, CABLE: ALMARE PIRAEUS). Τό νέο πρακτορείο καλύπτει όλο τό φάσμα τών έξυπηρετήσεων πού μπορούν νά παρασχεθούν από ένα πλήρως οργανωμένο πρακτορείο καί ό κ. Άλαφραγκής σέ σχετική έπιστολή πού απήύθυνε σέ όλους τούς ενδιαφερομένους υπογραμμίζει ότι μέ τήν ίδρυση τής ALMARE του παρέχονται μεγαλύτερες δυνατότητες ώστε ή προσφορά του στίς πρακτορεύσεις τών πλοίων νά είναι περισσότερο αποδοτική. Μέ πεπειραμένους καί αξίους συνεργάτες, τονίζει στήν έπιστολή του, περιμένουμε νά έξυπηρετήσουμε όσο σωστά καί υπεύθυνα υπόσχεσαι ή πείρα, ή γνώση καί ή διάθεσή μας γιά δουλειά.

Άφαίρεση άδειών ναυτικών πρακτόρων

Άφαιρέθηκε όριστικά ή άδεια από τούς ναυτικούς πράκτορες Έμμ. Γιάπαπα καί Γεώργ. Κονταρίνη, στους όποιους επίσης επιβλήθηκαν καί πρόστιμα ύψους 780.000 καί 820.000 δρχ. αντίστοίχως γιατί είχαν εκδώσει έπανεπιλημένα υπεράριθμα εισιτήρια. Οί κ.κ. Γιάπαπας καί Κονταρίνης ήταν πράκτο-

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

COULOUTHROS LTD.

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

ρες των πλοίων «Νάξος» — «Πάρος» και «Αιγαίον» αντίστοιχα και οι αποφάσεις για την αφαίρεση των αδειών τους εκδόθηκαν από το λιμεναρχείο Πειραιώς.

Καταδίκη πλοίαρχου στην 'Αλγερία

Ο πλοίαρχος του φορτηγού «Αιτζιάν 'Αϊλαντ», κ. 'Αθαν. Τζάνος, καταδικάστηκε από τις αλγερινές αρχές σε φυλάκιση έξι μηνών και πρόστιμο 30.000 δολλαρίων γιατί έριξε ξυλεία στη θάλασσα έξω από την 'Αναμπα. Κατόπιν αυτού ζητήθηκε από το ΥΕΝ να γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες από το υπουργείο 'Εξωτερικών για να μετατραπεί η ποινή σε χρηματική, να μετριασθεί και να επιτραπεί ο απόπλους του πλοίου.

Ναυτικός νεκρός από δυναμίτιδα

Σκοτώθηκε ενώ ψάρευε με δυναμίτιδα στον όρμο «Αυλώνια» της Χίου, ο ναυτικός Νικ. Μπίρης 48 ετών, κάτοικος Πυργίου Χίου.

Οι υποψήφιοι για τις Α.Δ.Σ.Ε.Ν.

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Γιώργου Κατσιφάρα παρατάθηκε η προθεσμία υποβολής δικαιολογητικών των υποψηφίων για τις Α.Δ.Σ.Ε.Ν. μέχρι τις 28 Σεπτεμβρίου και η προθεσμία για την υγειονομική τους εξέταση μέχρι τις 25 Σεπτεμβρίου.

Τά ναυτικά φυλλάδια

'Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Αύγουστο 682 νέα ναυτικά φυλλάδια.

'Η σύμβαση του προσωπικού της διώρυγας Κορίνθου

Κυρώθηκε με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας η σύμβαση εργασίας των πληρωμάτων των Ρυμουλκών και των ακάτων της Διώρυγας της Κορίνθου.

Οι άρχαιρεσίες στην ΠΕΜΕΝ

Με την έκλογή έφορευτικής επιτροπής που έγινε στις 4 Σεπτεμβρίου άρχισαν ουσιαστικά οι διαδικασίες για τις άρχαιρεσίες που θα οδηγήσουν στην έκλογή νέας διοικήσεως στην Ένωση Μηχανικών.

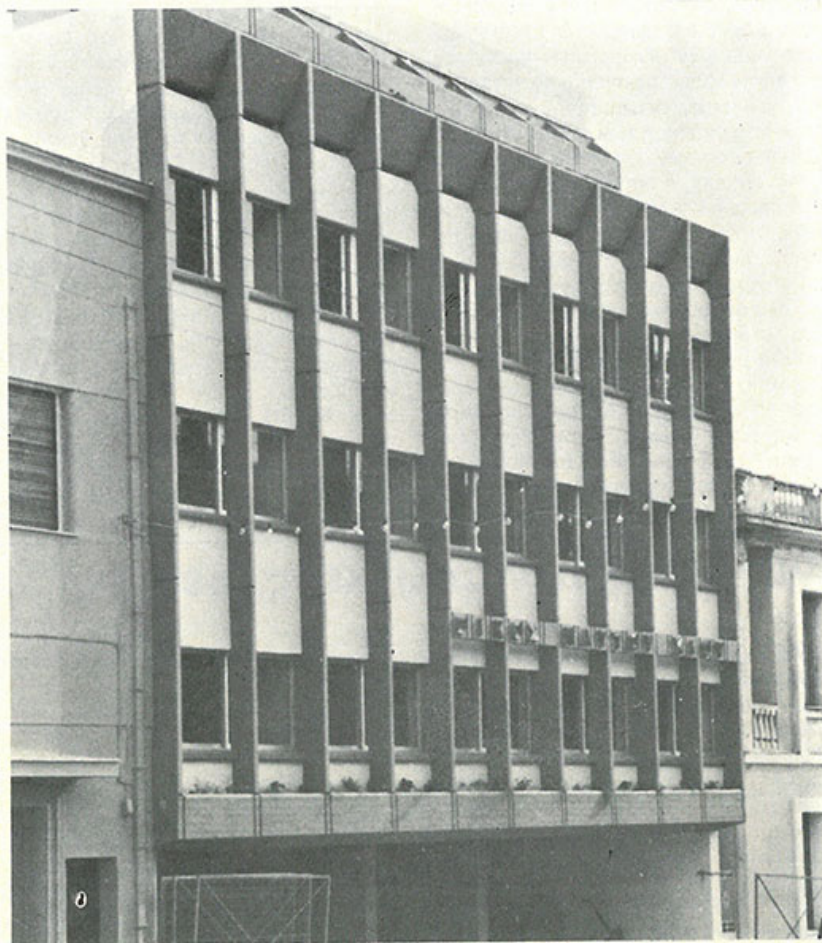
Τό νέο συμβόλαιο ναύλων

Την ερχόμενη Τρίτη και ώρα 12 μεσημβρινή θα γίνει στο «'Ιντερκοντινένταλ» η εκδήλωση που οργανώνει η εταιρία MERRILL LYNCH, στη διάρκεια της οποίας ο αντιπρόεδρος της κ. Μιχ. Παππάς θα αναπτύξει το σχέδιο για την εισαγωγή ενός συμβολαίου ναύλων επί προθεσμία το οποίο επεξεργάζεται ειδική επιτροπή από εκπροσώπους των Χρηματιστηρίων Ναύλων και Έμπορευμάτων του Λονδίνου και της Έμπορικης Ένώσεως Σιτηρών και Κτηνοτροφών, στην οποία συμμετέχει και ο κ. Παππάς. Στην εκδήλωση έχουν προσκληθεί να παραστούν εκπρόσωποι ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ναυλομεσίτες κλπ.

Ζητεί συνεργασία

Τό ενδιαφέρον του σαουδαρβικού οίκου Al Jaafari Est, για συνεργασία με ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, γνωστοποίησε η πρεσβεία μας στο Ριάντ στο ΥΕΝ. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επικοινωνήσουν με τον αραβικό οίκο στο τέλεξ 200260 MUTER S J.

'Εγκαινιάσθηκε ο Οίκος Ναύτου Χίου



Την Κυριακή 2 Σεπτεμβρίου εγκαινιάστηκε από τον υπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα ο Οίκος Ναύτου Χίου, δωρεά του κ. Κώστα Μ. Λεμοῦ.

Στήν τελετή των εγκαινίων του συγχρόνου τετραώροφου κτιρίου παρέστησαν εκτός από τον υπουργό και των μελών της οικογενείας του δωρητή, ο Γεν. Γραμματέας του ΥΕΝ κ. Β. Παπαδόπουλος, ο Νομάρχης κ. Μαρκογιαννάκης, ο Μητροπολίτης κ. Διονυσίου, ο πρόεδρος του ΝΑΤ κ. Δασκαλάκης, ο πρόεδρος του Οίκου Ναύτου κ. 'Αντωνάκος, ο διευθυντής προνοίας του ΥΕΝ κ. Σταμάτης πολλοί βουλευτές, τοπικοί παράγοντες, αντιπροσωπεΐα ναυτεργατικών οργανώσεων και πολλά στελέχη του υπουργείου και των υπηρεσιών του Οίκου Ναύτου.

Μιλώντας κατά την τελετή εγκαινίων ο κ. Κώστας Λεμός ευχαρίστησε τον υπουργό για την παρουσία του και τις προσπάθειές του για την πληρέστερη κατά τό δυνατόν επάνδρωση του Οίκου Ναύτου Χίου και εξέφρασε την έλπιδα πολύ σύντομα να παραληφθεί από πλευράς Οίκου Ναύτου και τό παράρτημα Οίκου Ναύτου Οίνουσών, τό κτίριο του οποίου είναι έτοιμο και αναμένεται ο διορισμός τοπικού ιατροῦ για τή λειτουργία του.

Τό εγκαινιασθέν κτίριο πού μπορεί νά καλύψει όλες τίς ανάγκες ιατροφαρμακευτικής περιθαλψέως των ναυτικών τής Χίου και των οικογενειών τους περιλαμβάνει:

Υπογείους χώρους στους οποίους υπάρχουν εγκαταστάσεις λεβητοστασίου και πιεστικών συστημάτων, αντλίων λυμάτων, αποθηκών και αρχείων, δεξαμενών καυσίμων, τηλεφωνικό κέντρο, χώρος παροχών ΔΕΗ,

ΟΤΕ κ.λπ. Στο μεγαλύτερο μέρος επίσης του υπογείου υπάρχει πρότυπο ακτινολογικό εργαστήριο, τό οποίο περιλαμβάνει γραφεία ακτινολόγου και αδελφής νοσοκόμου, έμφανιστήριο, θάλαμο ακτινοσκόπησης, αποδυτήρια προετοιμασίας ασθενών W.C. χώρους ανανήψεως, και μεγάλους χώρους αναμονής για ασθενείς.

Στόν ισόγειο χώρο, όπου είναι οι είσοδοι του κτιρίου πρός τούς όρόφους και μέσω αίθριου στο υπόγειο, υπάρχουν χώροι στάθμευσης ασθενοφόρων και αυτοκινήτων.

Τό κυρίως τετραώροφο κτίριο, όλικής επιφάνειας περίπου 700 τ.μ. στεγάζει:

— Στόν 1ο όροφο τά γραφεία Διευθυντού, 'Αρχιάτρου, 'Ιατρικού 'Ελέγχου, Προϊσταμένης 'Αδελφής, Γραμματείας και Λογαριασμών.

— Στόν 2ο όροφο τρία εξεταστήρια παθολογικά και ένα καρδιολογικό μέ ιδιαίτερα αποδυτήρια ιατρών.

Στόν 3ο όροφο όρθοπεδικό, χειρουργικό, γυναικολογικό και μικροβιολογικό εξεταστήριο.

Στόν 4ο όροφο υπάρχουν δύο γραφεία - εξεταστήρια παιδιάτρων, χώροι έμβολιασμών και εξεταστήριο - γραφείο όδοντιάτρου και όφθαλμιάτρου.

Τέλος στο δώμα βρίσκεται ο μηχανολογικός εξοπλισμός του άνεγκυστήρα πού είναι ειδικά κατασκευασμένος για νά δέχεται φορεία ασθενών και λειτουργεί μέχρι και τό υπόγειο. Σέ όλους τούς όρόφους υπάρχουν W.C. (άνδρων/γυναικών) ξεχωριστά για επίσκεπτας - ασθενείς και για ιατρούς και άνετοι χώροι αναμονής.

Τοποθετήσεις και μεταθέσεις λιμενικών

Μετά τις προαγωγές που ακολούθησαν την επιλογή νέου αρχηγού έγιναν τοποθετήσεις νέων αρχιπλοίων και οι ετήσιες μεταθέσεις λιμενικών αξιωματικών που είχαν καθυστερήσει λόγω της άναμνης για τη μεταβολή της ήγαςίας ενώ προηγουμένως είχε ανακοινωθεί η ανάθεση των καθηκόντων του υπαρχηγού προσωρινώς στον αρχιπλοίαρχο 'Ιωάν. Μανουσάκη, ο οποίος κατά τα φαινόμενα θα επιλεγεί τελικά υπαρχηγός. Κύριο χαρακτηριστικό των μεταθέσεων είναι η τοποθέτηση πλοίων σε λιμεναρχεία και η διατήρηση προαχθέντος πρόσφατα στο βαθμό του πλοίαρχου στο λιμεναρχείο στο οποίο υπηρέτησε.

Σύμφωνα με τις σχετικές αποφάσεις του 'Υπουργού κ. Γιώργου Κατσιφάρα τέσσερις από τους νέους αρχιπλοίαρχους τοποθετήθηκαν ως εξής: Γεώργ. Σπαρτιώτης, διευθυντής στη Διεύθυνση Προνοίας Ναυτικών, Στυλ. Λαΐνης, προϊστάμενος στην 'Υπηρεσία Διοικήσεως (διατηρεί παράλληλα και τα κα-

θήκοντα διευθυντού της Διευθύνσεως Διοικήσεως και 'Ασφάλειας Προσωπικού), 'Αριστ. Παπανδρέου, κεντρικός λιμενάρχης Πειραιώς και Χρ. Ντούνης, διευθυντής στην 'Επιθεώρηση 'Εμπορικών Πλοίων (διατηρεί προσωρινά και τη Διεύθυνση 'Οργανώσεως 'Εκπαιδεύσεως). Δέν τοποθετήθηκε ακόμη ο αρχιπλοίαρχος 'Αγγ. Γεωργακόπουλος, ενώ με άλλες ύπουρικές αποφάσεις έγιναν οι κατωτέρω μεταθέσεις αξιωματικών:

Πλοίαρχοι: Γεώργ. Βασόπουλος, διευθυντής στη Διεύθυνση Ναυτικής 'Εργασίας, Δημ. Μπαγαδόπουλος, διευθυντής στη Διεύθυνση Ναυτιλιακής 'Υποδομής, Εύστ. Τζαβέλας, διευθυντής στις Διευθύνσεις 'Εκπαιδεύσεως και 'Οργανώσεως και Λειτουργίας Σχολών, Μάρκ. Πλακιώτης, διοικητής στην ΑΔΣΕΝ 'Ασπροπύργου, Βασ. Παπαγιάννης, υποδιευθυντής στην 'Επιθεώρηση 'Εμπορικών Πλοίων, Πασχ. Γερακάκης, λιμενάρχης Θεσσαλονίκης, Παν. Καλογεϊτόνας, διοικητής στην ΑΔΣΕΝ Νεάς Μηχανιώνας,

Κων. Σταμάτης, διευθυντής στην 'Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων, Μερκ. Φουρτούνας, λιμενάρχης 'Ηρακλείου και Στ. Πολιτάκης, λιμενάρχης Καβάλας. Σημειώνεται ότι στη Ρόδο παραμένει λιμενάρχης ο 'Αγγ. Τούντας, ο οποίος προήχθη πρόσφατα σε πλοίαρχο.

'Αντιπλοίαρχοι: 'Ιωάν. Κυρδής, τμηματάρχης στη Διεύθυνση 'Οργανώσεως 'Εκπαιδεύσεως, Μιχ. Δορκοφίκης, τμηματάρχης στη Διεύθυνση Προνοίας Ναυτικών, 'Αλέξ. Δασκαρόλης, τμηματάρχης στη Διεύθυνση 'Εκπαιδεύσεως, Δημ. Θεοχαρίδης, λιμενάρχης Χίου, Βασ. Τσανάκης, διοικητής ΑΔΣΕΝ Χίου, 'Ιωάν. Παρασκευάς, τμηματάρχης στη Διεύθυνση Οικονομικών 'Υπηρεσιών και Παν. Τσακανίκας διευθυντής στο ΓΕΝΕ.

Πλωτάρχες: Δημ. Βενετσάνος, στο ΥΕΝ, Δημ. Παπαζαφείρης, διευθυντής σπουδών στη Σχολή 'Υπαξιωματικών Λ.Σ., 'Ιωάν. Ζουμπούλης, λιμενάρχης Σάμου, Παλ. Νικολάου, στο λιμεναρχείο Πειραιώς, Θεοδ. Παπακωνσταντίνου, επιτηρητής των δοκίμων σημαιοφόρων Λ.Σ. στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, 'Ιωάν. 'Αραβαντινός, τμηματάρχης στη Διεύθυνση Ναυτικής 'Εργασίας, 'Εμμ. Κυριακάκης, διοικητής στην ΑΔΣΕΝ Κεφαλονιάς, Μιχ. Μαλέρμπας, τμηματάρχης στη Διεύθυνση Οικονομικών 'Υπηρεσιών, Κων. Πολίτης, στο ΓΕΝ, Νικ. Κοκκινόπουλος, τμηματάρχης στη Διεύθυνση Οικονομικών 'Υπηρεσιών, 'Ηλ. Γεωργουλέας, τμηματάρχης στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, Νικ. Κυπριαδάκης, στο λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης, Γεώργ. Πιλιότσης, στην ΑΔΣΕΝ Πρέβεζας και Στ. Παπαστεργίου, στο ΚΕΣΕΝ.

'Υποπλοίαρχοι: Γεώργ. Πανταζής, στη Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου, 'Αθαν. Χηρόπουλος, στο λιμεναρχείο Πειραιώς, 'Αχιλ. Σπυρόπουλος, λιμενάρχης Κεφαλονιάς, Νικ. Ξενάκης, διοικητής στην ΑΔΣΕΝ Κύμης, 'Απ. Νασίκας, λιμενάρχης Σύρου, Δημ. Γεωργακόπουλος, διοικητής στα Δημόσια Λύκεια Ε.Ν., Πελ. 'Αγγελόπουλος, λιμενάρχης Καλαμάτης, Εύστ. Πέττας, στη Διεύθυνση 'Ελέγχου Ναυσιπλοΐας, Κων. Μούντριχας, στο λιμεναρχείο Πάτρας, Γρ. Μπουρούκης, λιμενάρχης Πύλου, 'Ιωάν. Μακρής, στην 'Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων, Δημ. 'Ανδρουτσός, στο λιμεναρχείο 'Ελευσίνας, Γεώργ. Τσιρώνης, τμηματάρχης στη Διεύθυνση 'Ωκεανοπόρου Ναυτιλίας και Τριαντ. Χαλκιάς, στο λιμεναρχείο Πειραιώς.

'Ανθυποπλοίαρχοι: 'Ιωάν. Καραγιάννης, λιμενάρχης Σπετσών, 'Αντ. Σάρδης, τμηματάρχης στη Διεύθυνση 'Ελέγχου Ναυσιπλοΐας, Νικ. Χατζόπουλος, λιμενάρχης 'Ισθμίας, Χρ. 'Αποστολάκης, λιμενάρχης 'Ηγουμενίτσας, Γεώργ. Μανωλάτος, στην ΑΔΣΕΝ 'Ασπροπύργου, Νικ. Ραδίτσας, στη Διεύθυνση Λιμενικής 'Αστυνομίας, 'Απόστ. 'Αλεξάτος, λιμενάρχης 'Ιθάκης, 'Ιωάν. Μπλούνας, λιμενάρχης 'Ανδρου, Γεώργ. Καναβός, στο λιμεναρχείο Μυτιλήνης, Γεώργ. Κυριακούλης, στο ΥΕΝ, Δημ. Τσιμπούρης, λιμενάρχης Αίγινας, 'Ανδ. Σινογεώργιος, λιμενάρχης 'Αντίκυρας, 'Ηλ. Σιωνίδης, στη Διεύθυνση 'Ασφάλειας Προσωπικού, 'Αργ. Τσοῦρος, στο ΚΕΣΕΝ, Κων. Μπριλάκης, λιμενάρχης Κορίνθου, 'Ηλ. Τάσος, στη Διεύθυνση Τεχνικών 'Υπηρεσιών και Δημ. Δημόπουλος, στην ΑΔΣΕΝ 'Ασπροπύργου.

Σημαιοφόροι: Βασ. Λυκούσας, στο λιμεναρχείο Πειραιώς, 'Αγγ. Κουδέρης, λιμενάρχης Πόρτο Λάγος, Γερ. 'Αλεβιζάτος, λιμενάρχης Λευκάδας, Γεώργ. Βουρέκας, λιμενάρχης στο Πόρτο Χέλι και Νικ. Βαλιαντός, στη ΔΣΗΝΟ.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

(Δολλάριο ανά μετρικό τόνο, εκτός αν άλλως σημειώνεται, όπως διαμορφώθηκαν στις 12 Σεπτεμβρίου).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	166/167	174/175	255/258
Βοστώνης	178/179	184/185	250/252
Ν. 'Υόρκης	169.50/171	174/177	250/252
Φιλαδέλφειας	174/174.50	176.50/178	250/252
Βαλτιμόρης	173/174	176.50/179	250/255
Νόρφολκ	—	179.50/180	246/250
Τσάρλεστον	174/175	177.50/178.50	251/252
Σαβάννας	174/175	181/182	246/252
Τζάκσονβιλ	176/177	189/190	263/264
Π. 'Εβερκλέϊτς	185.50	195	258
Τάμπας	173/177	178/183	242/245
Μόμπιλ	168/169	174/175	250/252
Ν. 'Ορλεάνης	166.50/168	172.50/174	245/250
Μπωμόνι/Π. 'Αρθουρ	167.50/171	174.50/179	250/258
Χιούστον	166/168	172/174	250/251
Κόρπους Κρίστι	169/170	175/176	245/247
Λός 'Αντζελες	168/171	173/175	229/230
Σάν Φραντζίσκο	168/171	173/175	230/235
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	—	179.50/182	226/230
Σηάτλ	172/174	176/182	226/230
Βανκούβερ	—	195/200	295/300
'Αγ. Ευστάθιος	179/181	187/190	265/270
Μποναϊρ	185	193	266
Φρήπορτ/Μπαχάμας	181/182	186/187	260/265
'Αρούμπας/Κιουρασάο	182.50/185.10	195.20/198.80	258.20/260.80
Τρίνινταντ	188/193	200/205	290/300
Σαιντ Κρουά	28.45	29.20	37.40BBL
Βενεζουέλας	27.21	27.45	35.78
Βραζιλίας	180	184	315
'Αμβέρσας	179/180	181.50/183	220/223
Ρότερνταμ	178/179	181/182	221/223
'Αμβούργου	177/178	180/181	224/225
Γαλλίας	176/178	187/189	253/256MTW
'Ισπανίας	180/181	185/187	244/247MTW
Θέουτας	179/180	184/186	245MTW
Γένουας	180/181	185/186	243/248
Αύγουστας	179/181	183.50/186	243/248
Σάρροχ	181/182	186/188	246/250
Πειραιώς	—	185/188	246/250
Σουέζ Κανάλ	183/193	186/196	251/264
Κουβέϊτ	179	183	260
Ντάρμπαν	—	178.50/180	317/320MTW
Σιγκαπούρης	179/180	184/186	241/243
'Ιαπωνίας	185/186	188/191	255/260

Κόπηκε στά δύο τό «Mont Louis»

Τό μικρό γαλλικό φορτηγό «Mont Louis» πού βυθίστηκε ανοικτά τών βελγικών ακτών μέ φορτίο ούρανιού, κόπηκε στη μέση μετά από σφοδρή θαλασσοταραχή πού πλήττει τήν περιοχή. Όπως δήλωσε εκπρόσωπος τής εταιρίας «Smit Tak» πού έχει αναλάβει τήν ναυαγίαρσία, τό σκάφος κόπηκε στο σημείο όπου οί δύτες είχαν ανοίξει ανοίγματα γιά νά αφαιρέσουν τά 30 ειδικά κοντέινερς μέ τό ραδιενεργό υλικό.

Τό Βιετνάμ καθίσταται μέλος τοῦ IMO

Σέ 126 ἑφτασαν τά μέλη τοῦ Διεθνούς Ναυτιλιακοῦ Ὄργανισμοῦ μέ τήν ὑπογραφή ἐκ μέρους τής Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας τοῦ Βιετνάμ τής Συνθήκης τοῦ IMO στόν Ὄργανισμό Ἑνωμένων Ἐθνῶν στίς 12 Ἰουνίου 1984.

Κατάσχεση πλοίου ἀπό τό πλήρωμα

Ἄδεια κατασχέσεως χορηγήθηκε ἀπό τόν ὑπουργό κ. Γιώργο Κατσιφάρα, στοῦ πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ «ΚΩΣΤΑΣ» ἐπειτα ἀπό ἀδυναμία τής πλοιοκτητρίας εταιρίας νά ἀνταποκριθεῖ στίς οἰκονομικές ὑποχρεώσεις τής.

Ἑστάλησαν ἐφόδια

Ἡ πλοιοκτήτρια εταιρία τοῦ λιβεριανοῦ μικτοῦ «Λορέντζο Χαλκούσης», γνωστοποίησε στοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ὅτι τό περασμένο Σάββατο, τό πλοίο πού βρίσκεται στό λιμάνι Ἀχμάντι τοῦ Κουβέιτ ἀπό τά μέσα Ἰουνίου λόγω διαφορῶν πού ὑπάρχουν μέ τίς τοπικές ἀρχές, ἐφοδιάσθηκε μέ 200 τόννους νερό, τήν Κυριακή μέ τρόφιμα καί τή Δευτέρα μέ 30 τόννους πετρέλαιο γιά τήν κάλυψη τῶν ἀναγκῶν τοῦ πληρώματος. Προηγουμένως οί ἀξιωματικοί τής γέφυρας καί τοῦ μηχανοστασίου καθώς καί ὁ ἀντιπλοῦς πού εἶναι Ἕλληνες εἶχαν ἀποστείλει τηλεγράφημα στοῦ YEN μέ τό ὅποιο ἀνέφεραν ὅτι τό πλοίο δέν εἶχε νερό, τρόφιμα καί πετρέλαιο καί ζητοῦσαν νά ἐπαναπατρισθοῦν.

Τό ἐρχόμενο Σάββατο ὁ χορός τής Λέσχης Πλοιάρχων

Ἡ λέσχη πλοιάρχων Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων θά δώσει τόν ἐτήσιο χορό τής τό ἐπόμενο Σάββατο, 22 Σεπτεμβρίου, στοῦ κέντρου «Ἀφροδίτη» στόν Ἀστέρα τής Γλυφάδας. Ἡ ἐκδήλωση, στήν ὁποία καλοῦνται νά μετάσχουν τά μέλη μέ τούς φίλους τους, θά ἀρχίσει στίς 9 τό βράδυ μέ τήν προσφορά ποτοῦ καί θά συνεχισθεῖ μέ δειπνο (θά ὑπάρχει μπουφές) καί χορό μέχρι τίς πρωινές ὥρες. Πληροφορίες καί δηλώσεις συμμετοχῆς Δευτέρα καί Πέμπτη, ἀπό 5.30 - 7.30 μ.μ., στοῦ τηλεφώνου τής Λέσχης 452.5461.

Συνάντηση γιά τίς ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις

Μεταξύ 2 καί 4 Ὀκτωβρίου θά πραγματοποιηθεῖ στή Ναυτιλιακή Λέσχη ἡ Διεθνής Συνάντηση γιά τήν Παγκόσμια Οἰκονομία καί τίς Ναυτιλιακές Χρηματοδοτήσεις πού ὀργανώνει ἡ Λέσχη μας σέ συνεργασία μέ τό Κέντρο Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας τοῦ City University Business School, London.

Λόγω τοῦ ἐνδιαφέροντος πού παρουσιάζουν τά τρία ἡμερήσια σεμινάρια, οί ἐνδιαφε-

ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟΣ ΠΛΟΗΓΟΣ



Ἐνα εὐχρηστο σύστημα αὐτόματης πλοήγησης παρουσιάσθηκε πρόσφατα ἀπό τήν «Ραῦθσον» μέ τό ὄνομα «Ραῦσσας — 200». Χρησιμοποιώντας τήν βοήθεια πέντε τροχιακῶν δορυφόρων παρέχει τό στίγμα τοῦ σκάφους μέ ἀκρίβεια ἑκατό γιάρδων, ἐνῶ κατά τά ἐνδιάμεσα διαστήματα, ὅταν οἱ δορυφόροι δέν εἶναι ὁρατοί, ὑπολογίζει τό στίγμα μέ τήν βοήθεια στοιχείων ἀπό τήν πυξίδα καί τό ταχύμετρο τοῦ σκάφους. Ἀκόμη τό «Ραῦσσας — 200» μπορεῖ νά συνδεθεῖ μέ δέκτες στοιχείων «Λοράν» καί «Ὠμέγα» καί νά παρουσιάσει σέ ὁθόνη τήν πορεία, ταχύτητα καί ETA τοῦ σκάφους, τοπική ὥρα, τίς τελευταίες πέντε μετρήσεις στίγματος, διαθέτει συναγερμό πορείας καί ἀγκυρας καί τά στοιχεῖα τοῦ συστήματος μποροῦν νά τυπωθοῦν σέ ἐκτυπωτή. Τό «Ραῦσσας — 200» ζυγίζει μόνο 5 κιλά, ἔχει διαστάσεις 271X314X165 χιλιοστά καί ἔχει περάσει μέ ἐπιτυχία τά τεστ ἀντοχῆς τοῦ κατασκευαστοῦ.

ρόμενοι καλοῦνται νά δηλώσουν συμμετοχή τό ταχύτερο δυνατόν.

ΠΕΝΘΗ

Νέα ἐκδοση τοῦ A.B.S.

Ἐνα χρήσιμο βιβλίο 100 σελίδων ἔχει ἐκδόσει τό ABS, μέ τίτλο «Κατάλογος Ἑγκεκριμένου Ὑλικοῦ». Τό βιβλίο πού χωρίζεται σέ δύο τμήματα, ἐξυπηρετεῖ τούς πλοιοκτῆτες, ναυπηγούς καί κατασκευαστές ὑλικῶν στήν ἐκλογή ὑλικῶν καί ἀνταλλακτικῶν ἐνῶ θά μειώσει ἐπίσης τόν χρόνον ἐπιθεωρήσεως γιά τό ABS, τόν σχεδιαστή καί τό ναυπηγεῖο. Τό πρῶτο τμήμα τοῦ ὁδηγοῦ καλύπτει διάφορα ὑλικά πού ἔχουν ἐγκριθεῖ ἀπό τό ABS γιά χρήση ἐπὶ τῶν σκαφῶν πού ἔχουν ταξινομηθεῖ στόν νηογνώμονα καί τό δεύτερο μέρος περιλαμβάνει τίς ἐγκεκριμένες Μηχανές Ἑσωτερικῆς Καύσεως. Ἀκόμη ὑπάρχει καί ἕνα τρίτο τμήμα πού θά συμπεριληφθεῖ στίς προσεχέες ἐκδόσεις πού θά περιλαμβάνει τούς ἐγκεκριμένους Μειωτήρες. Στό πρῶτο τμήμα τά ὑλικά εἶναι καταχωρημένα μέ στοιχεῖα ὅπως ὄνομα κατασκευαστοῦ, τύπος ὑλικοῦ, ἀριθμός μοντέλου, μέγεθος, βαθμολογία καί ἡμερομηνία ἐλέγχου, ὅπως ἐπίσης καί μία σύντομη περιγραφή τής λειτουργίας τοῦ ὑλικοῦ. Στό τμήμα τῶν Μηχανῶν καταχωροῦνται ὁ κατασκευαστής, ἀριθμός μοντέλου, ἀριθμός κυλινδρῶν, ἱπποδύναμη, στροφές ἀνά λεπτό καί ἡ ἡμερομηνία ἐλέγχου ἀπό τό ABS καί περιλαμβάνονται μηχανές μέ ἱπποδύναμη ἕως 56.916 HP.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΕΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ

Πλήρης ἡμερῶν ἀπεδήμησε εἰς Κύριον ὁ ναύαρχος Ἀθανάσιος Τσεμπερόπουλος, πού διαπόνησε μιά ὁλόκληρη ζωὴ στό ναό τής ναυτιλιακῆς διοικήσεως, ξεκινώντας ἀπό τόν οἰκονομικό κλάδο τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ καί φθάνοντας ὡς τήν Ἀρχηγία τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Ἦταν ὁ τελευταῖος ἐπιζών ἀπό τούς κατά τή σύσταση τῆς Ἀ.Σ. μεταγενέστες ἀξιωματικούς τοῦ Π.Ν.

Μέ εὐρεία μόρφωση καί βαθύτατη πείρα, προικισμένος μέ εὐφυΐα, εὐστροφία καί ταχεῖ ἀντίληψη, ἀνταποκρίθηκε μέ πραγματική ἐπιτυχία σέ ὅλες τίς πολυποικίλες καί σοβαρότερες θέσεις στίς ὁποῖες τόν ἔφερε ἡ ὑπηρεσιακή του ἀνέλιξη. Τελικά ὡς Γεν. Διευθυντής τοῦ YEN ἄφησε ἀνεξίτηλη τή σφραγίδα τής προσωπικῆς του συμβολῆς στό μέγαλα καί ἐπικάιρα θέματα τής ναυτιλίας.

Ἀποχωρήσας τής ἐνεργοῦς ὑπηρεσίας παρέμεινε στόν εὐρύτερο ναυτιλιακό κύκλο, ὅπου πολύτιμη στάθηκε ἡ προσφορά τής εἰδικῆς γνώσεως καί τής μακρότατης πείρας του. Κοινωνικός καί εὐχάριστος, ὑπῆρξε πάντα ἐκλεκτό μέλος τής μεγάλης ναυτιλιακῆς οἰκογένειας καί στενός φίλος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πού πενθοῦν εὐλικρινά τήν ἀπώλειά του.



Θαλάσσια ατυχήματα

ΟΝΟΜΑ	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγήσ.	Κατηγορία/Συνθήκες
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΕΤΟΣ	Έλληνική	3.065	1972	Υπέσ η ζημία στον πυθμένα και την προπέλλα στην Μερσίνη στις 14/8, χωρίς να γνωσθούν λεπτομέρειες.
ΒΕΡΓΩ	Έλληνική	57.527	1972	Προσάραξε κατά την έξοδο από δεξαμενή επισκευών στο Μόρισβιλ στις 1/9 και υπέστη ζημιές στο πηδάλιο. Στις 4/9 κατά τη διάρκεια ελιγμών στον Π. Ντελαγουέρ, προσάραξε ρυμουλκούμενο και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές στον πυθμένα.
ΚΑΛΥΨΩ	Έλληνική	6.172	1973	Κατά την φόρτωση γενικού φορτίου στο Ρότερνταμ στις 29/8 υπέστη πυρκαϊά μικρής εκτάσεως ή οποία κατεστάλη αφού κατέστρεψε μέρος του φορτίου.
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	Έλληνική	11.500	1982	Υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές συνεπεία βλάβης γερανού και πτώσεως φορτίου στη Γιοκοχάμα, στις 3/9. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΛΕΒΑΝΤΕ	Έλληνική	33.980	1967	ΗΠΑ για Μιζουσίμα, εμπορτο άνθρακα, συγκρούστηκε στις 2/9, με το φορτηγό «Wakaei Maru» σε θέση 33 56B, 134 59A.
ΜΑΡΙΓΩ	Έλληνική	9.824	1972	Ραγκούν για Άμπιτζάν, κατέπλευσε στο Κολόμπο στις 6/9 με βλάβη στη μηχανή και άγκυρα.
ΤΖΩΝ Π.	Έλληνική	12.011	1968	Συγκρούστηκε στο Ρεσίφε, στις 26/8 με τη βυθοκόρο «Anacazu» και υπέστη ρήγμα στην άριστερή πλευρά και ελασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές και απέπλευσε προς Ρίο Ιανέιρο για μόνιμες επισκευές.
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	Λιβερίας	2.737	1968	Υπέστη ζημία στην βοηθητική μηχανή κατά το ταξίδι Περού — Νιού Τζέρσεϋ, στις 15/8. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Μπρούκλιν.
ΓΚΙΚΑΣ	Έλληνική	10.991	1980	Συγκρούστηκε στην Τζέντα, στις 1/9 με το τάνκερ «Al - Zait Al Araby IV» και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές. Μόνιμες επισκευές αναβλήθηκαν.
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	Έλληνική	39.214	1968	Κατά την φόρτωση στην Τερνέστη, στις 8/9, υπέστη έκρηξη στην ηλεκτρογεννήτρια. Κατέπλευσε στον Πειραιά για επισκευές στις 12/9.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	Έλληνική	9.812	1968	Συγκρούστηκε στη Χαλδία, στις 26/8, με το φορτηγό «Σόν Δημήτρης».
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	Έλληνική	20.178	1967	Ανεφερε ρήγμα στα ύφαλα και είσορη υδάτων στο κύτος, στο Π. Μαντριν, στις 9/9.
TANKERΣ:				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII	Έλληνική	68.411	1975	Έλευσινα για Γιέμπο, συγκρούστηκε στις 31/8 με φορτηγίδα κατά την διάβαση της Διώρυγας του Σουέζ και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΠΑΣΑΔΕΝΑ	Έλληνική	45.127	1967	Ανεφερε βλάβη στην ηλεκτρογεννήτρια, στον Πειραιά, στις 3/9.
ΤΖΕΜΙΝΙ IV	Παναμαϊκή	9.842	1973	Κατά την εκφόρτωση στο Ράς Σίφ, στις 27/8 υπέστη ζημιές στο μηχανισμό πηδαλίου.

Η ναυλαγορά

Με κάποιο δισταγμό, όχι άδικαιολόγητο, η στήλη έρχεται να διαπιστώσει μία βραδεία αλλά σαφώς άνοδική τάση της παγκόσμιας ναυλαγοράς σε όλους σχεδόν τους βασικούς τομείς. Δεν μιλάμε, φυσικά, για ουσιαστικές μεταβολές των επιπέδων των ναύλων άφού κάτι τέτοιο απαιτεί μία δραστική μεταβολή στη σχέση προσφοράς - ζήτησης, πράγμα που μπορεί να επιτευχθεί μόνο με μία σημαντική μείωση της διατιθέμενης χωρητικότητας ή την αύξηση του όγκου των μεταφορών πού — και τὰ δύο — απαιτούν προσπάθεια και χρόνο.

Όμως, για μία ακόμα φορά διαπιστώνουμε ότι η δυνατότητα αντίστασης του πλοίου στην καθοδική τάση των ναύλων δεν έχει κλείσει και ότι, στην παραμικρή ευκαιρία, αυτό άντεπιτίθεται.

Πιθανώς βρισκόμαστε σε ένα μεταβατικό στάδιο όπου είναι ακόμη νωρίς να εξαγάγει κανείς όρθα συμπεράσματα. Άλλωστε, τὰ πλήρη στοιχεία των τρεχουσών πράξεων δεν μὰς είναι γνωστά. Παρατηρητές της άγοράς, όμως, πού συνδυάζουν τή γνώση με εκείνη τήν «αίσθηση» για προβλέψεις, δεν άποκλείουν ή παρούσα στιγμή να είναι ή άρχή μιάς «λογικής» ανάκαμψης πού θά βρεί τήν πλήρη της έκφραση μέσα στους πρώτους μήνες τούς 1985.

Σε ίκανοποιητικά επίπεδα κινήθηκε ό τομέας των σιτηρών όπου σημειώθηκαν κέρδη τής τάξεως των 50 σέντς για τήν μεταφορά σε rapamach από Κόλπο για Κόντινεντ.

Κέρδη τής αὐτῆς, άν όχι μεγαλύτερης τάξης πιθανόν να σημειώθηκαν και στο αντίστοιχο ταξίδι για Ιαπωνία, άν και μὰς λείπουν έπίσημες ανακοινώσεις. Άπό όρισμένες φήμες και άκριτομύθειες πού άφορούν σε μελλοντικές φορτώσεις, τό συμπέρασμα αυτό δεν φαίνεται άδικαιολόγητο. Στο ίδιο πάντα μέγεθος, οι ναύλοι από Β. Ειρηνικό για Ιαπωνία σταθεροποιήθηκαν στα δολ. 10.50 ενώ σημαντική κίνηση είχαμε από τις Μεγάλες Λίμνες πού πλήρωσαν τούς 15.000 τόννους για Άλγερία (500 τ. εκφόρτωση) δολ. 34 και τήν ίδια ποσότητα για Μαρόκο (3.000 τ.) δολ. 21.50 φίο. Οι 16.000 τόννοι για Κόντινεντ κλείνονταν στα δολ. 16.50/17.50 άναλόγως προορισμού ενώ οι 18.000 τόννοι με συμπλήρωση Άγ. Λαυρέντιο στους 28.000 τόννους πλήρωσαν δολ. 16 και 9, αντίστοιχα. Τέλος, κάποια κίνηση παρατηρήσαμε από Ν. Άμερική ενώ σποραδικές ναυλώσεις από Κόντινεντ κυριαρχούνται από τό κριθάρι σε σάκκους για Έρυθρά όπου οι 20.000 τόννοι πλήρωσαν δολ. 22.75 φίο με όψιόν Περσικό στα δολ. 29.

Όχι μικρό ενδιαφέρον παρουσίασαν οι άνθρακες και τὰ μεταλλεύματα με ιδιαίτερη έμφαση στα πολύ μεγάλα πλοία πού, μετά από μία τρίμηνη άνάπαυλα, φαίνονται να επανέρχονται στο προσκήνιο. Οι 115.000 τόννοι από Χ. Ρόντς με συμπλήρωση Ν. Άφρική για Ιαπωνία στα δολ. 11.80 είναι μία ουσιαστική βελτίωση. Παράλληλα σημειώνουμε τόν αυξανόμενο όγκο τής ζήτησης πού προωινίζει μάλλον καλύτερες μέρες.

Μάλλον πενιχρή ή συμβολή τής ζάχαρης, στην άνέλιξη τής άγοράς με λίγα ενδιαφέροντα κλεισίματα, ιδίως στο χώρο τής Άπω Άνατολής.

Άντίθετα, τὰ λιπάσματα κινήθηκαν ίκανοποιητικά και, αυτή τή φορά, όχι μόνο για λο-

γαριασμό τής Ινδικής Κυβέρνησης. Γάλλοι, λατινοαμερικανοί και μή κατανομαζόμενοι ναυλωτές προστέθηκαν στους δραστήριους Ινδούς.

Τό μελανότερο, ίσως, σημείο τής άγοράς είναι ή συνεχιζόμενη άπραξία στον τομέα του γενικού φορτίου πού έχει φέρει τὰ τουηντέκερς σε άδιέξοδο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σοβαρό μέρος τής αύξησης του ενδιαφέροντος για σιτηρά εκφράσθηκε με τις χρονοναυλώσεις με φημολογούμενους πρωταγωνιστές τούς Σοβιετικούς αλλά και άλλους σοβαρούς ναυλωτές πού έδειχναν ενδιαφέρον τόσο για ταξίδια όσο και για περίοδο μέχρι και ενός έτους.

Η άναφορά σε επίπεδα μισθωμάτων είναι έν προκειμένω ένα δύσκολο έγχείρημα, δεδομένης τής μυστικότητας πού καλύπτει τις σχετικές συμφωνίες. Φαίνεται όμως ότι τό «Πάναμαξ» δεν εξασφάλιζε τίποτα λιγότερο από δολ. 5.500 ούτε και περισσότερο από δολ. 6.500 για 12 μήνες άπασχόληση. Άντιφατικές ήτανε οι ειδήσεις προκειμένου περί μεγάλων μπάλκ κάρριερς πού φέρονται να συζητούνται μεταξύ δολ. 1.50/2.50 άνά τόννο και μήνα, άναλόγως και του μεγέθους.

Σε χαμηλά επίπεδα κλείνονταν τὰ σύντο-

μα ταξίδια ενώ κάποιο premium εξασφάλιζαν οι ναυλώσεις προς Περσικό όπου πλοίο 26.000 τόν. 5δ.ς. με παράδοση Ιαπωνία συμφωνήθηκε στα δολ. 6.000 ήμερησίως. Γενικά, ή άγορά τής Άπω Άνατολής φαίνεται να βελτιώνεται σταδιακά.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Είναι πλέον φανερό ότι οι «καλές» μέρες του Ιουλίου παρήλθαν γρήγορα αφήνοντας πίσω τους μία άδιάφορη πλέον άγορά πού άργά - άργά επανέρχεται στις δύσκολες μέρες των άρχών του έτους. Προς τό παρόν, τίποτε δεν προβλέπεται πού να αλλάξει αὐτήν τήν εικόνα άν και τό ύπάρχον τοννάζ συνεχώς μειώνεται λόγω διαλύσεων και περιορισμένων αριθμών παραγγελιών. Ό,τι άπομένει, όμως, είναι ακόμα τόσο πολύ πού ή επίτευξη τής ίσορροπίας είναι άπομακρυσμένη.

Περισσότερο από τις ελάχιστες ναυλώσεις πού συνομολογήθηκαν, πίο εύγλωττες είναι οι ένοικιάσεις πλοίων προς άποθήκευση, όπως εκείνες των 340.000/356.000 τόν. d.w. πού πήραν δολ. 5.700 και δολ. 3.800, αντίστοιχα, για 30 μέρες και όψιόν. Νά θυμίσουμε τὰ δολ. 11.000 πού ήτανε ό κανόνας ή τὰ δολ. 15.000 πού πληρώθηκαν πρό έβδομάδων μόλις.

Γενική ή άπραξία και στις λοιπές άγορές και μεγέθη με κύριο χαρακτηριστικό τήν άφθονία τής προσφερομένης χωρητικότητας. Κρίσιμη ή κατάσταση στην Καραϊβική, όπου ή διακίνηση του προϊόντος βρίσκεται σε κατώτερα σημεία.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Λέηκχεντ 16.000 τόν. γεννήματα Όλλανδία/Βέλγιο, δολ. 17.50 φίο, 6 ήμέρες, Σεπτεμ. 14-20.

ΔΡΥΑΣ: Βορείως Χάττερς 30.000 τόν. γεννήματα Σηφορβ, δολ. 10.50 φίο, 4 ήμέρες/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμ. 3-10.

ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ: Άμερ. Κόλπο 14.000 τόν. λιπάσματα Ινδία, δολ. 30.75 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμ. 10-25.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: Άμερ. Κόλπο 13.000 τόν. λιπάσματα Ινδία, δολ. 30.75 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμ. 4-14.

ΒΙΣΣΑΝΗ: Άμερ. Κόλπο 10.788 τόν. γεννήματα Πουέντο Άρένας ή Καλδέρας, δολ. 21.25, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση,

ΜΙΧΑΛΗΣ: Ντουλούθ 15.50 τόν. σιτηρά Άλγερία, δολ. 34 φίο, 3 ήμέρες/500 τόν., Σεπτεμ. 10-15.

ΛΙΑ: Άνατολ. άκτή ΗΠΑ 25.000 τόν. γεννήματα Τυνησία, δολ. 13.50 φίο, 5 ήμέρες/2.000 τόν., Σεπτεμ. 4-10.

ΑΝΑΓΓΕΛ. ΓΚΛΟΥΡΥ: Τολέδο 15.000 τόν. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 21.50, 3 ήμέρες/3.000 τόν., Σεπτεμ. 20-29.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: Ντουλούθ 15.000 τόν. σιτηρά Άλγερία, δολ. 34 φίο, 4 ήμέρες/500 τόν. Σεπτεμ. 21-28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ: Βορείως Χαττέρς 22.000 τόν. κριθής Σαφί και Άγκαντέρ, δολ. 14.30 φίο, 3.500/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΥΡΑ: Άμερ. Κόλπο 20-21.000 τόν. γεννήματα δυτική άκτή Μεξικού, δολ. 14.75 φίο, 4 ήμέρες/1.250 τόν. Σεπτεμ. 15-25.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. πε-

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

ρίπου γεννήματα Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 9.70 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. Σεπτ. 14-18.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΛΚΜΙΝΗ: Καζαμπλάνκα 16.000 τον. λιπάσματα Ρουέκ, δολ. 7, φόρτωση κλίμακας/5.000 τον. εκφόρτωση, Αύγ. 31 - Σεπτ. 1.

ΤΖΕΜΙΝΙ: "Ακαμπα 7.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 13.25 φίο, 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση Σεπτ. 7-10.

ΑΔΑΜΑΣ: Κέμπε 14.000 τον. λιπάσματα Γκέντ, δολ. 9.50, φόρτωση κλίμακας/7.000 τον. εκφόρτωση, άμεση.

ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ: Κπέμε 16.500 τον. λιπάσματα Χουέλα, δολ. 9.10, φόρτωση κλίμακας/3.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτ. 2-6.

Α' ΛΑΝΤΕΡ: Μάρσα 'Ελ Μπρέγκα 14.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 26 φίο, 4.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 1-5.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.: Βίσμαρ και 'Αμβούργο 17.000 τον. λιπάσματα δυτ. ακτή 'Ινδίας δολ. 28.75 φίο εάν δολ. 27.75 εάν 'Αμβούργο, 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 18-20.

ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ: Σαραγούακ 8.000 κυβ. μέτρα ξυλείας "Ακαμπα, δολ. 27.25 ανά κυβ. μέτρο, πλέον 50 σέντς για δεύτερο λιμένα εκφόρτωσης, 1.000/1.000 κυβ. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 9-20.

ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ: "Ακαμπα 14.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας δολ. 13.25 φίο, όψιόν ανατολ. ακτή δολ. 13.75, 4.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση Σεπτ. 6-16.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: "Ακαμπα 15.000 τον. λιπάσματα δυτικ. ακτή 'Ινδίας δολ. 13.25 φίο, 4.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 6-10.

ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ: Ρουέν ή Χάβρη 15.000 τον. σιτη-

ρά δυτική 'Ιταλία δολ. 8.50 φίο, 5.000/3.000 τον. Σεπτέμβριο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΣΤΕΡΙΩΝ: 22.235 τον. d.w. φόρτιου του 1972, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι 50-60 ημερών με επαναπαράδοση 'Ερυθρά, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ: 14.939 τον. d.w. του 1969, παράδοση Σουμάτρα Σεπτ. 10-16, ταξίδι 60 ημερών περίπου με επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο ή 'Ανατ. ακτή ΗΠΑ, δολ. 2.250 την ημέρα.

ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 20.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση στον πιλότο "Οακλαντ Αύγ. 31 - Σεπτ. 5, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία/Ταϊβάν, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ: 15.900 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο Σεπτ. 9-12 ταξίδι 'Ερυθρά με επαναπαράδοση Μουσκάτ ή Κολόμπο δολ. 4.200 την ημέρα.

ΑΜΙΛΛΑ: 22.223 τον. d.w. του 1972, παράδοση ανατολ. ακτή ΗΒ άμεση, κυκλικό ταξίδι Μεγάλων Λιμένων με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ ή Σκώ/Πάσσερο, δολ. 3.300 την ημέρα.

ΜΕΡΚΟΥΡ: 18.777 τον. d.w. του 1970, παράδοση 'Ελλάδα άμεση, ταξίδι μέσω 'Ισπανίας και 'Ερυθρά με επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 3.100 την ημέρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.: 26.814 τον. d.w. του 1976, παράδοση Τσοκούμι Σεπτ. 17-22, ταξίδι Κόλπου Μέσης 'Ανατολής με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 5.300 την ημέρα.

ΝΕΠΤΙΟΥΝ: 11.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βρέμη Σεπτ. 10-15, επαναπαράδοση Νοτ, 'Αφρική, δολ. 2.900 την ημέρα.

ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ: 33.805 τον. d.w. του 1972, παρά-

δοση 'Αμερ. Κόλπο Σεπτ. 7-17, ταξίδι με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΚΑΝΑΡΗΣ: 35.105 τον. d.w. του 1979, παράδοση Λειξόες μέσω Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία/Σιγκαπούρη, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 37.428 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Ελλάδα Σεπτέμβριο, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού μέσω Χαττέρας και Τουρκίας με επαναπαράδοση 'Ελλάδα, δολ. 3.750 την ημέρα.

ΤΡΕΥΣ: 22.312 τον. d.w. του 1974, παράδοση στον πιλότο Κουήνσλαντ 'Οκτώβριου 1-7, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.300 την ημέρα, πλέον δολ. 85.000 για πλού υπό έρμα.

ΦΑΕΘΩΝ: 16.800 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 12 ταξίδι με επαναπαράδοση Μπουεναβεντούρα δολ. 3.300 την ημέρα.

ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ: 59.820 τον. d.w. του 1969, παράδοση Σάουθ Γουέστ Πάκ Σεπτεμβρίου 25 — 'Οκτωβρίου 5, ταξίδι Αιγύπτου, δολ. 4.700 την ημέρα πλέον δολ. 170.000 για πλού υπό έρμα.

ΦΙΛΙΑ ΣΗ: 40.999 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμβέρσα άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση ανατολ. Μεσόγειο, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΝΙΟΝΙΟ: 27.000 τον. d.w. του 1969, παράδοση Πασέρο άμεση, ταξίδι Μεγάλων Λιμών με επαναπαράδοση στον πιλότο 'Αλεξάνδρειας ή Πόρτ Σάιντ, δολ. 3.300 την ημέρα.

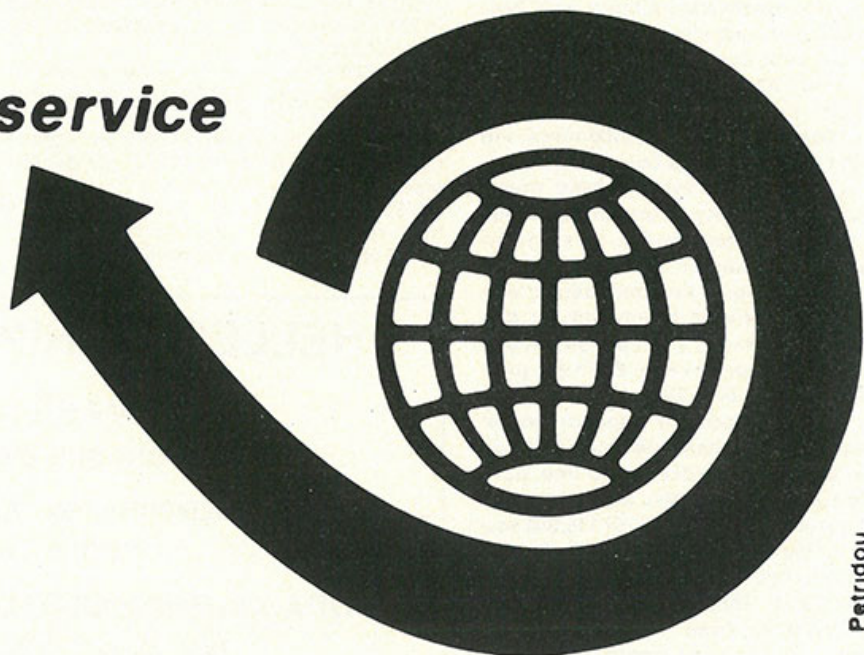
ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 61.475 τον. d.w. του 1979, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο Σεπτ. 15-25, ταξίδια 2-4 μηνών με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.975 την ημέρα.

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

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

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

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

ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ: Ές 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 'Αμερ. Κόλπο WS 46, Αύγ. 28.

ΜΕΝΤΣΑΝ: Πόρτ Τζεντίλ 130.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού WS 34, όψιόν 'Αμερ. 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 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 50, Αύγ. 29.

ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ: Τής 70.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 42.5, Αύγ. 29.

ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ: Μεσόγειο 67.500 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 53.25, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 48.25, Σεπτ. 4.

ΜΥΣΤΡΑΣ: Πουέρτο Λά Κρούζ 89.000 τον. μέρος φορτίου, Ρόττερνταμ, WS 40, Αύγ. 31.

ΤΡΑ'Ι'ΣΗ: Κεϋχάν 145.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 36, Σεπτ. 1.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Τουρκία 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, όψιόν Μεσόγειο WS 125, Σεπτ. 4.

ΠΑΤΜΟΣ: Έρυθρά 105.000 τον. Μεσόγειο, WS 52, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 47, Σεπτ. 12.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ: Φλότα 75.000 τον. 'Ιμ-μικχαμ, WS 70, Σεπτ. 4.

ΚΕΦΕΥΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 100, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 125, όψιόν 'Ανατ. 'Αφρική WS 140, Σεπτ. 21.

ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ: Καραϊβική 94.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 27.5, Σεπτ. 10.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 42.5, άμεση.

ΤΑΤΙΝΑ: Φορκαντός 70.000 τον. μέρος φορτίου, Μάρκος Χούκ WS 65, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 62.5, Σεπτ. 15.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Μπαχρέιν 28.400 τον. 'Απω 'Ανατολή, WS 153.75, Σεπτέμβριο.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Μπάτζο Γκράντε 49.000 τον. μέρος φορτίου, Λέηκ Τσάρλς WS 95, Σεπτ. 15.

ΜΕΛΤΕΜΙ: Καραϊβική 38.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού, WS 115, Σεπτέμβριο 13.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Καρίπιτο 57.000 τον. Λέηκ Τσάρλς, WS 75, Σεπτέμβριο 15.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Ράς Τανούρα και Μένα 'Αλ 'Αχμεντί 100.000 τον. μέρος φορτίου, Φός, WS 47 άμεση.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Ρουζαίς και Μένα 'Αλ 'Αχμεντί 85.000 τον. μέρος φορτίου, Σίντνεϋ, WS 60, άμεση.

ΜΠΟΝΝΥ: Χάουντ Πόιντ 66.000 τον. μέρος φορτίου, Μίλφορντ Χέβεν, WS 70, Σεπτέμβριο 16.

Σάν αποτέλεσμα μιάς κόπωσης τής αγοράς έπειτα από μία τόσο μακρά κρίση και, ιδίως, ένα τόσο δύσκολο καλοκαίρι, αλλά και λόγω τής διστακτικότητας των τραπεζών για νέες χρηματοδοτήσεις ή δραστηριότητα στον τομέα των αγοραπωλησιών βρέθηκε σέ χαμηλό τόνο.

Σημαντικό μέρος του ενδιαφέροντος αναφέρεται σέ εκείνα τά πλοία που κατάσχεσαν και έν συνεχεία αγόρασαν οι πιστωτές τους και πού, σέ τρίτο στάδιο, βγαίνουν στήν αγορά πρός πώληση είτε μετρητοίς είτε μέ έλκυστική πίστωση, άν, φυσικά, ο αγοραστής είναι γνωστός και προσφέρει κάτι παραπάνω!

Δύο VLCC, τά VENTURE AMERICA/VENTURE CANADA (271.000/1973) δεμένα από καιρό στή Νορβηγία άλλαξαν χέρια έναντι συνολικής τιμής δολ. 6.300.000. 'Ακόμη ένα πλοίο τής αυτής κατηγορίας, τό «AGIOS NIKOLAOS THALASSOPOROS» (263.000/1977) πέρασε στους πιστωτές του για δολ. 6.000.000 για νά μεταπωληθεί στή συνέχεια στά δολ. 6.250.000. 'Αλλα δεξαμενόπλοια, τό MT «HOLY QUEEN» (87.000/1975) πέρασε στή Σιγκαπούρη για δολ. 8.500.000 ενώ τό MT «GRIMMEN» (52.000/1966) αγοράστηκε από Έλληνες για δολ. 2.200.000.

Τέλος σημειώνουμε τά Μ/Τ «GLOBAL OATH» (32.700/1976) στά δολ. 4.000.000, και τό μικρότερο Μ/Τ «RELEVATION» (15.760/1975) στά δολ. 3.000.000.

Πιο συγκεκριμένη ή κατάσταση στά μπάλκ κάρριερς όπου ο αριθμός των υπό αίρεση πωλήσεων καθιστά τήν αναφορά σ' αυτές μάλλον έπισημη.

Από τά παλαιότερα πλοία θά διακρίνουμε τά ΜV «OLYMPIC POWER» και «OLYMPIC PRESTIGE» (27.400/1968-69) στά δολ. 3.200.000 (συνολική τιμή), τό ΜV «AMSTEL-PARK» (33.600/1967) στά δολ. 1.450.000 και τό ΜV «YANNIS» (38.000/1964) στά δολ. 900.000.

Από κάπως νεότερα πλοία άς αναφέρουμε τό ΜV «STAR UNITED» (27.000/1974) στά δολ. 2.950.000 σέ Έλληνες και — έπειτα από μακρά προσπάθεια — τό ΜV «ΚΟΗΕΚΟΗΕ» (23.700/1972) στά δολ. 2.200.000 μέ «subjects».

Δέν είναι άμελητέα και ή αναφορά στά πλοία γενικού φορτίου όπου τό MS «ROSA-RIO» (DS14 του 1971) πήρε δολ. 800.000 ως έστί, παράδοση Έλλάδα, ενώ τό MS «SOPHIA FIRST» (19.000/1976) έπιασε δολ. 3.000.000 στό Χόγκ Κόγκ και τά αδελφά SEA ENDEAVOUR/SEA ENCOURAGEMENT δολ. 2.650.000 τό καθένα από Έλληνες αγοραστές. Παράλληλα, τό MS «HELLENIC WAV-

E» (21.000/1971 μέ 1.200 κοντέινερς) αναφέρεται στά δολ. 4.900.000.

Τέλος, δύο μικτά πλοία, τό ΟΒΟ «ΤΑΤΙΑ-NA» (141.300/1970 μέ τουρμπίνα) πουλήθηκε κατόπιν πλειστηριασμού στά δολ. 3.450.000 και τό αυτού τύπου «PRODOMOS» αναμένει τόν τελικό αγοραστή του έπειτα από τήν άπόκτηση του πλοίου από τούς πιστωτές του.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μέ τό αγοραστικό ενδιαφέρον σέ ύψηλό βαθμό και ίκανό αριθμό πλοίων πρός πώληση, ή αγορά των διαλύσεων κινήθηκε σέ κανονικούς ρυθμούς, χωρίς κλυδωνισμούς και εξαιρετικές συγκινήσεις. Τό ενδιαφέρον μοιράστηκε σέ πολλές χώρες, χωρίς τήν Ταϊβάν σέ προεξάρχουσα θέση.

Η τελευταία φέρεται αγοράστρια δύο μετρίου μεγέθους φορτηγών, του ΜV «LUCY L» (9413 TEE) στά δολ. 119 και ΜV «LA RE-UNION» (9.345 TEE) στά δολ. 120.50 και ένός μεγαλύτερου, του ΜV «AURELIA» (14.562 TSS) στά δολ. 133.50 ανά τόννο βάρους.

Δραστήρια και ή Κίνα μέ τίς αγορές των ΜV «MAIN ORE» (15.915 TEE) στά δολ. 132 και ΜT «YPATIANNA» (16.606 TEE) στά δολ. 131 ενώ, για μικρότερα πλοία, σημειώσαμε μία κάμψη τιμών που φαίνεται στά ΜV «NEW DRAGON» (5.400 TEE) και ΜV «CLAN MAC-BOYD» (4.857 TEE) στά δολ. 109 και 110, αντίστοιχως.

Δύο VLCC αγόρασε ή Ιαπωνία, τά Τ/Τ «WORLD DIPLOMAT» (32.353 TEE) και Μ/Τ «BRIDGESTOWE No 5» (GAS CARRIER 23.070 TEE) στά δολ. 133 και 110, αντίστοιχως.

Στό Μπαγκλαντές πήγαν τά ΜV «PRIME-RO» 66.500 TEE) και ΜV «RADOM» (3.219 TEE) έναντι δολ. 115 και 96.50 ανά τόννο βάρους. Η Ινδία εκπροσωπήθηκε μέ τό ΜV «THEOUPOLIS» (6.400) στά δολ. 102 και τό Πακιστάν μέ δύο πλοία ξηρού φορτίου μικρού σχετικά μεγέθους, τά ΜV «MILENA A» (4.795) και «DALIA A» (4.500) έναντι αντίστοιχων τιμών δολ. 93.50 και 92.

Στίς Φιλιππίνες διαλύεται τό LPG «SAR-RAT» (5.884) για δολ. 106.

Μέ παράδοση Πειραιά πωλήθηκε τό ΜT «STEFANIA A» (13.450 TEE) σέ τιμή που δέν ανακοινώθηκε. Ταυτόχρονα, έλέγχεται ως άνακριβής ή αναγγελία από πηγές του έξωτερικού περί πωλήσεως του Τ/Τ «ΑΤΙΑ» στή Ν. Κορέα έναντι δολ. 127.50 ανά τόννο βάρους.

Τέλος δέν περιέπεσε στήν αντίληψη μας πώληση στήν Ισπανία.

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS

Shipagents Brokers & Bunkers

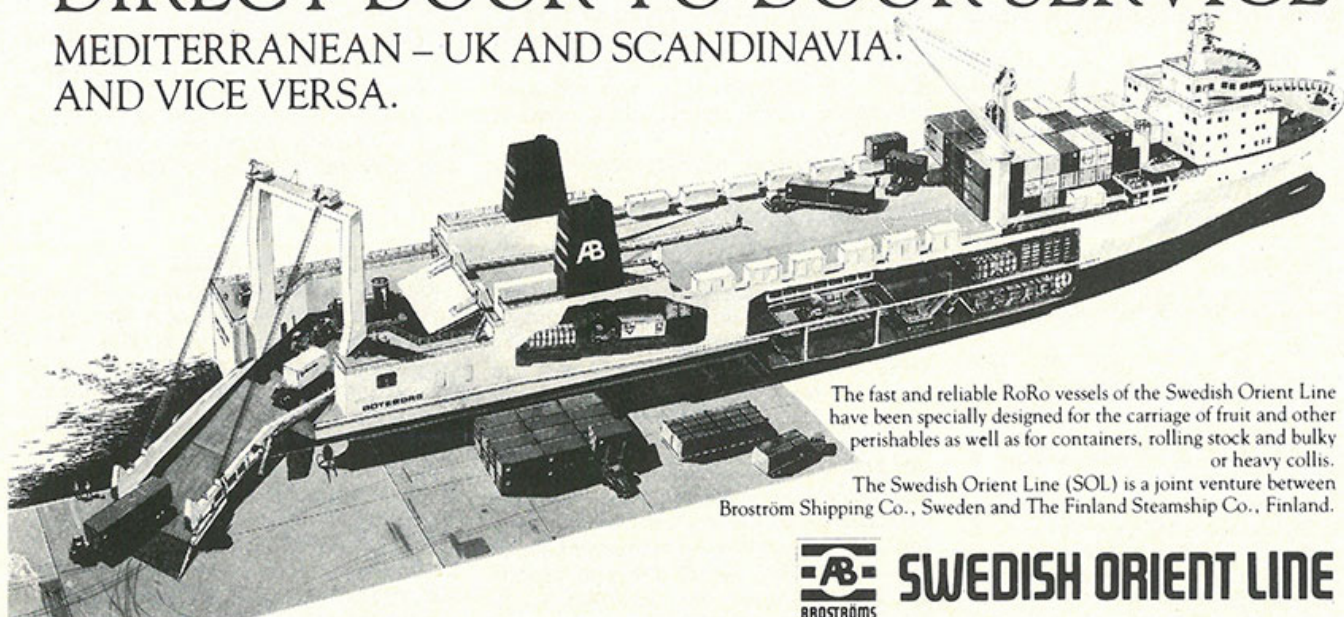
PHONES: 313-3200/3214/9363
A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS
Telexes: 23867 OR 21017 FAROS - AR
23625 ARGO - AR.

Tucuman 359 - 5th Floor
1049 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE
INTERAGENCIA MARITIMA
(CAPTAIN G. TSAMIS)
9, SOTIROS STR — PIRAEUS
Phone: 4171497 - TLX: 21-1088 ASI

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).



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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1183/943 September 15th, 1984

A JAPANESE PLAN

It would be too bold to say that others imitate us, but it is a fact that the Japanese are adopting a plan first suggested here and which we described in a previous issue. Indeed, the Committee for the Reorganization of Shipping and the Shipbuilding Industry in Japan has proposed to the Japanese Ministry of Transport to use mixed crews on Japanese ships. In other words, Japanese officers and lower deck crews of any other nationality on ships timechartered to Japanese firms. In spite of the objections of the Japanese Maritime Confederation, it seems the plan will be adopted if it is not likely to create unemployment among Japanese crews. Ships manned in this way will become eminently more competitive.

THE "STAGAN" AFFAIR

The case of the Cypriot freighter "Stagan" seems to present many fascinating aspects. The ship ran aground on July 18 at Muscala, South Yemen. The local authorities demanded the removal of the vessel or, failing that, a guarantee from the P & I Association covering the risk of pollution. Otherwise, the departure of the crew, consisting of five Greeks and six foreigners, would be prevented.

The ship's agent in Greece, Mr. A. Yannakis, said at a press conference that immediately after the accident, eleven airplane tickets had been sent for the return of the crew and made serious charges against the ship's insurers and Club. With regard to the insurers he said that although they had issued, as agreed, a 12.5% policy with Lloyds, it was discovered after the accident that the ship was insured elsewhere at 9.26%. As for the P & I Association, he said it had refused to guarantee the ship

against pollution.

We think the whole affair should be inquired into and that the Ministry should take a greater interest in it than merely to assure the return of the crew.

UNTIL WHEN?

The Ministry of Mercantile Marine has announced that the Minister, Mr. George Katsifaras is to visit Antwerp on September 24 as the official guest of the Municipality and the Port Authority of that Belgian city. The announcement added that the invitation extended to Mr. Katsifaras was intended to honour Greek shipping which had contributed so much to the development of the port and because in 1983 more Greek flag tonnage had called at Antwerp than any other.

The question that comes to mind is will we also rank first in 1984 and thereafter? The answer, of course, is no and will continue to be no until we come to our senses.

THE CENSUS

On September 20, a census will be taken on Greek flag ships and on ships insured with NAT. The powers that be, have not listened to our advice and are going ahead with a spurious census

that will give useless results. What we need is a true census of the total number of Greek seamen, whether employed or not. Only then will the government be able to formulate a proper policy towards shipping. To take a census of those currently employed and then estimate the total number is what has always been done in the past and the Ministry does not appear to realise how misleading this can be. It is a pity.

CONVENIENCE FLAGS

Of course, the international conference on chartering terms held at Geneva under UNCTAD auspices was unable to come to an agreement. The object of this conference was an international agreement for a genuine link between a ship and the country of its flag through substantial criteria such as crews, the management and the ownership of the vessel.

Such an agreement would gradually change the present system of free registry or, as it is also known, the convenience flag system which applies to one third of the world fleet. Indeed, two of the countries with the largest fleets, Liberia with 135.2 million tons and Panama with 58.4 million tons are countries that apply the free registry system which is used mainly by owners in the U.S.,

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87, BOMBAY 400038, INDIA - CABLES: NEGRISCLEO

Phones: 261068 - 268656 - A.O.H. 211534 - Telex: 011-5718 XIOS

Hong Kong, Greece and Japan.

The basic problem which the Geneva conference left unanswered is whether the agreement would provide for the participation of nationals of the ship's flag nationality in the capital of the holding company as well as in the crew complement and if the agreement would be obligatory as an international convention or would be a simple agreement in the form of a recommendation.

In any case, in spite of the failure of this first conference it is deemed that it was at least successful in explaining the reasons why various groups of countries have taken positions on the matter and to ascertain common points on which there is a coincidence of interests.

POLLUTION

The frequency of less serious spills resulting primarily from error during loading and discharging operations has continued to decline.

As indicated in a report prepared for the International Institute of Marine Underwriters, the enforcement of legislation and regulations is an important factor in the decline of the frequency of spills. However, with regard to collisions, groundings, fires and sinkings, there is clear indication that the development of a trend in frequency, upward or downward, cannot be measured by comparison of the statistics of one year against those of the previous year.

Rather, such an evaluation can only be made over a period of years. There is every reason to expect that with the implementation of MARPOL standards, in conjunction with adherence by classification surveyors to the standards of their societies and the phasing-out of older vessels, the incidence of major casualties should decrease.

SWEDISH MERCHANT NAVY DECREASES TO TWO — THIRDS SINCE 1976

As result of the recent sale of three large tankers, the Swedish merchant navy now totals somewhat more than 4 million tdw, or the same size as thirty years ago. Since 1976, when it was at its largest with 13.6 million tdw, it has decreased by two-thirds.

At the end of June, the cargo-carrying fleet consisted of 350 ships totalling 3.8 million tdw, or 2.7 million gross tons (including another three large tankers aggregating 1 million tdw), 121 passenger ships and car/passenger ferries aggregating 217,000 gross tons, and 660 special-type ships with a total tonnage of 300,000.

In spite of the continuous drop in tonnage, the merchant navy has accounted for an unchanged share of Sweden's export earnings for many years, equal to 9 per cent. For 1984, the shipping industry's gross freight earnings are likely to reach about US dollars 2 billion, including 250 million earned by offshore rigs.

REDUCED TRAFFIC IN PANAMA

In contrast to Suez, the Panama Canal continues to suffer from reduced traffic. During the first quarter of this year 45,467 million tons of goods transited the canal or 3.8% less than in the first quarter of 1983.

Of this total, 24,828 million tons were goods passing from the Atlantic to the Pacific and represented a 13.8% decline over 1983. The other 20,828 million tons were goods passing from the Pacific to the Atlantic and represented an 11.7% increase over 1983. But this increase was not enough to cover the

50 YEARS AGO

— Greek shipping mourns the passing of Stamatios Embiricos and flags fly at half-mast on all our ships.

— Hellenic Coast Lines S.A. has bought the luxury liner "Bernicia" in England for 30,000 pounds. The ship's tonnage is 1,936 gross and 820 nett, built in 1923. She will be renamed "Ionia"

— According to a telegram from the Greek consul in Leghorn, the 13 striking firemen of the cargo ship "Eftychia Vergotti" were to be tried there on the 13th of this month.

— The erection of the building planned by the Merchant Navy Officer's Welfare Fund at Passalimani, Piraeus, has been postponed until such time as past tenants of the old building have been compensated.

— Exports from South Russia during the first half of September were marked by limited demand and a slack freight market.

(Naftika Chronika No. 90 — 15/9/1934)

decrease going the other way.

In 1983, a total of 139,507 million tons of good transited the Panama Canal.

COAL STRIKE CONSEQUENCES

According to first hand information, Greek and foreign shipowners, whose vessels have been trapped in British ports due to the coal miner's strike, are examining legal means in order to claim damages against any party involved in the strike, as a consequence of which they are suffering losses in operation costs.

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



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

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

ΕΡΜΗΣ

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.

6518

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

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.

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 ΧΡΟΝΙΚΑ

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
Far East and Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120,00



‘Η κίνηση τών ‘Ελληνικών Πλοίων



ΑΒΑΣ	62	10405	ἀργεί Γαλαξίδι
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Π. Σαΐδ 11/8
ΑΓΑΘΗ	74	6017	ε. Λάγος 6/7
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Ντακάρ 10/8
ΑΓΑΠΗ	69	10006	στό Π. ‘Ελιζαμπεθ 12/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	ε. Βαρκελώνη 16/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Π. Σαΐδ 17/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	δ. Σουέζ 21/8
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεί ‘Ελευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	66	4.995	στόν ‘Αγιο Βικέντιο
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. ‘Αμβέρσα 16/8 για ‘Αλεξάνδρεια
ΑΓΙΑ-ΕΡΗΝΗ Η.	70	18628	δ. Π. Σαΐδ 5/8
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	στην Καγκοσίμα 31/7
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412	α. Γιοκοχάμα 8/8
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ε. Πειραιά 20/7
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Λεμεσό 6/7
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	α. Κάλφ 20/8
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	δ. Κων/πολη 6/8
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	46	2414	δ. Σουέζ 7/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ἀργεί ‘Ελευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ε. Μπ. ‘Αίρες 30/7
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Πειραιά 6/8
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Χαλκίδα 12/7
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Ξ	58	5037	α. ‘Αμβέρσα 10/7
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. Π. ‘Αλεγκρε 6/8
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	ἀργεί Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεί Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	α. Μπ. Χομινί 2/7
ΑΕΤΟΣ	65	18315	α. ‘Αλεξάνδρεια 13/8
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ἀργεί Πειραιά
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ε. Μασσαλία 9/8
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	ἀργεί Στυλίδα
ΑΩΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ε. Μπ. ‘Αίρες 6/8
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Μπ. ‘Αίρες 24/7 για Καρθαγένη
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	ἀργεί ‘Ελευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ἀργεί ‘Αντίκυρα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεί ‘Ιθάκη
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ε. Ν. ‘Ορλεάνη 3/8
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	65	16223	ε. Σάντος 10/8
ΑΘΗΝΑ Κ.	61	11980	δ. Γιβραλτάρ 12/8
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ἀργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ἀργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΙΚ (μ)	67	48747	ἀργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	62	3361	α. Κολόμπο 18/8
ΑΘΛΟΝ	70	10428	ε. Γκντάνσκ 17/7
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	α. Σάντο Τόμας ντέ Καστίλια 1/8
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Λίβερπουλ 21/8
ΑΘΩΣ	72	1586	ἀργεί Τρινκομάλη
ΑΙΑΣ	67	9457	ε. Γένοβα 16/8
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	δ. Γιβραλτάρ 5/8
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4109	α. Τζιμπουτί 2/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΛΙΒ	64	6387	ε. ‘Αμβούργο 22/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	α. Κοτονού 24/7
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝ	71	4838	α. Παρανάγκουα 15/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	α. ‘Αμβέρσα 21/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	ε. ‘Αμβούργο 15/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	α. Τζέντα 16/8
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ε. Πειραιά 11/7
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	στην Τζέντα 21/8
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. ‘Αμβέρσα 19/8
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	ε. Χουάγκου 1/8
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Χουάγκου 5/8
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	α. Γδύνια 1/8 για ‘Ικόνιο
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Θέουτα 17/8
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'Ι'Ζ	72	11185	δ. Παναμά 9/8
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Κουβέιτ 13/8 για Σουέζ
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	ε. Πειραιά 14/7
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	α. Ντάρμπαν 10/8
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178	
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208	α. Θέοντα 4/7
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025	α. Σάντος 4/7
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	στὰ Νυκέρσα 2/7
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	δ. Π. Σαΐδ 9/7
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	α. Λορέ 6/7
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεί ‘Αργοστόλι
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεί 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	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	ε. Μπαγκνόλι 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'Ι Τ.	77	9083	α. Μόντρεαλ 8/6
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛ	66	13633	α. Ν. ‘Ορλεάνη 7/6
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Λας Πάλμας 2/7
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	68	8715	ἀργεί Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	66	8605	ἀργεί 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. Καλουντιμπογκ 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 36Β, 38 26 Δ 16/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Χέυ Πόιντ 19/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	63	6303	δ. Σουέζ 17/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ε. Σέτουμπάλ 8/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517	α. Σάντος 10/7
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	α. ‘Αμβούργο 8/7
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Πόρτ Κέμπλα 10/7
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Μπουένος ‘Αίρες 30/6
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	α. Χαλκίδα 28/6
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Κηλονγκ 13/7
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀργεί Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	δ. Κων/πολη 7/6
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ	68	24696	α. Σάντος 7/7
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	ἀργεί Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Ρότερνταμ 11/7
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	66	25084	δ. Κων/πολη 18/6
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869	α. Χαλιφά 30/6
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	66	25166	ε. ‘Αμβέρσα 10/7
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	στό Μπεντί 5/5
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ἀργεί Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεί ‘Αστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Μπ. ‘Αίρες 12/7
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Μουμπάσα 14/7
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Μπλιμπό 25/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Τζέντα 30/6
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Πειραιά 11/7
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ἀργεί Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	80	6125	ἀργεί Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	δ. Π. Σαΐδ 15/7
ΑΛΒΩΝ	62	13122	α. ‘Αλεξάνδρεια 12/7
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	δ. Π. Σαΐδ 9/7
ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Σάντος 9/7
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Λ (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	ἀργεί Στυλίδα
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	α. Ρίο ‘Ιανέιρο 18/6
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΡΥΝΣ	44	7207	ἀργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653	ἀργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεί Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΓΚΡΕ'Ι'Τ (δ)	73	152372	στό Ντουμπάι 13/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	ἀργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΡ	68	9084	ἀργεί Σάρζα
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	δ. Κων/πολη 8/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ἀργεί Πειραιά
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434	ε. Μπουένος ‘Αίρες 12/7
ΑΛΙΚΗ	72	10069	α. Ρεσίφ 18/5 για ‘Αλγερία
ΑΛΙΚΗ II.	76	12376	υπό παραλαβή
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011	ἀργεί 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. Παρανάγκουα 14/7
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεί Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Ντάρμπαν 16/7
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088	α. ‘Αμστερνταμ 7/7
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ἀργεί Λονδίνο
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. ‘Αμβέρσα 14/7
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Ν. ‘Ορλεάνη 12/7
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Μπ. ‘Αίρες 29/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	δ. Ντουμπάι 6/7
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. Πειραιά 10/7
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Δουβλίνο 10/7
ΑΛΜΑ	63	1594	στη Μαδέιρα 19/7
ΑΛΜΑΡ	89	10373	ε. Πόιντ Λύνας 12/7
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	α. Ρίτσαρντς Μπαί 23/6
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		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. Σαΐδ 13/7
ΑΛΦΑ	67	4722	α. Λάγος 1/6
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	α. ‘Αϊόι 5/6
ΑΛΥΣΙΑ	68	20959	ε. Λισσαβώνα 12/7
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Ρενγιουνιόν 10/7
ΑΜΑΖΩΝ	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
ΑΜΕΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Γιοκοχάμα 5/7
ΑΜΕΘΥΣΤ	76	13889	α. Σαουθάμπτον 8/7
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ἀργεί ‘Ησάβεν
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ἀργεί Πειραιά
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	δ. Κων/πολη 15/7
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	δ. Ντόβερ 27/6
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	α. Λός ‘Αντζες 12/7
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	α. Λας Πάλμας 29/6
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Πόρτ ‘Αρθουρ 28/6
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Σιγκαπούρη 16/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	ε. Νταμμάμ 5/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Ντισπορτ 9/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	υπό παραλαβή
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633	ε. Π. ‘Αρ 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 *
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Κομά Μπαϊν 5/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889	ε. Μπρέμερχαβεν 17/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	ε. Νητρώιτ 12/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	α. Άμβέρσα 17/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Λατόκα 25/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	α. Σιγκαπούρη 12/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Πόρτ Γουάλλοτ 22/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	δ. Παναμά 13/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Π' ρτ Κέλανγκ 9/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633	α. Σιγκαπούρη 5/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Βιζακαπατνάμ 10/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Καρισάμν 6/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Ντόβερ 12/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	δ. Σουέζ 9/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Ίκόνιο 28/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	δ. Δαρδανέλια 18/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Χουανγκπου 20/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΟΥ	74	13633	α. Π. Χάρκουρι 12/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	δ. Ήλσινόρη 6/7
ΑΝΑΣΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Πειραιά 4/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Λισσαβώνα 2/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Κων/πολη 19/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	ε. Ήστ Λόντον 14/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70668	α. Πειραιά 9/6
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΔΕΜΟΣ	65	13638	ἀργεί Άμβούργο
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Παλέριο 9/7
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Άμβέρσα 14/6
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	υπό παραλαβή
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΤΑ	83	10470	ε. Σάντος 25/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Παλάου Μπακόμ 12/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπάρδο 17/5
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	δ. Θέροντεν διλ. 25/6
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Σιγκαπούρη 26/6
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Πόρτ Χέντλαντ 30/6
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Γιούροπορτ 18/6
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Μουσοσάν 10/7
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 17/7
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	α. Λας Πάλμας 13/7
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Ταμπίκο 5/7
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Πειραιά 2/7 για Γιβραλτάρ
ΑΝΘΙΑ	64	11034	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646	ε. Σιγκαπούρη 13/7
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Λομέ 22/6 για Λάγος
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. Λονδίνο 16/7
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Π. Σαΐδ 17/6
ΑΝΝΑ	64	2020	στο Ρότερνταμ 16/7
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Άμβέρσα 6/7
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758	δ. Κων/πολη 13/7
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Μπουένος Άϊρες 16/6
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Σάντος 9/7
ΑΝΤΒΕΝΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Πόρτ Κέλανγκ 4/7
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Σάροχ 26/6
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	ε. Καράτσι 11/7
ΑΝΤΕΛΑΡΚΤΙΚ	69	11430	ε. Βομβάη 3/6
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	ε. Λάγος 30/5
ΑΝΤΕΛΑ	62	4207	ἀργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	ἀργεί Πόρτμπουρι
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	δ. Σκώ 4/7
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Άμβέρσα 17/7
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Άμστερνταμ 7/7
ΑΝΤΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Λας Πάλμας 9/7
ΑΝΤΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Μπρισμπαϊν 3/7
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Μπουσάν 12/6
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Μ. Μανγκάνου 3/7
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Ν. Όρλεάν 4/7
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 16/7
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Ταμπίκο 29/5
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Πειραιά 3/6
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΔΕΜΟΣ	76	15934	δ. Παναμά 5/7
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Έσκουμίνς 5/6
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515	α. Κασσιόινγκ 20/6
ΑΞΙΟΥΣ	65	3860	α. Πειραιά 23/3
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Βαλνθία 4/7
ΑΠΕΣ	73	16397	ε. Π. Σαΐδ 1656
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	ἀργεί Πειραιά
ΑΠΙΚΟ	64	9868	δ. Κων/πολη 1/7
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Φλώινγκ 13/6
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Ρότερνταμ 30/6
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	ε. Τζιμπούρτι 1/7
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Μπάχια Μπλάνκα 24/6
ΑΠΟΥΣ	70	3275	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	ε. Μπιλμπάο 9/7
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Ν. Όρλεάν 13/7
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Αϊόι 7/7
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Σιμίζου 12/6
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Λας Πάλμας 25/6
ΑΡΓΥΡΟ	59	8775	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΓΥΡΟ	57	3970	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ	72	16207	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	ε. Κων/πολη 13/7
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	α. Τάραντα 28/5
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	76	1578	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣ	78	1587	ε. Κοπίνγκ 7/7
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	α. Πειραιά 10/7
ΑΡΓΩ ΧΟΥΟΥ	77	1579	α. Φλίγτουντ 9/7
ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Φρεντερίσια 5/7
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343	α. Πειραιά 22/6
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239	α. Ροζάριο 15/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗΗ	79	16169	ε. Της Μπαϊν 14/7
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Φορμάντλ 21/6
ΑΡΙΕΣ	60	7839	ἀργεί Ίθάκη

ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Ν. Όρλεάν 21/6
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	α. Λισσαβώνα 30/5
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	ε. Σάουθεντ Άνκοραντς 9/7
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΝΕΣ	80	9998	α. Ραβέννα 30/6
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Πόρτο Κορτές 25/6
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	στο Ροζάριο
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Ρεσίφερ 4/7
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Ρίο Ίανέιρο 12/7
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Ρίο Ίανέιρο 7/7
ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ	76	5999	ε. Μπαρμπάντος 9/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	ἀργεί Στυλida
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	ἀργεί Στυλida
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Κοσίν 15/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	ἀργεί Στυλida
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ε. Σίμα 10/7
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	δ. Γιβραλτάρ 27/6
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Ρίο Γκράντε 12/7
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Σιμιζού 7/7
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Μπάχια Μπλάνκα 31/5
ΑΡΜΠΑΝ Κ.	52	6906	στο Κουβέιτ
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Νταμάμ 24/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Μαρίνα ντί Καράρα 12/7
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	ε. Φουτζέιρα 7/7
ΑΡΧΑΓ'ΕΛΟΣ	84	22172	ε. Σιμιζού 3/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Ν. Όρλεάν 12/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142	ἀργεί Γάνδη
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Κολόμπο 11/7
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	ἀργεί Λονδίνο
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Μαϊζούρου 6/7
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	δ. Π. Σαΐδ 15/7
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Σκώ 11/7
ΑΣΙΑ	67	9525	ἀργεί Πειραιά
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	δ. Σουέζ 12/7
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	ε. Λός Άντζελες 10/7
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Πειραιά 8/6
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Γάνδη 14/7
ΑΣΕΛ'Υ	70	13363	α. Ν. Όρλεάν 8/7
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	ἀργεί Πειραιά
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	ἀργεί Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	ἀργεί Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ε. Ύμουίντεν 15/6
ΑΣΤΕΡΟ'ΙΝΤ	60	6134	ε. Πειραιά
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 13/7
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ἀργεί Γαλαξείδι
ΑΣΤΥΛΑΙΑ	75	38611	α. Μπάχια Μπλάνκα 5/7
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	δ. Κων/πολη 9/7
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Φιλανδία 14/7
ΑΣΟΜΑΤΟΣ	71	9466	ε. Άμστερνταμ 12/7
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	ε. Π. Κουετζάλ 2/7
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. Βερακρούζ 15/6
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	ε. Τζιμπούρτι 10/7
ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Κόρπους Κρίστι 28/6
ΑΤΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	ἀργεί Μαλάγκ Μπαϊν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	υπό παραλαβή
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΛΩΣΜΑΝ	69	16229	ε. Άλεξάνδρεια 30/6
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ἀργεί Δουνκέ κη
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Δουνκέρη 23/6 για Σικάγο
ΑΤΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στην Άλεξάνδρεια
ΑΤΑΝΤΙΣ	77	35706	ε. Παρανάγκουα 11/7
ΑΤΑΝΤΙΣ	63	6246	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΑΝΤΙΣ	60	5788	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	δ. Γιβραλτάρ 15/7
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Λας Πάλμας 13/7
ΑΤΛΑΣ	77	11804	ε. Μπαντάρ Άμπας 4/7
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ἀργεί Ντάρ ες Σαλάμα
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Δουνκέρη 14/7
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ε. Σετομπάλ 22/5
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΟΥ	72	9301	ε. Βρέμη 7/7
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Παρανάγκουα 29/6
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Ούμπε 5/7
ΑΥΛΙΣ ΕΣΠΡΕΣ	79	10993	α. Κίγκστον 10/7
ΑΥΛΑ	60	3476	ἀργεί Χαλκίδα
ΑΥΡΑ	68	9624	ἀργεί Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	ἀργεί Πειραιά
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	ἀργεί Πειραιά
ΑΦΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	ἀργεί Πειραιά
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	δ. Κων/πολη 13/7
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ἀργεί Γάνδη
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	ε. Πειραιά 19/6
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Κουβέιτ 4/7
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Κ.	76	10482	υπό παραλαβή
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	ἀργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	α. Άντεν 3/7
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. Γκντάσκ 10/7
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	ἀργεί Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Π. Σαΐδ 13/7
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	ἀργεί Σετομπάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	ἀργεί Τρινκομάλη
ΒΑΡΒΑΡΑ ΤΟΥ	50	5317	ομιλουκείται Ισπανία
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	ἀργεί Άργουστόλι
ΒΑΡΕΒΕΛΣ	76	11802	α. Σιγκαπούρη 6/7
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Ν. Όρλεάν 26/6
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	ἀργεί Άλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	ε. Ν. Όρλεάν 13/7
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Κεμπέκ 27/6
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Ρότερνταμ 10/7
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	ε. Μόντρεαλ 11/7
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	ἀργεί Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Γουέλμινγκτον 5/7
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Ν. Όρλεάν 24/5
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	α. Ντάρμπαν 11/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Τέντεν Τέρμ. 2/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Ν. Όρλεάν 28/6
ΒΕΡΑ	65	20806	ἀργεί Πειραιά
ΒΕΡΓ' (μ.)	72	57527	α. Γιβραλτάρ 8/7
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΒ	66	10210	α. Άσντον 10/7

ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.....	63	9269	ε. Βόλο 20/6-
ΒΗΤΑΣΑΝ.....	66	19633	α. Νάντη 6/6
ΒΙΚΙΓΚ.....	62	13321	α. Ρότερνταμ 13/7
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II.....	68	12005	α. Μπαντάρ Άμπας 7/7
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ.....	60	6572	α. Λά Γκουλέτ 10/7
ΒΙΝΤΕΝΣΙΑ.....	78	14568	α. Λά Γκουλέτ 10/7
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ).....	72	119794	α. Λά Γκουλέτ 10/7
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	81	16500	α. Λά Γκουλέτ 10/7
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	65	15738	α. Λά Γκουλέτ 10/7
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ.....	83	12811	ε. Μονρόβια 9/7
ΒΟΜΑΡ.....	71	16313	α. Στυλίδα 25/6
ΒΟΡΡΑΣ (δ).....	70	31464	α. Στυλίδα 25/6
ΒΟΡΡΑΣ.....	55	3736	α. Στυλίδα 25/6
ΒΥΖΑΝΤΑ Γ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ).....	60	1434	α. Στυλίδα 25/6
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	59	9374	α. Στυλίδα 25/6
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ).....	67	35041	α. Ραβέννα 7/7
ΒΥΤΙΝΑ.....	75	15111	α. Ραβέννα 7/7
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.....	77	11269	α. Κόμπε 12/7
ΓΑΛΗΝΗ.....	77	39236	ε. Άμβέρσα 14/7
ΓΑΛΗΝΗ (μ).....	73	71318	α. Τουμπάρσο 10/7
ΓΑΡΔΕΝΙΑ.....	67	28373	α. Σηατλ 9/5
ΓΑΡΜΠΗΣ.....	67	36038	α. Άμβέρσα 13/7
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ.....	84	23450	α. Ν. Υόρκη 16/7
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ.....	68	12252	ε. Τσιανγκόκ 12/7
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ).....	66	38818	ε. Τζέντα 3/7
ΓΕΡΩΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ.....	76	16037	ε. Ν. Όρλεάν 7/7
ΓΕΡΩΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ.....	78	15269	ε. Όζακα 12/7
ΓΕΡΩΓΗΣ ΠΡΩΝΗΣ.....	67	15421	α. Ν. Όρλεάν 11/7
ΓΕΡΩΓΙΑ Φ.....	61	8592	α. Ν. Όρλεάν 11/7
ΓΕΡΩΓΙΟΣ.....	66	15773	α. Ν. Όρλεάν 11/7
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Α.....	58	3708	α. Ν. Όρλεάν 11/7
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Α.....	52	1699	α. Ν. Όρλεάν 11/7
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Β (δ).....	61	18796	α. Ν. Όρλεάν 11/7
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ).....	66	30647	α. Ν. Όρλεάν 11/7
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Γ.....	56	1581	α. Ν. Όρλεάν 11/7
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Κ.....	72	12204	α. Ν. Όρλεάν 11/7
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Μ.....	61	7116	α. Ν. Όρλεάν 11/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ.....	70	18634	α. Σάντα Φέ 8/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ.....	61	1545	α. Πειραιά 3/7 για Μήλο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ.....	70	19162	α. Λάς Πάλας 30/5
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ.....	64	17509	α. Κολόμπο 16/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ.....	71	18170	δ. Σκώ 13/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.....	68	10544	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ.....	43	7176	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΑΝΝΗΣ.....	63	11194	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΑΝΝΗΣ.....	71	8494	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΑΝΝΗΣ.....	72	1598	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.....	77	14782	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.....	81	16500	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ).....	68	38124	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.....	71	9093	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.....	65	21374	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	77	19284	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ.....	70	9087	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΛΑ.....	68	9717	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ.....	61	10671	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	71	9508	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	57	4734	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ.....	60	3847	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ.....	52	8129	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ.....	60	5977	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	77	14275	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	16095	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ.....	72	17971	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ.....	61	16561	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ.....	72	14315	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΡΟΣΗ.....	77	14274	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ.....	74	19702	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΟΥΡΗΣ.....	73	9290	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΩΤΑ.....	62	10163	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ).....	64	34568	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ).....	65	2986	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ).....	65	3998	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	71	8739	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΑΛΛ.....	70	15302	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	21200	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ.....	60	7669	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ.....	89	1436	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ).....	67	48717	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΓΚΟΛΑ.....	71	3002	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΕΜΙ.....	65	5836	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ (δ).....	66	45251	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ.....	67	51644	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	69	11148	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	68	16275	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ.....	73	16439	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ.....	76	13036	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ.....	73	16439	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ.....	71	12959	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ.....	66	11148	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ.....	77	13027	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ.....	74	16439	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦ.....	77	16432	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	68	16275	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ.....	76	13027	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.....	78	14531	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ.....	84	19500	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ.....	65	7952	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ.....	76	13027	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ.....	69	11148	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΡΝΤ.....	72	12919	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ.....	72	12919	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ.....	75	13036	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ.....	77	14531	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	78	14531	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ.....	68	10397	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.....	78	14800	α. Ν. Όρλεάν 30/6

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥ.....	72	12959	α. Χιούστον 27/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ.....	74	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	25200	α. Ν. Σαϊδ 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΓΚ.....	72	43479	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	77	13027	α. 'Αλεξάνδρεια 13/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ.....	77	14531	δ. Παναμά 4/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ.....	75	13036	α. Ρόττερχαμ 27/6
ΓΚΟΥΛΙΑΣ.....	67	20178	α. Γιοκιοχάμ 10/7
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	77	10076	ε. Σινγκαπούρη 8/5
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ.....	71	12463	α. Ζήμγουρκ 6/7
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ).....	74	109693	ε. Τζέντα 3/7
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.....	71	12202	στό Μπουσίρ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ.....	63	15381	α. Ζετούμπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	69	22915	α. Μοντεβιδέο 11/6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	22912	α. 'Αϊοί 7/7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ.....	66	23390	α. Γκαί Τρινκομάλη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ.....	62	15389	α. Γκαί Τετούμπάλ
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.....	71	16306	δ. Γίρβα τάρ 16/7
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.....	63	13516	α. Γκαί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ.....	68	16229	α. Γκαί Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ.....	69	14029	α. 'Αλεξάνδρεια 11/7
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	69	26356	α. Τάραντα 5/7 για Μπ. 'Αϊρ
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ.....	65	16483	μετον. «BIPITZINIA» (Μπαχ.)
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ.....	65	14564	ε. Γάνδη 5/7
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ.....	66	20723	δ. Π. Σαϊδ 15/7
ΓΟΡΓΩ.....	58	7061	α. Γκαί 'Αστακό
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ).....	58	12732	α. Γκαί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ Α'Τ'Λ.....	68	2206	υπό παραλαβή
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΡΣΤ.....	62	1427	α. Κουβέιτ 16/6 για Βραζιλία
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	76	19264	δ. Παναμά 13/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ.....	75	19451	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 29/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ.....	79	19267	δ. Παναμά 15/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426	ε. 'Ηστ Λόντον 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	76	19264	α. Φός 8/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.....	73	19451	ε. Νταμάμ 7/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264	α. Πειραιά 30/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265	α. Τζέντα 21/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II.....	75	19451	α. Γουέστερφορντ 6/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ).....	80	40357	α. Νταμάμ 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451	α. Τσάρλεστον 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ.....	67	22817	δ. Σκώ 28/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ.....	67	22817	α. 'Οκλαντ 28/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ).....	84	17199	ε. Πειραιά 2/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ).....	74	18204	δ. Γίβραλτάρ 4/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ).....	84	17199	ε. Σίμα 8/7
ΓΟΥΩΡΙΟΡ.....	82	19555	α. Γκαλεξίδι
ΓΡΕΓΟΣ.....	59	9191	
ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103	α. Μοντεβιδέο 16/7
ΔΑΝΙΑΛΑ.....	63	13628	α. Γκαί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ.....	74	19451	α. Γκαί 'Αργουόλι
ΔΕΛΤΑ (δ).....	61	7864	α. Γκαί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ.....	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ.....	65	19049	α. Γκαί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	61	9378	μετον. ΣΗ Ε'Ι'Ρ (Μαλτ.)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	71	9085	α. Λός Πάλαμας 17/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	75	6741	α. Βαλένσια 9/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	58	2474	α. Γκαί 'Αστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.....	63	10085	ε. Γκτόνκ 13/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.....	66	9410	α. Γκαί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.....	65	11906	στό Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΗΛΟΣ.....	70	8825	α. Παναμά 13/6
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ).....	82	31000	δ. Φαλοδελφία 7/7
ΔΗΜΗΤΡΑ.....	69	9861	ε. Λομ 2/7
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ).....	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	77	3977	α. Μπαχραϊν 13/7
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ.....	71	9646	α. Γκαλεξίδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	71	36094	α. Γκαί Αισαβάνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	67	10794	α. Γκαί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	63	10523	α. Γκαί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.....	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ.....	63	8380	α. Τζέντα 8/7
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ).....	58	16277	α. Γκαί Πειραιά
ΔΙΑΚΑΝΣ.....	63	8872	α. Γκαί Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	56	8243	α. Γκαί Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ).....	58	13105	α. Γκαί 'Ελευσία
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	α. Γκαί 'Ιθάκη
ΔΙΩΝΗ (δ).....	67	44646	α. Γκαί Πειραιά
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ.....	72	19162	α. Μπάγια Μπλάνκα 25/6
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ).....	68	48687	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/6
ΔΡΟΜΩΝ.....	64	17487	α. Γκαί Πειραιά
ΔΡΥΣ.....	65	20201	α. Πειραιά 29/6
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ).....	66	48801	α. Π. 'Αρθουρ 27/6
ΔΥΣΤΟΣ.....	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ).....	54	11313	α. Π. Σαϊδ 7/7
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	69	12705	α. 'Αμβέρσα 17/7
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ.....	78	16326	α. Μπέρσα 17/7
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ.....	84	21300	υπό καθέλκυση
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ.....	72	16398	α. Νικόσι 3/6 για Φιλιππίνες
ΔΩΡΙΟΣ (δ).....	67	43231	ε. Π. Λά Κρούξ 24/6
ΕΒΕΛΥΝ.....	63	11893	α. Γκαί Πειραιά
ΕΒΙΑ.....	61	10029	α. Γκαί Βασόρα
ΕΒΜΑΡ.....	76	16398	α. Γκίλχογκ 19/6 για 'Ιράν
ΕΒΡΟΣ.....	62	20372	α. Γκαί Γκαλεξίδι
ΕΘΝΙΚ (δ).....	75	125947	α. Γκαί 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. Κωνίπολη 15/7
ΕΙΡΗΝΗ Φ.....	69	2985	στη Λίβυη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ).....	68	48687	α. Σάλομ Βόε 4/7
ΕΚΛΑΙΡ.....	63	13841	α. Γκαί Πειραιά
ΕΚΤΟΝ.....	62	11428	α. Γκαί Γκαλεξίδι
ΕΚΤΩΡ.....	60	16258	α. Θέουτα 26/6 για Πειραιά
ΕΚΤΩΡ.....	75	14523	δ. Κωνίπολη 14/7
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.....	60	20923	α. Γουέστερφορντ 11/7
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ.....	70	5538	α. Μπαρμπάντος 3/7
ΕΛΑΦΙ.....	68	19495	α. Μπ. 'Αϊρες 28/5-

ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	ε. Γκτάνος 22/6 *
ΕΛΑΓΙΑΝΝΙ	70	12142	ε. 'Αλεξάνδρου 27/6
ΕΛΕΓ'ΙΣΤΡΙΑ I	64	10652	άρχει Στυλίδας
ΕΛΕΓ'ΙΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	α. Πειραιά 21/6
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	ε. Μαρίλα 20/5
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	63	10936	ε. Καλαί 4/7
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	ε. 'Αμστερνταμ 17/7
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ ΛΟΡΕΛ	61	7293	υπό παραλαβή
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	άρχει Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	α. Σαβόνα 13/7
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Φιλαδέλφεια 23/6
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	ε. Μπρέικ 16/7
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6006	ε. 'Αγκόνα 13/7
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	δ. Π. Σαϊδ 15/7
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 27/6
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	δ. Κων/πολη 14/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	στή Σιγκαπούρη 12/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	62	6846	α. Τζέντα 26/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΘ	71	10328	στή Σιγκαπούρη 2/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στή Σιγκαπούρη 12/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ	78	17172	στή Ν. 'Υόρκη 2/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στis Μπίτερ Λέικς 6/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	στή Νέα 'Υόρκη 2/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	72	8987	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΝΘ	72	10329	άρχει 'Ελευσίνα
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Ναγκόγια 13/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237	α. 'Αμβούργο 12/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Χάμπτον 5/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Ρότερνταμ 6/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. 'Αμβέρσα 13/7
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Μπάγια Μπλάνκα 16/6
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Τενερίφ 1/7
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	ε. Τζέντα 4/6
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	δ. Κων/πολη 7/7
ΕΛΠΑΝ	67	5487	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Ρενιόν 15/7
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Κηλόνγκ 15/7
ΕΛΠΙΣ	71	9885	δ. Π. Σαϊδ 12/7
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Νουακτσότ 8/7
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	27830	άρχει Σετομπάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	δ. Κων/πολη 12/7
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Λεμεσό 15/7
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άρχει Πειραιά
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Κόμπε 10/7
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	στήν Γάνδη
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Σάντος 16/7
ΕΠΟΣ	78	6053	άρχει Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. 'Αμβέρσα 17/7
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/7
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. 'Αλγκεθίρας 3/7
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16172	α. Μπ. 'Αίρες 16/6 για 'Αμβούργο
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	άρχει Χαλκίδα
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Πόρτ Σαϊδ 9/7
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α. Σάντος 12/6
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	δ. Γιβραλτάρ 10/7
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Π. 'Αρθουρ 10/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Ρουέν 9/7 για Αίγυπτο
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ε. Νουακτσότ 1/7
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. Καράτσι 11/7
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	α. Πειραιά 24/2
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	άρχει Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 17/6
ΕΥΗ Λ.	67	14569	δ. Σκώ 27/6
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Λύττελτον 13/7
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Λός Πάλας 3/7
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	α. Ντάρμαν 19/6
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	άρχει Πειραιά
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Σάν Φραντζίσκο 29/6
ΕΥΡΥΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. 'Αμβέρσα 17/7
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλίδας
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	άρχει Πειραιά
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	άρχει Πειραιά
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	άρχει Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Ντόβερ 4/6
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Νιούκαστλ 4/7
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	δ. Σουέζ 14/7
ΕΦΗ	61	3791	ε. Ναάου 28/6
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Δουνκέρκη 12/7
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Καράτσι 17/7
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Ροζάριο 23/6
ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/7
ΖΕΤΤΑ	71	20516	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊν 24/6
ΖΕΥΣ	60	11687	άρχει Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/6
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Τζέντα 11/7
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Χόβρη 11/7 για Λομέ
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Κέιν Τάουν 5/7
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άρχει Πειραιά
ΗΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές
ΗΖΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	4617	άρχει Πειραιά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Παράναγκουα 7/6
ΗΡΩ	65	23390	ε. Λισαβόνα 22/6
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Τσαγκουαράμας 3/7
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άρχει 'Αργοστόλι
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ	84	16794	α. Σαβόνα 1/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	α. Σαβόνα 15/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	α. Μπούλεν Μπαϊν 17/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	δ. Σουέζ 9/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Σέτε 10/7 για Φόρτ Ντέ Φράνς
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	α. Ρίο 'Ιανέιρο 13/7

ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Πειραιά 21/5
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	α. Κριστομάλ 6/7
ΘΑΝΙΚΙ	61	9516	άρχει Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	άρχει Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	ε. Ριγέκα 15/7
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Πειραιά 6/6
ΘΑΣΟΣ Α'Τ'ΛΑΝΤ	76	9444	α. Σετομπάλ 27/6
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Ντουάλα 30/6
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	ε. Νταμμά 15/7
ΘΕΚΟΣ	78	16885	δ. Παναμά 30/6
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Χάμπτον 17/7
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	α. Μομπίλ 3/7
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Γένοβα 13/7
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	στή Φορταλέζα (άποθήκη)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	ε. 'Αμβούργο 17/7
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Σάο Σεμπαστιάν 9/7
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.)	75	18951	υπό παραλαβή
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άρχει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Κασσιούγκ 5/7
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	υπό παραλαβή
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	δ. Σουέζ 11/7
ΙΑΣΩΝ	70	11489	άρχει Λονδίνο
ΙΚΑΝ	58	2882	άρχει Πειραιά
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	δ. Π. Σαϊδ 14/7
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άρχει Στυλίδας
ΙΜΑΛΑ'Ι'Α	62	10981	άρχει Πειραιά
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	άρχει Πειραιά
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΙΤΥ	51	3640	ε. Τσιταγκόνγκ 7/3
ΙΟΛΙ	72	4999	δ. Δαρδανέλια 7/7
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. 'Αμβούργο 15/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Τζέντα 13/7
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	άρχει Πειραιά
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Κουβέιτ 15/7
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. 'Αλεξάνδρεια 28/5
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	α. Κοτονού 3/7
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	στή Τσιταγκόνγκ 27/5
ΙΩ	69	8909	δ. Σουέζ 8/6
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Βιτόρια 10/7
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Π. Σαϊδ 16/7
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	άρχει Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	ε. Νικόσια 1/7
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Ρας Τανούρα 9/7
ΙΩΝ	71	11506	άρχει Λονδίνο
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Σιγκαπούρη 2/7
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	α. Ντάρμαν 28/6
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	α. Μομπάσα 26/6
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	άρχει Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Γένοβα 29/6
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Ντάρμαν 26/6
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	δ. Κων/πολη 9/7
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	ε. Βοστώνη 26/6
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	α. Σιγκαπούρη 19/6
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Ν. 'Υόρκη 8/7
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Γουόλμινγκτον 7/5
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	ε. Νητρώιτ 13/7
ΚΑΛΑΜΑΡ	51	6199	άρχει Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	α. Λός Πάλας 25/6
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	α. Πειραιά 5/7
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Σιγκαπούρη 1/7
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/7
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	α. Βανκούβερ 17/5
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	ε. 'Αιν Σούκνα 17/6
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/6
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Κων/πολη 20/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Χέυ Πόιντ 14/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στή Ούμ Κάσρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	δ. Σουέζ 8/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	ε. Μπούλεν 'Αίρες 13/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	α. Κόμπε 10/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Τής 16/5 για 'Αλιέρι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Λισαβόνα 9/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Ρότερνταμ 6/7
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. 'Ικόνιο 30/6 για Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. 'Αλγκεθίρας 23/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	άρχει Στυλίδας
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	α. Τζέντα 12/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Κινούρα 11/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άρχει Βουβάη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Λός 'Αντζελες 6/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	δ. Γιβραλτάρ 15/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άρχει Νουεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	α. Τζέντα 186
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	ε. Τσιταγκόνγκ 11/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	δ. Σκώ 4/7
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	13961	άρχει Πειραιά
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Καζαμπλάνκα 10/7
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Λός Αντζελες 26/6
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	ε. 'Ασνόντ 6/7
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Ρουέν 17/7 για 'Ιταλία
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	δ. Γιβραλτάρ 9/7
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	ε. Μονφαλκόνε 8/7
ΚΑΡΟΣ	67	12702	στή Σάντο 13/7
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	στή 'Αμβούργο 9/6
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Νιούκαστλ 22/6
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	άρχει 'Αργοστόλι
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Λέικ Τσάρλς 25/6
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Τάμπα 6/7
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	στή Μαράκκιμπο 8/7
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537	άρχει Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Π. Σαϊδ 17/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Σπέτζια 12/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	στή Χαλκίδα 9/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. Πειραιά 9/7
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	άρχει Σιγκαπούρη

KATIE	60	10187	ἀργεί Γαλαξίες
KATINA (δ.)	66	38878	α. Μπιλμπό 29/5
KE'I'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	ε. Βανκούβερ 19/6
KE'I'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 6/7
KE'I'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Κρίκεντλ 11/7
KE'I'Π KAMARI	62	11416	ἀργεί Ρίβελ Φώλ
KE'I'Π KENENTY	71	9868	ε. Ροζάριο 9/7
KE'I'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. 'Αμβέρσα 30/6 για Λάγος
KE'I'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Λονδίνο 16/7
KE'I'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Μπ. 'Αίρες 13/7
KE'I'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	ε. Σουραμπάγια 24/6
KE'I'Π PION	72	8908	δ. Σκώ 9/7
KE'I'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Πασιγιές 30/6
KE'I'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Ντάρμπαν 16/7
KE'I'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	δ. Παναμά 30/6
KE'I'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Μπ. 'Αίρες 14/6 για Κούβα
KENTAKY XOUM	75	16307	α. Μόντρεαλ 10/7
KERTIS	73	16459	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/6
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	ἀργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερνούζεν 11/7
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	ἀργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	ἀργεί Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Μπείρα 4/7
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	66	52870	α. Γένοβα 14/7
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Φουτζέιρα 24/6
KIMQLOS	64	7891	ἀργεί Πειραιά
KINAROS	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
KOMMON BENTΣΙΟΥΡ	71	15547	α. 'Οκινάβα 8/7
KONΔΩΡ	67	6842	ἀργεί Πειραιά
KONKAP BIKTOPY	73	39219	δ. Ντόβερ 2/6
KONKAP ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. 'Αμβέρσα 15/7
KONKAP ΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Φος 12/7
KONKAP ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Σεπετίμα 7/7
KONKAP ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. 'Αμβέρσα 16/7
KONKAP ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	α. 'Επτάνησα 10/7
KONKAP ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Γκάνσκ 17/7
KONKAP ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/7
KONKAP ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Τενερίφ 14/7
KONKAP ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Σάντος 22/6
KONKAP ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Ντάρμπαν 27/6
KONKAP ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Μπάχια Μπλάνκα 8/6
KONKAP ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	ε. Σαβάννα 15/7
KONKAP ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. Νικόσια 1/7
KONΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			α. Τσάρλεστον 15/6
ΓΚΑΛΛΕΥ	67	7680	α. 'Αλεξάνδρεια 13/7
KONΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			α. Λεμεσό 13/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	77	5539	ε. Σουέζ 3/7
KONΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	στη Μομπάσα
KONTINENTAL KARRIER	71	14764	υπό καθέλκυση
KOPΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	7689	ἀργεί Πειραιά
KORIANA (δ.)	84	38000	ἀργεί Πειραιά
KORINΘΙΑ (δ.)	55	8998	δ. Παναμά 13/5
KORINΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	ε. Νιούκαστλ 8/7
KOPONET	78	9862	ε. Βενετία 13/7
KOPYTON	75	19134	ἀργεί 'Αστακό
KOPONIA	70	11826	προσάραξε Τζιμπουτί
KOSMOΣ	59	2670	α. Ντουμπάι 6/7
KOTON ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	4772	ἀργεί Πειραιά
KOFH ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	α. Γουλιμγκτον 8/7
KPATAIOS	75	7415	δ. Κων/πολη 20/6
KPATINOS II	75	6084	α. Σάν Χοσέ 2/6/82
KPATON	76	7427	α. Μπιλμπό 13/7
KPHTAN ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	α. Τζέντα 13/7
KPHTH (δ.)	69	34169	δ. Κων/πολη 13/7
KPHTH ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	δ. Παναμά 29/6
KPHTH ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Ντόντς 2/7
KPHTH ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Τρινκόμαλη 7/7
KPHTH ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Βιζακαπατάνι 11/7
KPHTH ΕΜΕΡΑΛΝΗ	78	10832	α. Τζέντα 10/7
KPHTH ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ἀργεί Πειραιά
KPHTH ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Κόμπε 28/6
KPHTH ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Κιέλο 18/7
KPHTH ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Κόμπε 8/7
KPHTH ΠΕΡΙΠΤΟΤ	82	11500	α. Ούμ Σάιντ 29/6
KPHTH ΠΕΡΑ	78	10832	ἀργεί Πειραιά
KPHTH ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Πειραιά 11/7
KPHTH ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Σοβόνα 12/7
KPHTH ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Πειραιά 7/7
KPHTH ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	ε. Νταμμάμ 12/7
KPHTH ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ἀργεί Πειραιά
KPHTH ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	επισκευές Πειραιά
KPIOS	59	16875	δ. Γιβραλτάρ 19/6
KPIOS	75	7028	α. Χιούστον 6/7
KPITIAS	67	9549	α. 'Αμβούργο 14/7
KPITON	59	7158	ε. Γκιζάν 7/7
KPITONAS	76	6598	ἀργεί Πειραιά
KRONOS	73	11170	α. Ρίο Γκράντε 9/6
KRONOS	67	6911	μεσογεακές μεταφορές
KPOYΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	ἀργεί Πειραιά
KYBEPNHTHΣ	78	21194	α. Ρίο Γκράντε 9/6
KYΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογεακές μεταφορές
KYΘΗΡΑ	66	13870	ἀργεί Πειραιά
KYΘΝΟΣ	62	4784	ἀργεί Πειραιά
KYΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Σαβάννα 5/7
KYKNOΣ (δ.)	71	17355	στο Χάρ Φακάν 1/7
KYMA	60	7758	ἀργεί Πειραιά
KYΠAΔPOΣ	77	23596	υπό παραλαβή
KYPAHHH	61	9443	ἀργεί 'Αστακό
KYPIAKH	81	38000	α. Λουλέα 30/6
KYPIAKH	66	8943	ε. Ριγέκα 13/7
KYPIAKOYΛA Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ἀργεί Πειραιά
KΩΣΤΑΣ	60	6808	στο Κολόμπο 4/7
KΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	δ. Μπουνούμπουτελ 11/7
KΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	ἀργεί Πειραιά
KΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Ροζάριο 14/7
KΩΣΤΗΣ	77	20823	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 30/6
KΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογεακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	α. 'Ψηφούτε 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
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925	ἀργεί Πειραιά
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	ἀργεί 'Ημοχάδεν
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	α. Φουτζέιρα 3/6
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λουμπεκ Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Θέουτα 12/7
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Τζέντα 11/7
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	δ. Κων/πολη 10/6
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Λας 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 Γαλαξίδι
ΛΕΔΕΑ	63	17879	στον Πειραιά
ΛΕΜΑΝ	66	2953	ε. Μαντράς 8/7
ΛΕΝΑ II	68	15761	ἀργεί Σετούμπάλ
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	ἀργεί Σετούμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	στη Λισσαβόνα
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ε. Βρέμη 10/7
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	ἀργεί Χαλκίδα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	α. Λομέ 5/7
ΛΕΩΝ	75	15684	ἀργεί 'Ηγουμενίτσα
ΛΕΩΝ	72	2311	α. Σιγκαπούρη 14/7
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ἀργεί Φορταλέζα (ἀποθήκη)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Στυλίδα 19/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	ἀργεί Πειραιά
ΛΗΔΑ	63	8566	δ. Κων/πολη 14/7
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	υπό παραλαβή
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Σιγκαπούρη 15/7
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Τζέντα 8/7
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	ε. Πράια Μόλε 20/6
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	α. Σιγκαπούρη 9/6
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. Χιούστον 9/7
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	ἀργεί 'Ηγουμενίτσα
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Μασσαλία 13/7
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	α. Κέιπ Τάουν 16/7
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Κοτονού 6/7
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	α. Λέγκχορν 8/7
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. 'Ιτατζάι 29/6
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ἀργεί Βασώρα
ΛΙΦ	68	9650	ε. Γιουροπόρτ 17/7
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	α. Κινούρα 21/6
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Σιγκαπούρη 16/6
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Χάμπτον 11/6
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Τσάρλεστον 15/7
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	ε. Τζέντα 10/7
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Πειραιά 7/7
ΛΥΔΙ	70	14878	ἀργεί Σετούμπάλ
ΛΥΔΙΑ	64	6547	
ΛΥΡΑ	67	41914	
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	στην Κάντλα 29/6
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	στην 'Ακαμπα
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Ντάρμπαν 1/7
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/7
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Βιτόρια 12/7
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Μάλτα 13/7
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	στον Πειραιά 30/6
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Σήατλ 6/7
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Ροζάριο 30/5 για Ρωσία
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ε. Σετούμπάλ 18/5
ΜΑΚΡΑ	73	8957	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Πειραιά 5/7
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	ε. Πειραιά 8/7
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Ν. 'Υόρκη 12/7
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Κόρπους Κρίστι 29/6
ΜΑΝΤΩΛΑΥΝΑ (S)	83	31951	α. Σάν Φραντζίσκο 10/7
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. 'Οσκαράμ 12/7
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	α. Πειραιά 17/7
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	68	18525	στο Μπαντάρ Χομείνι
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Ταμπίκο 27/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. 'Ολμπαν 27/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Βίλα Κονστιτιούσον 24/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Κασσιούγκ 10/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Ρίτσαρντς Μπαί 7/7
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Γάνδη 10/7
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	στην Γδύνια 17/7
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Πειραιά 3/6
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Μομπάσα 10/7
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Π. ντ' Μπουκ 29/6
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	ἀργεί 'Αργοστόλι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	στον Πειραιά
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Νέλσον 17/7
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Γκαίτεμπουργκ 17/7
ΜΑΡΙ	74	8925	δ. Παναμά 16/7
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Μπουσάν 7/5
ΜΑΡΙΑ	70	9101	α. Νικόσια 1/7
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Χόγκ Κόγκ 15/7
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. Πειραιά 16/6
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	ε. Σάντος 11/7
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	ε. Ν. 'Υόρκη 9/7
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Τζέντα 9/7
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	δ. Παναμά 3/7
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Ρίο Γκράντε 5/7
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. 'Εσκουμίνες 11/5
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. 'Αλγκεθίρας 8/6
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	δ. Ντόβερ 12/7
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Μπ. 'Αίρες 9/6
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.)	66	42799	ε. Μιλάδο 1/7
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	δ. Σουέζ 13/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	δ. Π. Σαίδη 13/7
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Κολόμπο 17/7

MARIETTA (δ)	75	115207	α. Άλμβέρι 29/6
MARIETTA	65	8344	ατόν Πειραιά 13/7
MARIZINA (δ.)	67	40075	δ. Κων/πολη 15/7
MARIKA	62	9065	α. Πειραιά 18/7
MARIAY	71	16269	α. Ρόττερνταμ 17/7
MARIAYN Λ.	68	14569	α. Θέουτα 12/7
MARINA (δ)	80	40000	α. Μπωναίρ 28/6
MARINA	60	4116	α. Μολφέτα 7/7
MARINA Λ.	65	19566	δ. Έσκουμίνς 3/7
MARINIKH	73	85367	ε. Πόρτ Γουάλοκ 21/7
MARION	67	33586	άρχει Σειτομπαλ
MARITZINH	73	30077	άρχει Πειραιά
MARITZA	68	29324	δ. Κων/πολη 12/5
MARITZA Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	ε. Γουέστερβικ 17/7
MARKA Λ.	75	14785	α. Χιούστον 25/6
MARKIZ	75	28082	α. Φάμουθ 6/7
MARKOS ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κέιπ Τάουν 18/6
MARKOS Ν.	69	11434	α. Σιγκαπούρη 16/7
MARLEN	57	5087	άρχει Χαλκίδα
MAROYΔΙΩ	78	19974	δ. Παναμά 16/7
MAROYΛΑ	82	32300	α. Τζέντα 10/7
MARΣ	48	3368	μεσογειακός μεταφορές
MARYAIZA	70	15806	άρχει Στυλίδα
MARQ	73	32510	ε. Ρόττερνταμ 17/7
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακός μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Σκώ 5/6
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	στη Βαλένθια 18/5
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	α. Κολόμπο 9/7
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	ε. Κοτονού 15/7
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	65	7696	άρχει Πειραιά
ΜΑΤΘΕΟΡΧΝ	62	9665	άρχει Πειραιά

ΜΕΓΙΣΤΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	δ. Θρόνιτς 9/7
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Τζέντα 14/6
ΜΕΛΟΓΙ	68	8887	α. Πενάγκ 6/6
ΜΕΛΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ἀργεί. Άλιβερί
ΜΕΛΩ Χ.	68	10355	ε. Μπαντόρ Άμπας 26/5
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Ρότερνταμ 7/7
ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙΙ.	68	15761	ε. Γιβραλταρ 28/5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Κακινάνα 7/7
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσοονιακές μεταφορές
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Παναμά 20/6
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	ε. Λισαβόνα 5/7
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	υπό καθέλκυση
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Άλεξάνδρεια 5/7.
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Άλεξάνδρεια 10/7
ΜΕΝΤΤΖΟ Υ"	57	3709	α. Πειραιά 22/6
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Σγκαπούρη 28/6
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Φάμουδ 29/6
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	α. Σεμαράγκ 25/6
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	δ. Σουέζ 9/7
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Ν. Υόρκη 29/6
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	α. Άφρική 2/7
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Πειραιά 18/6
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Φός 15/7
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Πειραιά 29/6
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ε. Φάλασινγκ 3/7
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Τζέντα 9/7
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	δ. Κων/πολη 11/7
ΜΗΛΟΣ	84	28100	υπό ναυπήγηση
ΜΗΛΟΣ ΑΓ΄ΛΑΝΤ	79	10991	ε. Κάγκλιρια 12/7
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	ἀργεί Πειραιά

ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. Γκήλογκ 7/7
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	57	5289	στό Κουβέτι
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤ	69	1570	δ. Παναμά 3/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'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. 'Ορλεάνη 1/7
ΜΙΝΙ ΛΕ'Γ'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Γ'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Γ'Σ	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1584	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/7
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόννα 4/7 για Ζουράρ
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζέντα 14/7
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Σεβίλλη 14/6
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΟΦ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Γκιζάν 15/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. 'Αμβούργο 17/7
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ε. Π. 'Εσκουίβελ 4/7
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Βηρυτό 13/7
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Σετουμπάλ 13/6
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς θαλ.
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Σετουμπάλ 2/7
ΜΙΧΑΗΛΣ (μ.)	72	55204	α. Της 22/6
ΜΙΧΑΗΛΣ	69	12748	α. Ντουλούθ 27/6
ΜΙΧΑΗΛΣ	74	8825	δ. 'Επτάνησα 23/6
ΜΙΧΑΗΛΣ	70	2867	α. 'Αβάν 20/6
ΜΙΧΑΗΛΣ Β.	72	20715	δ. Παναμά 21/1
ΜΙΧΑΗΛΣ Κ.	57	3178	άρχει Σαρζά
ΜΙΧΑΗΛΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. 'Αζαλάδα 11/7
ΜΙΝΗΜΟΥΣΥΝΗ	68	36168	α. Λος Άντζελες 21/6
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Φιλαδέλφεια 1257
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	άρχει Πειραιά
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπόγνουντ 17/7
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.	83	31500	α. Μομπίλι 30/8
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	83	32129	α. Ρότερνταμ 30/6
ΜΠΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	67	8779	ε. Πειραιά 10/6
ΜΠΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ.	66	8937	ε. Πειραιά 5/6
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Λάγος 6/6
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	α. Λέιθ 18/5 για Λιβύη
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	α. 'Αυβόρα 11/7

ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άρχει Άργοστόλι
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Σιγκαπούρη 1/7
ΜΠΕΛΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Μπαρλέτα 11/7
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Σαβάννα 16/7
ΜΠΗΛΦ	71	9564	δ. Ντόβερ 13/6
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΪ'Υ	63	9657	άρχει Πειραιά
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	υπό παραλαβή
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	ε. Πειραιά 28/6
ΜΠΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	3621	στό Ντουμπάι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	δ. Σουέζ 20/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Τζέμπελ Άλι 15/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΡΤΕ (δ.)	70	113425	ε. Σιγκαπούρη 1/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Μομπιλ 8/7 γιά Σαβόννα
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι'Σ	54	6103	άρχει Στυλίδα
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	α. Πειραιά 21/6
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.	67	8955	ε. Άλεξάνδρεια 15/7
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει Έκευσινα
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	77	13382	δ. Γιβραλτάρ 7/6
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Ντραμμά 13/7
ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Χιουσόν 13/7
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	άρχει Γαλαξειδί
ΜΥΡΤΙΔΙΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Άργοστόλι
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Γένοβα 4/7
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	

ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	66	20199	ἀργεί Γάνδη
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Βαρκελώνη 5/7
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Ρεσιό 10/6
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982	ε. Άμβέρσα 18/7
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Τζέντα 18/6
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	ἀργεί Κεντίρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ).	75	115207	ἀργεί Τζέμπελ "Άλι
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ.	61	5584	ἀργεί Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	ἀργεί Πειραιά
ΝΑΥΤΙΛΟΣ.	70	16224	ε. Άλεξάνδρεια 29/6
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	δ. Γιβραλτάρ 14/7
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. "Ήτο Λόντον 9/7
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	στό Φλώριανγκ 20/6
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.).	81	29700	δ. Παναμά 2/7
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. Μαντράς 27/6
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑ	66	12259	ἀργεί Έλευσινα
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Λός Πάλλμας 23/5
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Κουβέιτ 12/7
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	ἀργεί Πειραιά
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Ροζάριο 15/7
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Φουτζέιρα 30/6
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	ἀργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Μπαχαράιν 13/7
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Λός Άντζελες 20/6
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ"	72	9606	δ. Γιβραλτάρ 12/6
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	ἀργεί Γαλαξείδι
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	ἀργεί Γαλαξείδι
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	ε. Πειραιά 23/6
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.).	60	25471	ἀργεί Πειραιά
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ).	76	121542	ε. Κούλ ντε Σάκ 12/7
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό "Έλ Χάκ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	ἀργεί Χαλκίδα
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Σάντος 24/6
ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	α. Άλεξάνδρεια 19/6
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί 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. Πόραγκρουν 11/7 για Κίνα
ΝΙΚΟΣ Β (δ).	49	15980	ἀργεί Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.).	71	65347	ἀργεί Άλβέρσι
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	α. Πειραιά 21/6 για Βόλο
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Τζέντα 13/7
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.).	69	21427	α. Ρίο Γκράντε 14/7
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	δ. Κερπέκ 25/5
ΝΙΤΣΑ (δ.).	71	16400	ε. Άρατού 7/7
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Χέυ Πόιντ 30/6
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	ἀργεί Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ἀργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	ε. Μουταούρε 12/7
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	3600	ύπό παραλαβή
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ἀργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	ἀργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΣΤΟΣ (δ.).	60	21199	ἀργεί Μπελέμ
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Χιούστον 11/7
ΝΟΤΟΣ (δ).	64	49055	ἀργεί Γαλαξείδι
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	α. Φουτζέιρα 24/6
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Σ. Τζών 7/7
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Ντρά ές Σαλάμα 30/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	ε. Ρόττερνταμ 18/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Βουλώνη 30/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	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	ε. Μαντράς 15/7
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ.	65	7700	ἀργεί Γαλαξείδι
ΝΤΕΚΑ ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Αούστον 12/6
ΝΤΕΛΟΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ἀργεί Μπλάκουότερ
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	ἀργεί Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Σάν Κιπράν 26/6
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.).	59	12463	α. Ν. Ύορκ 30/6
ΝΤΟΜΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Άμβέρσα 7/7 για Προβιντένς
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	ἀργεί 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

ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΙ'ΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΟΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΟΥΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΔΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'ΤΟΝ	63	14595
ΟΡΑ'ΤΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ)	82	49100
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ	72	14675
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙ'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'ΝΣΤΟΝ	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 ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430

ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052
ΠΑΛΜ ΤΡΕΙ'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 Λ.	82	35127
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	58	8764
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΚΑΙΜΟΣ	85	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639

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
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (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 Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	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
ΠΕΡΛΑ	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
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 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	
αργεί Πειραιά	
α. Χάβρη 28/6	
α. Μπαλάο 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	
αργεί Πειραιά	
α. Νουακτσότ 9/7 για 'Ιταλία	
α. 'Αμβούργο 9/7 για Καναδά	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 22/6	
α. Πειραιά 25/6	
υπό καθέλκυση	
αργεί Μπάλμπάο	
αργεί Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 4/7	
αργεί Πειραιά	
αργεί Κασούρι	
α. Πειραιά 13/6	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Στυλίδα	
α. 'Αμβέρσα 16/5	
στο Νατάλ (άποθηκη)	
δ. Σκώ 26/5	
αργεί Χαλκίδα	
αργεί Πειραιά	
δ. Π. Σαΐδ 7/7	
ε. Μαντράς 30/6	
στο Λάγος	
αργεί Γκρέιτ Μπίτερ	
αργεί Σετσουμπάλ	
αργεί 'Ελευσίνα	

ε. Τσιταγκόνγκ 10/6	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς	
αργεί 'Ελευσίνα	
αργεί Στυλίδα	
α. Μπάχια Μπλάνκα 11/6	
υπό πα αλαβή	
αργεί Πειραιά	
αργεί Γαλαξειδί	
αργεί Πειραιά	
α. Μομπάσα 14/7	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 16/6	
αργεί Πειραιά	
σε θέση 12 00 Β, 43 32 Α 18/7	
α. Κίγκστον 20/6	
αργεί Γαλαξειδί	
ε. Πειραιά 20/6	
μεσογειακές μεταφορές	
υπό ναυπήγηση	
α. Γουόρρετ 11/7	

αργεί Πειραιά	
α. Σόρεχαμ 27/6	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. 'Αλεξάνδρεια 12/7	
α. Λός 'Αντζελες 9/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/6	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Γερμανία	
α. 'Ιταλ'άι 11/7	
α. Χάβρη 10/7	
στον Πειραιά	
ε. Π. Γουάσκοτ 17/7	
ε. Σιγκαπούρη 16/7	
α. Κορούνα 1/7	
δ. Γιβραλτάρ 23/6	
α. Πειραιά 6/3	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Κοκουίμπο 3/7	
στον Πειραιά 10/7	
α. 'Ικόνιο 16/6	
α. Μπ. 'Αϊρες 7/7	

δ. Π. Σαΐδ 14/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. 'Αλεξάνδρεια 5/7	
α. Ρόττερνταμ 17/7	
δ. Δαρδανέλια 7/7	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Λάγος 10/6	
αργεί Πειραιά	
α. Βίλα Κονατιστιούσαν 13/7	
αργεί Πειραιά	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 11/7	
δ. Π. Σαΐδ 13/7	
ε. Μαρίνα ντ' Καράρα 5/7	

αργεί Πειραιά	
α. Γκλαδστώνη 13/7	
αργεί Πειραιά	
αργεί 'Ελευσίνα	
αργεί 'Ελευσίνα	
α. Τής 6/7 για Τζέντα	
ε. Κεύαν 3/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 2/7	
α. Τής 30/6 για Τζέντα	
α. 'Αμβέρσα 13/7	
αργεί Πειραιά	
αργεί Βομβάη	
ε. Σιγκαπούρη 3/7	
α. Τάμπα 16/6	

ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΝΤΟ	63	14203
ΠΙΝΤΟ	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
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425
ΠΟΛΥΤΩ	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
ΠΟΡΘΟΣ	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 ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	63	5249
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 1 (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
ΡΗΛΛ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΝΗ	63	15929
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	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 ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	71	1552
ΡΟΑΝ (δ)	59	12270
ΡΟΔΟΣ	55	3370
ΡΟΔΟΣΙ	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
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑ'Ι'ΣΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	7806
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 ΝΤΑΙΗ	69	6054
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189

δ. Σουέζ 27/6 *

ε. Τζάκσονβιλ 24/7

α. Μπαλκισπανά 23/6

ε. Βάσσα 15/7

α. Χόγκ Χόγκ 26/5

α. Πενάγκ 90/7

αργεί 'Ιτέα

αργεί 'Αστακό

αργεί 'Ηγουμνίτσα

αργεί Στυλίδα

αργεί Πόρτλαντ

αργεί Γαλαξειδί

ε. 'Αλεξάνδρεια 7/7

υπό παραλαβή

ε. Μπαχαρίν 13/7

αργεί Λομπίτο

ε. Σιδνέι 16/7

αργεί 'Ελευσίνα

αργεί Γαλαξειδί

ε. Γκτάνσνκ 11/6

α. Ρόττερνταμ 2/7

ε. Πειραιά 19/5

δ. Κων/πολη 8/7

α. Κόρπους Κρίσι 24/6

δ. Σουέζ 11/7

αργεί Πειραιά

α. Τζέντα 14/6

α. Νιούκαστλ 27/6

α. Π. Σαΐδ 19/6

ε. Λός 'Αντζελες 6/7

α. Νταμπιέρ 10/7

αργεί Πειραιά

ε. Σάντος 14/7

α. Ρόττερνταμ 14/7

ε. Φός 16/7

επισκευές Πειραιά

α. Μπ. 'Αϊρες 15/6

α. 'Αμπιτζάν 20/6

α. Λός Πάλας 1257

στο Σουέζ (άποθηκη)

ε. Μπ. 'Αϊρες 12/7

α. Ν. 'Ορλεάνη 22/6 για 'Ινδία

α. Φός 9/7

στη Χαλκίδα 22/6

αργεί 'Αστακό

δ. Σουέζ 21/6

α. Πειραιά 20/6

ε. Τής 6/7

ε. Ρουέν 16/7

α. Αμβέρσα 15/7

ε. Μόρεχεντ 11/7

ε. Μαντράς 12/7

ε. Τζάκσονβιλ 9/7

ε. Π. Σαΐδ 9/7

ε. Νταμάμ 8/7

ε. Χάιφα 17/7

α. Πειραιά 5/7

ε. 'Αμβούργο 14/6

ε. Λός 'Αντζελες 12/7

αργεί Πειραιά

στο Καρατάσι 5/7

δ. Π. Σαΐδ 10/7

δ. Π. Σαΐδ 10/7

α. Φιουμισιόν 13/7

δ. Κων/πολη 30/6

αργεί Πειραιά

ε. 'Αλγκεθίρας 4/6

α. Π. Κορτές 1/7

α. Λισσαβώνα 14/7

α. Κουβέιτ 28/6

αργεί Τρινκομάλη

αργεί Πειραιά

α. Κόμπε 4/7

α. Πειραιά 10/7

αργεί Πειραιά

α. Ντόχχα 21/6

αργεί Γαλαξειδί

ε. Ντακόβ 30/6

ε. Δουνκέρκη 457

αργεί Γαλαξειδί

α. Μιζούσιμα 7/5

ε. Πειραιά 19/4

αργεί Λευκάδα

αργεί 'Αλιβέρι

στο Μομπάσα

ε. Πειραιά 5/7

αργεί Πειραιά

α. Ντάρμμαν 11/7

α. Σάντος 19/6

αργεί Πειραιά

αργεί 'Αργοστόλι

δ. Σκώ 12/7

αργεί 'Αλιβέρι

αργεί Πειραιά

στον Πειραιά

αργεί Πειραιά

α. Πειραιά 20/6

αργεί Πειραιά

αργεί Πειραιά

α. Λομέ 31/3

στη Μομπάσα 4/5

α. Λός 'Αντζελες 12/7

δ. Κων/πολη 19/6

ε. 'Αδαλάστα 18/6

αργεί 'Αλιβέρι

ε. Πειραιά 26/6

α. 'Αβίλις 30/6

δ. Δαρδανέλια 11/7

α. Μονρόβια 14/7

α. Βάρμπεργκ 5/7

ε. Ρόττερνταμ 7/7

δ. Δαρδανέλια 13/7

α. 'Αμβέρσα 12/6

α. 'Αμβέρσα 12/7

α. Πασιγιές 22/6

ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647
ΣΑΜΟΣ	66	17208
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	65	2916
ΣΑΜΠΛ (δ)	57	13247
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996
ΣΑΝΓΚΟΥΖΑΦΑ	79	10000
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ)	61	20581
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΣΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΠΦΩ	63	17876
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714
ΣΕΛΑΣ	63	10947
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962
ΣΕΜΙ II	76	12498
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΛ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	68	34640
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	70	13907
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767
ΣΗΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΟΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΕ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750

ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	69	9305
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409
ΣΙΝΤΑ	59	2870
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10990
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ)	67	48058
ΣΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487
ΣΝΟΥΦ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ)	67	2439
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ)	61	20433
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894
ΣΟΦΙΑ Κ	71	15696
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ)	65	42810
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595
ΣΠΥΡΟΣ (δ)	65	3899
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ)	64	41260
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ)	56	10287
ΣΤΑΡ	64	1584
ΣΤΑΡ I	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644

α. Άλγκεθίρας 23/6	
άρχει Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ρότερνταμ 26/3	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
δ. Κων/πολη 14/6	
άρχει Πειραιά	
α. Άμστερνταμ 19/6	
άρχει Πειραιά	
α. Βισκαπατινόν 4/7	
α. Άδελαιδα 28/6	
α. Ντάρμπαν 11/7	
α. Π. Έσκουβιλ 9/7	
α. Άμβέρσα 6/7	
άρχει Τρικινιάλη	
άρχει Έλευσίνα	
ε. Ντεμεράρα 11/7	
α. Πόρτ Έσκουβιλ 16/7	
ε. Πόρ Λιμών 14/6	
α. Ουμέ 29/6	
άρχει Πειραιά	
α. Νταμά 7/7	
ε. Λός Πάλας 17/7	
ε. Μπ. Άιρες 30/6	
α. Άδελαιδα 20/6	
α. Σάο Φραντίζκο 8/7	
ε. Γουάλα 9/7	
α. Πειραιά	
άρχει Ρίο Άνείρο	
ε. Σετούμπ 5/6	
άρχει Λομπό	
άρχει Πειραιά	
άρχει Γαλαξειδί	
ε. Κολόμπο 17/7	
στον Πειραιά 13/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Κων/πολη 10/7	
α. Μομπάσα 10/7	
άρχει Πειραιά	
α. Σάο Φραντίζκο 3/7	
α. Τεργέστη 10/7	
α. Π. Κουεζάλ 18/6	
α. Ταργκόνα 2/7	
ε. Άμβέρσα 13/7	
α. Τζέντα 1/7	
α. Τζέντα 13/7	
α. Χουέλα 29/6	
α. Ρίο Γκράντε 14/7	
ε. Λάγος 28/5	
ε. Ματαράνι 8/6	
ε. Πειραιά 18/6	
α. Μαντιλουότο 16/7	
άρχει Χαλκίδα	
α. Μόρενγντ 7/7	

δ. Παναμά 8/6	
α. Μόχι 8/7	
α. Λός Άντζελες 25/6	
α. Γιοκοχάμα 30/6	

α. Βολπαράιζο 13/7	
α. Ρότερνταμ 13/7	
δ. Σουέζ 28/6	
α. Σκελέφτερ 9/7	
α. Άλεξάνδρεια 13/7	
άρχει Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μομπάσα 9/7	
άρχει Μόκπο	
ε. Κακογιάβα 10/7	
α. Λά Γκουέλι 14/7	
υπό παραλαβή	
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 6/7	
άρχει Χαλκίδα	
δ. Γιβραλτάρ 16/7	
α. Ρίο Γκράντε 28/6	
α. Άλεξάνδρεια 29/6	
ε. Μαντράς 13/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 14/6	
άρχει Γαλαξειδί	
άρχει Τζέντα	
α. Παρναγκούα 8/7	
άρχει Έμδεν	
ε. Σάνκ Άνκορ 9/7	
άρχει Έλευσίνα	
ε. Άμβούργο 14/6	
α. Παλέρμπο 5/7	
άρχει Γάνδη	
στο Γιβραλτάρ 14/7	
α. Άμβούργο 17/7 για Σκωτία	
ε. Βαρκελώνη 11/7	
Μομπί 26/6	
προς Τζέντα 10/7	
άρχει Πειραιά	
α. Ίμμουιντεν 13/7	
ε. Παρναγκούα 11/7	
α. Λός Άντζελες 28/6	

άρχει Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Λευκάδα	
α. Ρίο Γκράντε 2/6	
α. Γκάτα 11/7	
ε. Άκαμπα 20/6	
α. Σιγκαπούρη 8/7	
α. Σύνδου 30/6	
ε. Τσάνα 3/7	
άρχει Πειραιά	
δ. Παναμά 22/6	
α. Μπ. Άιρες 13/6	

ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ)	76	163810
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ	69	16789
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ	52	2445
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΟΡΚ	70	15302
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ)	72	70507
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΥΡΟΣ	64	5237
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584
ΣΩΤΗΡ	62	21099
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185
ΤΦΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778
ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38260
ΤΑΚΗΣ Η	57	6508
ΤΑΚΤΙΚ (δ)	74	105422
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399
ΤΑΝΙΤ (δ)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΡΧΗΣ Γ	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ)	69	63989
ΤΑΣΙΑ	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ)	70	73526
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ	75	14785
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ)	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892
ΤΖΑΚΥ	84	32247
ΤΖΑΝΙΣ Λ	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ)	63	27952
ΤΖΙΝΙ	61	11125
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ	68	14569
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278

ΤΖΩΝ Κ	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π	68	12011
ΤΖΩΝ Π	53	2731
ΤΖΩΝΗ	65	19750
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Λ	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΟΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΗΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404
ΤΟΛΑΜΗΡΟΣ (δ)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ)	69	41678
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639
ΤΟΥΛΙΠ	70	32758
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60670
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ)	65	41195
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ)	68	46827
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ)	75	68631
ΤΡΑ'Ι'ΣΤΑΡ (δ)	66	36548
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756
ΤΡΑΝΣΠΑΣΦΙΚ	78	10299
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ)	67	58527
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ)	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ)	67	64646
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	64	17295
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ)	62	25717
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713
ΤΣΙΝΤΑ	59	2870

α. Ντουάλα 29/6	
δ. Σουέζ 8/6	
άρχει Πειραιά	
άρχει Άμπιζόν	
α. Αύγουστα 10/7	
άρχει Πειραιά	
α. Λός Πάλας 8/6	
στο Σουέζ 1/8/83	
ε. Άρχους 17/7	
α. Κολομπία 8/7	
άρχει Γκουαγιακούιλ	
δ. Παναμά 9/7	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
α. Φός 10/7	
α. Άλεξάνδρεια 11/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Μίνα Καμπούς 15/6	
άρχει Γαλαξειδί	
άρχει Ίθακη	
α. Πειραιά 11/2	
α. Βαλένθια 13/7	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	

α. Τέμα 6/7 για Λάγος
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Γάνδη
 δ. Γιβραλτάρ 10/7
 α. Θέοντα 9/6 για Τρίπολη
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Φιλαδέλφεια 13/7
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Γιβραλτάρ 15/7
 ε. Π. Σαΐδ 17/7
 α. Όσκαράσόν 7/7
 α. Άβιλς 1/7
 α. Φιλαδέλφεια 17/5
 ε. Ούλοσάν 15/6
 α. Νταμπέρ 19/6
 ε. Γκίλσονγκ 11/7
 δ. Κων/πολη 13/7
 ε. Κονακρύ 30/6
 δ. Παναμά 7/7
 άρχει Πειραιά
 υπό παραλαβή
 ε. Πειραιά 28/6
 άρχει Άσπασό
 δ. Γιβραλτάρ 27/6
 α. Ρίο Γκράντε 23/5 για Άλγερία
 α. Φάλασσινγκ 7/7
 α. Π. Σαΐδ 16/7
 άρχει Στυλida
 α. Βενετία 12/7
 α. Τζέντα 29/6
 α. Ράσχε 12/7
 α. Βαλπαράισο 14/7
 άρχει Στυλida
 α. Πειραιά 11/7 για Γιβραλτάρ
 α. Κομύ Μπαιή 12/6 για Άλγερία
 ε. Ν. Ύορκη 15/7

ΤΥΧΗ	70	10886	στον Μπ. 'Αμπάς 15/6
ΥΔΡΟΧΟΣ	75	19166	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/6
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	ε. 'Οράνγιστάντ 22/6
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Μακάβ 13/7 για Κίνα
ΦΑΙΔΕ	70	11489	α. 'Αμβέρσα 7/7
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	α. Μαράνι 19/5 για Καλλάς
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Κόμπε 7/7
ΦΑΜΙΛΑΥ Α' ΒΟΥΡΥ	77	9477	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/6
ΦΑΜΙΛΑΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	ε. Μομπάσα 25/6
ΦΑΜΙΛΑΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΑΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΑΥ 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 Χαλκίδα
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. Ντόρ-εξ-Σαλάμ 24/6
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	46682	α. 'Αμβέρσα 11/7
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	υπό παραλαβή
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Γιοκοχάμα 3/7
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Σ. 'Ανκα Μπαϊ 3/7
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. 'Ιμουίντεν 17/7
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Τ'ΑΛΙΑΜΣ.	62	19974	ε. 'Αλεξάνδρεια 11/7
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ.	69	9992	υπό παραλαβή
ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ.	72	20713	ε. Μανίλα 11/6
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΛ'Ι'ΕΡ	56	13408	δ. Σουέζ 6/7
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ.	68	13890	ε. Τζέντα 6/7
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	α. 'Αλεξάνδρεια 11/7
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	65	11940	α. Τάραντα 11/7 για Βόλο
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Ντόρμπαν 8/7
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 8/6
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	ἀργεί Πειραιά
ΦΛΩΡΑ ΙΙ.	60	5044	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/7
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	δ. Κων/πολη 14/7
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	στό Γκντάνσκ 2/7
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.	70	10191	δ. Σουέζ 15/7
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.	72	10219	στο Μπλ 'Αμπάς 15/6
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.	70	11825	α. Λείβ 4/6
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.	73	10192	στο Φλάσσινγκ 28/6
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.	62	12038	α. 'Αλ Ρουέζ 3/7 για 'Ινδία
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ.	66	2999	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	μετ. «ΣΗΤΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ» ('Ονδ.)
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.	71	10192	στο Φλάσσινγκ 24/5
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι.	66	1444	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562	υπό ναυπήγηση
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Μπρισμπαϊν 17/7
ΦΡΑΝΚΥ.	63	5417	στή Μομπάσα 18/4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χώρ αλ Χουμπαϊρ
ΦΡΑΤΖΗΣ.	72	12463	α. Τάγκα 10/7 για Σουέζ

ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418	α. Φουτζέιρα 5/7
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550	ε. Σχέρον 5/7
ΦΡΗΝΤΟΝ Α.Σ.	76	9302	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/7
ΦΡΗΝΤΟΝ.	70	9839	ε. Λάγος 6/6
ΦΡΗΠΟΡΤ.	73	29709	α. Μιάκο 18/6
ΦΡΙΟ 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. Παράντιν 25/6
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	προσάραξε Ρ. Πλεϊτ 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 Μιζονσίμα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Παραμαρίμπο 15/7
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Ν. 'Υόρκ 13/7
ΧΑΡΑΠΑΝ.	70	12463	υπό παραλαβή
ΧΑΡΗΣ	68	2918	ε. 'Αλεξάνδρεια 5/7
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ἀργεί Πειραιά
ΧΑΤΖΑΝΑ.	65	17962	ἀργεί Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ.	77	39366	δ. Ντόβερ 4/6
ΧΙΑΝ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ.	69	10016	δ. Γιβραλτάρ 13/7
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	68	10016	ε. Ουαλαρού 14/7
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ.	68	10121	δ. Π. Σαϊδ 2/5
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.	69	10016	α. Σιγκαπούρη 11/7
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.	67	10086	ἐπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΑΝ.	69	10016	ἐπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ.	68	10121	ε. Ρεσιφ 28/6
ΧΙΑΝ ΣΗ.	69	10016	ε. Τζέντα 4/7
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ.	69	10016	α. Ρανγκούν 10/7
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.	69	10016	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/7
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. 'Αμβέρσα 10/5
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.	73	6680	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.	72	6671	στήν 'Αμβέρσα 18/5
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.	67	5517	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ.	68	5527	α. Πειραιά 16/7
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Ντόβερ 10/7
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594	ἀργεί Πειραιά
ΧΙΩΝ.	75	16421	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.	70	4145	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	ε. Φιλαδέλφεια 10/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.	58	8369	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.	64	10256	α. 'Αμβέρσα 6/4 για Τέμα
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Μομπίλ 30/6
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ.	69	28203	α. Τακόμα 15/6
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	ε. Πειραιά 14/6
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΑΡΑ.	56	8524	υπό παραλαβή
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ.	65	7952	ε. Σιτακόγκ 19/6
ΨΗΛΗ.	65	12369	α. Χάμπτον 12/7
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.	75	11442	ε. Μονφαλκόνε 5/7
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.	73	6680	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ.	76	18080	ἀργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ.	71	10024	α. Ντόρμπαν 17/7
ΩΚΕΑΝΙΣ.	73	3717	ἀργεί Χαλκίδα
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 άσπερισκό (*) δεν είναι συμβεβλημένα
με το ΝΑΤ και πλοία τα οποία δεν φέρουν ένδειξη σημαίας
είναι λιβερτινά

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Σάλλομ Βόε 12/6
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	δ. Κων/πολη 14/7
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Μπράουνσβιλ 18/8
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στη Βενετία 4/6
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Τούκοπαν 13/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ			
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	ε. Γιούροπουρ 13/7
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Ν. Όρλεάνη 6/7
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944	α. Κλήβελαντ 11/7
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	α. Βομβάη 1/7
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Ν. Όρλεάνη 12/7
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	επωλήθη διάλυση
ΑΕΛΩ (δ.)	57	20745	άρχει Πειραιά
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	άρχει Σάν Πέντρο
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	δ. Σουέζ 15/7
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	άρχει Ν. Υόρκη
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Αύγουστα 5/7 για Τερνεζούζν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495	δ. Π. Σάϊδ 15/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΩΗ (κ.)	82	11988	ε. Σάντος 13/7
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Ρότερνταμ 18/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	δ. Ντόβερ 14/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Άμβούργο 6/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Κων/πολη 13/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	άρχει Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	στο Κορίν 12/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Χερσώνη 11/7 για Τούαπς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Τζέντα 10/7
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	άρχει Πειραιά
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141	α. Μόρεχεντ 12/8
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	άρχει Άμστερνταμ
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Πειραιά 23/7
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΪΣΤΟΝ (π.)	72	11185	α. Θέοντα 27/7
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (π.)	74	12498	α. Άμβούργο 25/7
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Σιγκαπούρη 19/8
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	Λομέ 4/8
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Σανγκάι 21/7
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	ε. Λίβερπουλ 21/8
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	στο Χάρ αλ Ζουμπάρ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205	ε. Πειραιά 11/7
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΑΝΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Γιοκχάμα 15/8 για Κασσιούγκ
ΑΙΓΙΣ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (π.)	69	9199	α. Άμβέρσα 18/8
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204	α. Μπαχραϊν 7/8
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	δ. Σουέζ 4/8
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	α. Ταμπόκο 8/8 για ΗΠΑ
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	ε. Τζέντα 16/8
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	69	9199	ε. Ρεσίφ 29/7
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	στο Σάντος 2/8
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	ε. Λός Άντζελες 15/8
ΑΪ'ΚΟΝ	71	27958	α. Κολούμπια Ρίβερ 1/8
ΑΪ'ΛΑΝΤ (Μαλί.)	82	5225	άρχει Λεμεσό
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	α. Νταμόμ 12/8
ΑΪ'ΛΑΝΤΕΡ (Μαλί.)	66	9135	δ. Ντόβερ 9/8
ΑΪ'ΝΤΗΑΛ (Μαλί.)	65	9223	ε. Σουέζ 19/6
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	στο Ταμπόκο 26/7
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)	69	15850	α. Ρότερνταμ 22/8
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	ε. Καράτι 15/8
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Φουτζέιρα 13/8
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	α. Τουμπάρδο 4/8
ΑΚΟΥΑΤΣΟΥ	68	25433	στον Πειραιά 4/7
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Πράα 16/8 για Γκιζών
ΑΚΤΗ	77	17395	α. Άμβέρσα 3/8 14/8
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Σιγκαπούρη 3/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ.)	71	68731	α. Αύγουστα 18/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Πειραιά 8/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Ίταζάϊ 12/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722	α. Ρεσίφ 28/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	ε. Μπιλμπάο 20/8
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	ε. Τολέδο 11/8
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	α. Καλαί 9/8
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994	α. Καλούτα 5/8
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ.	65	18389	ε. Γκντάνσκ 3/8
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	ε. Παραμαρίμπο 25/6
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	μετατρέπεται Σέμεντ Κάρριερ
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15887	υπό παραλαβή
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	άρχει Χάγκεσαντ
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	άρχει Άλιβέρι
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	άρχει Πειραιά
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	ε. Μπέιρα 11/8
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	επισκευές Μομπάσα 17/5
ΑΛΦΙΟ (π.)	63	15929	α. Μπ. Άϊρες 27/6
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Δακάρ 6/8
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	στο Σάντος 17/8
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Γιοσού 22/6 για Σ. Άραβία
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Σ.δ.)	77	19867	α. Ντουεντίν 14/8
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	άρχει Πειραιά
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610	α. Σπετιόμα 5/8
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	άρχει Καράτι
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	δ. Π. Σάϊδ 29/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Οριστάνο 31/7
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231	α. Χιούστον 4/8
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	67	21457	α. Σάντος 28/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Επτάνησα 25/7

ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ	68	21420	ε. Μουροράν 11/8
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Κούρε 12/8
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	δ. Παναμά 19/7
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Σιγκαπούρη 7/8
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	ε. Πόρτ Χέντλαντ 8/8
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	α. Λα Παλις 958
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Άνγκονα 6/8
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	ε. Μπαντίρμα 30/7
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088	στο Μπαντάρ Άμπας 27/6
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλί.)	67	20501	α. Ν. Όρλεάνη 4/8
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.Ι.)	58	2874	α. Χαλκίδα 10/7
ΑΝΤΖΕΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	ε. Νταμόμ 14/8
ΑΝΤΖΕΪ'ΝΤΙΑ (π.)	70	10886	ε. Ρεσίφ 13/8
ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	ε. Νητρούι 13/8
ΑΝΤΖΕΛ I. (π.)	63	22103	α. Π. Ρόαντες 16/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	ε. Σούνεϊ 14/7
ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122	δ. Σουέζ 11/8
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Ζουέμα Τέρμ 30/6
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	άρχει Τραπάνι
ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	α. Βενετία 16/8
ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	μετ. ΠΕΡΑΜΟΣ I (Κυπρ.)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ (π.)	60	3500	επωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Σάντος 13/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 10/8
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Όζκα 6/8
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	άρχει Λευκάδα
ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	α. Άλμερία 10/8
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	προς Γιβραλτάρ 16/8
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	επωλ. Άλλοδαπούς
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Τρικινιάδα 9/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	ε. Άλγκεϊρας 23/6
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	άρχει Πειραιά
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	12798	ε. Χόβρη 16/8
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	α. Πόρτλαντ 7/8
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΡΡΟΥ I. (π.)	73	6415	α. Κόρπους Κρίστι 13/7
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Σάφι 13/8 για Μπορντώ
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	επωλήθη
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	α. Βαρκελώνη 20/7
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	α. Άλεξάνδρεια 14/8
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	άρχει Άστακό
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	άρχει Κριστομπαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪ'ΛΑΝΤ	71	1453	α. Κέη Τάουν 15/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574	α. Θέοντα 10/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δ.)	74	128398	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (π.)	83	15200	ε. Κινούρα 14/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	άρχει Τρικινιάδα
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	στη Φουτζέιρα 30/7
ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	α. Λός Άντζελες 10/8
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078	ε. Σουέμα 19/8
ΑΦΡΙΓΟΥΝΤ (π.)	71	4994	α. Π. Νουάρ 26/7
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	ε. Ρίο Γκράντε 27/7

ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	στη Βαρκελώνη 5/4
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	στο Ήράκλειο 29/1
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	δ. Σουέζ 27/7
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	ε. Ρεσίφ 13/8
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Ρός Τανούρα 24/7
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128	ε. Μπαγιόν 7/8
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	άρχει Πειραιά
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Κόρπους Κρίστι 6/8
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	δ. Σουέζ 29/5
ΒΕΡΑ	65	24314	α. Χιούστον 11/8
ΒΙΚΤΟΡΥ V (π.)	62	10403	υπό παραλαβή
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	δ. Κων/πολη 7/7
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	ε. Σιγκαπούρη 19/8
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Μ. Χομενί 11/8
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Κων/πολη 8/8
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716	α. Τζέντα 18/8
ΒΥΡΩΝ I. (π.)	63	8671	α. Λομέ 27/7
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	άρχει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	άρχει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	στη Μομπάσα (αποθήκη)
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	άρχει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (π.)	81	5491	α. Λονδίνο 25/7 για Καναδά
ΓΙΑΝΝΙΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ (π.)	67	13091	ε. Σιγκαπούρη 3/8
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Μαλί.)	68	28879	α. Ούλσάν 30/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	α. Πειραιά 2/8
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069	μετον. «ΝΑΥΑ»
ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	άρχει Λός Γόλμας
ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	υπό παραλαβή
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12087	α. Ραβέννα 12/7
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ (Μαλί.)	59	8647	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)		10073	επισκευές Γκντάνσκ
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (μ.)	66	3849	α. Άνα Μπαί 6/7
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Άλεξάνδρεια 15/8
ΓΚΑΖ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	ε. Πειραιά 4/8

ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54926
ΓΚΑΛΛΑΝΤΑΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΑΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι (π.)	65	21261
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ Π'	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8628
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	36276
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (π.)	62	8891
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'ΓΟΝΗΡ (π.)	60	4470
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΥΤ (π.)	68	9079
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡ	63	8432
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΚΕΤ (π.)	67	38636
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (π.)	62	8631
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π.)	75	3520
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (π.π.)	67	38764
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ (π.)	60	7187
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΟΥΠ (Ονδ.)	63	2603
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΖΚΩΒΗ (κ.)	68	8915
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (π.)	57	9158
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (ΜΑΛΤ.)	61	7838
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΤΩ	68	35191
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Μ. ΙΙ. (δ.)	68	43339
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛΕΝ*	67	27989
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279
ΕΛΕΥΣΙΣ (ΜΑΛΤ.)	65	9694
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	76	150518
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ	77	22893
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (δ.)	75	44989
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (ΜΑΛΤ.)	69	12102
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)	65	7498
ΕΛΑΠΙΔΑ (κ.)	64	1141
ΕΝΑΜΕΛΑ (κ.)	60	5513
ΕΞΠΛΟΡΕΡ Β (κ.)	67	2981
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059
ΕΥΔΟΡΗ (δ.)	64	35410
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406
ΖΑΚ (π.)	62	10028
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΗΝΑ (λ.)	68	31093
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.)	66	10051
ΖΗΝΑ	79	16379
ΖΗΝΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.β.)	58	5266
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.β.)	53	5691
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (ΜΑΛ.)	65	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)	61	9266
ΘΕΟΠΟΛΙΣ (κ.)	58	11765
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΙΙ (κ.)	60	3847
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933
ΙΜΑ*	68	27989
ΙΝΔΙΑΝΑ (λ.β.)	77	11280

δ. Σουέζ 7/8	δ. Σουέζ 7/8
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
ε. Μάλτα 18/7	ε. Μάλτα 18/7
ε. Νουακτοτό 23/7	ε. Νουακτοτό 23/7
στην Καζαμπλάνκα	στην Καζαμπλάνκα
α. Χιούστον 14/8	α. Χιούστον 14/8
ε. Θεοφάνη 4/8	ε. Θεοφάνη 4/8
ε. Πειραιά 15/8	ε. Πειραιά 15/8
στο Ροζάριο 11/8	στο Ροζάριο 11/8
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 5/8	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 5/8
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 6/8	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 6/8
ἀργεί Νέα 'Ορλεάνη	ἀργεί Νέα 'Ορλεάνη
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 11/8	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 11/8
ε. Τζέντα 3/7	ε. Τζέντα 3/7
α. Κίχων 21/6	α. Κίχων 21/6
α. Κίχων 3/8	α. Κίχων 3/8
μετ. «ΑΝΤΒΕΡΠ» (Παν.)	μετ. «ΑΝΤΒΕΡΠ» (Παν.)
μετ. «ΝΤΙΣΚΟΒΕΡΥ» (Παν.)	μετ. «ΝΤΙΣΚΟΒΕΡΥ» (Παν.)
μετ. «ΠΕΛΛΑ» (Παν.)	μετ. «ΠΕΛΛΑ» (Παν.)
δ. Σουέζ 12/8	δ. Σουέζ 12/8
α. Σιγκαπούρη 14/8	α. Σιγκαπούρη 14/8
ρ. Ντεμεράρα 13/8	ρ. Ντεμεράρα 13/8
ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/8	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
α. Μπ. 'Αίρες 30/6	α. Μπ. 'Αίρες 30/6
α. Πειραιά 10/9/83	α. Πειραιά 10/9/83
μεσογειοακές μεταφορές	μεσογειοακές μεταφορές
ε. Κίελο 11/8	ε. Κίελο 11/8
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
α. Μπ. 'Αίρες 21/5	α. Μπ. 'Αίρες 21/5
α. Μαυρίκιο 12/8	α. Μαυρίκιο 12/8
α. Χιούστον 27/7 για Τυνησία	α. Χιούστον 27/7 για Τυνησία
δ. Ντουμπάι 20/8	δ. Ντουμπάι 20/8
δ. Γιβραλτάρ 9/8	δ. Γιβραλτάρ 9/8
ε. Νταμ 3/8	ε. Νταμ 3/8
α. Φρημάντλ 13/8	α. Φρημάντλ 13/8
α. Λας Πάλας 22/7	α. Λας Πάλας 22/7
α. Ρότερνταμ 21/8	α. Ρότερνταμ 21/8
α. 'Αμβέρσα 18/8	α. 'Αμβέρσα 18/8
α. Ρίο 'Ιανέιρο 9/8	α. Ρίο 'Ιανέιρο 9/8
α. Σαβόνα 6/8	α. Σαβόνα 6/8
ἀργεί Νέα 'Υόρκη	ἀργεί Νέα 'Υόρκη
α. 'Αμβέρσα 4/8	α. 'Αμβέρσα 4/8
δ. Ντουμπάι 30/7	δ. Ντουμπάι 30/7
α. Φουκουγιόμα 12/8	α. Φουκουγιόμα 12/8
δ. Π. Σαϊό 14/8	δ. Π. Σαϊό 14/8
α. Καράκας 28/7	α. Καράκας 28/7
α. Ζουέμα Τέρμιναλ 25/7	α. Ζουέμα Τέρμιναλ 25/7
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Χαλκίδα	ἀργεί Χαλκίδα
α. Βομβάν 7/8	α. Βομβάν 7/8
στο Τζέμπελ 'Αλι 22/8	στο Τζέμπελ 'Αλι 22/8
ἀργεί νέα 'Υόρκη	ἀργεί νέα 'Υόρκη
α. Μάντρε ντε Ντέους 24/7	α. Μάντρε ντε Ντέους 24/7
ἀργεί Μπλαγκουώτερ	ἀργεί Μπλαγκουώτερ
α. Ντόχα 14/8	α. Ντόχα 14/8
α. Φιλαδέλφεια 10/7 για Νιγηρία	α. Φιλαδέλφεια 10/7 για Νιγηρία
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 27/7	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 27/7
α. Τζέντα 12/8	α. Τζέντα 12/8
α. 'Αμβούργο 13/8	α. 'Αμβούργο 13/8
α. Σάντος 5/6	α. Σάντος 5/6
μεσογειοακές μεταφορές	μεσογειοακές μεταφορές
α. Σάροχ 5/8	α. Σάροχ 5/8
α. Βενετία 15/8	α. Βενετία 15/8
ἀργεί Χώγκσσαντ	ἀργεί Χώγκσσαντ
δ. Παναμά 13/7	δ. Παναμά 13/7
ε. Σιγκαπούρη 18/8	ε. Σιγκαπούρη 18/8
ε. Πειραιά 31/7	ε. Πειραιά 31/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/8	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/8
α. Τζέντα 18/8	α. Τζέντα 18/8
α. Π. Στάβακ 14/8	α. Π. Στάβακ 14/8
α. Σιγκαπούρη 14/8	α. Σιγκαπούρη 14/8
ἀργεί Μπρούνεϊ Μπαϊν	ἀργεί Μπρούνεϊ Μπαϊν
ε. Σάντος 16/8	ε. Σάντος 16/8
α. Τεργέστη 2/8	α. Τεργέστη 2/8
α. Σιγκαπούρη 31/7 για 'Ιαπωνία	α. Σιγκαπούρη 31/7 για 'Ιαπωνία
μεσογειοακές μεταφορές	μεσογειοακές μεταφορές
α. Μοντεβιδέο 20/7 για 'Ιράν	α. Μοντεβιδέο 20/7 για 'Ιράν
δ. Σουέζ 11/7	δ. Σουέζ 11/7
στον Πειραιά 12/8	στον Πειραιά 12/8
ἀργεί 'Αστακό	ἀργεί 'Αστακό
στο Ντιζμπούι 18/8	στο Ντιζμπούι 18/8
στο Μπ. Χομείνι 17/8	στο Μπ. Χομείνι 17/8
ε. Αύγουστα 8/8	ε. Αύγουστα 8/8
μεσογειοακές μεταφορές	μεσογειοακές μεταφορές
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
ἀργεί 'Ιτέα	ἀργεί 'Ιτέα
δ. Κων/πολη 9/8	δ. Κων/πολη 9/8
δ. Παναμά 16/8	δ. Παναμά 16/8
ε. Ρότερνταμ 9/8	ε. Ρότερνταμ 9/8
α. Κέμπε 13/8	α. Κέμπε 13/8
ἀργεί 'Ιτέα	ἀργεί 'Ιτέα
ἀργεί Μπλαγκουώτερ	ἀργεί Μπλαγκουώτερ
δ. Σουέζ 1/7	δ. Σουέζ 1/7
ε. Παρανάγουα 12/8	ε. Παρανάγουα 12/8
δ. Σκάω 9/8	δ. Σκάω 9/8
α. Εινγκάονγκ 16/2	α. Εινγκάονγκ 16/2
στην 'Ελλάδα 23/8	στην 'Ελλάδα 23/8
ε. Σιγκαπούρη 8/8	ε. Σιγκαπούρη 8/8
δ. Σουέζ 15/8	δ. Σουέζ 15/8
υπό παραλαβή	υπό παραλαβή
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
α. Χέυ Πόιντ 14/7	α. Χέυ Πόιντ 14/7
στη Βασώρα	στη Βασώρα
ἀργεί 'Αγ. Δομνίνο	ἀργεί 'Αγ. Δομνίνο
ἀργεί 'Αγ. Δομνίνο	ἀργεί 'Αγ. Δομνίνο
α. Φιλαδέλφεια 28/7	α. Φιλαδέλφεια 28/7
α. Σαβόνα 26/7	α. Σαβόνα 26/7
δ. Παναμά 2/8	δ. Παναμά 2/8
στη Μόχα 18/8	στη Μόχα 18/8
α. Πειραιά 10/8 για 'Ιταλία	α. Πειραιά 10/8 για 'Ιταλία
δ. Παναμά 11/8	δ. Παναμά 11/8
ε. Κολούμπια 15/8	ε. Κολούμπια 15/8
ε. Σάντος 16/8	ε. Σάντος 16/8

ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ.)	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ (Μαλ.)	45	3684
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μαλ.)	61	5201
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ.)	45	4621
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ.)	52	3840
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039
ΙΟΣ Ι (π.)	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (π.)	61	10934
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (π.)	60	10934
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ*	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (λ.β.)	59	5051
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ (π.)	60	4240
ΚΑΛΙΟΠΗ (π.)	60	5323
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΦΩ (π.)	69	5997
ΚΑΝΙΚΑ (π.)	60	3840
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991
ΚΑΠΕΤΑΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3168
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206
ΚΑΡΡΑΣ (π.)	62	10834
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μ.)	58	2448
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	65	9799
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ.)	57	5250
ΚΕΛΕΛΙΑ (κ.)	75	178009
ΚΛΕΟ Ι (π.δ.)	59	20880
ΚΟΜΗ (π.)	68	4432
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	14070
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562
ΚΟΡΦΟΣ Ι. (κ.)	60	5991
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ.)	59	20514
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354
ΚΡΑΝΤΟΡ (π.)	64	2304
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (π.)	60	3995
ΚΡΙΣΤΟΜΠΛΑ (κ.)	42	3129
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65	10596
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056
ΚΩΣΤΗΣ (Μαλ.)	60	3325
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μαλ.)	59	6140
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590
ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)	69	12000
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162
ΛΑΡΑ (δ.π.)	61	8816
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993
ΛΕΑ (Μ.)	59	7801
ΛΕΒΑΝΤΕΣ*	77	70983
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068
ΛΕΝΑ*	68	22449
ΛΕΥΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (π.)	63	8427
ΛΕΥΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (π.)	61	8627
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000
ΛΕΥΘΕΡΩ (π.)	62	14027
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106
ΛΙΑ (π.)	65	15887
ΛΙΑΛΑ (π.)	50	2734
ΛΙΑΛΙΑ (π.)	64	16323
ΛΙΑΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599
ΛΙΟΡΕΝΤΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617
ΛΙΟΥ'Υ ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523
ΛΙΟΥΝΑ (κ.)	69	93547
ΛΙΟΥΣΥΣ (κ.)	54	2557
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μόλ.)	(2	11229
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840
ΜΑΛΑΝΤΙΒΕΣ (κ.)	73	3279
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (κ.)	70	9101

ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	ἀργεί Γάνθη	N. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (η*)	78	11850	ε. Χιούστον 13/8
ΜΑΡΕΛ (κ)	69	9853	α. Σάν Χουάν 5/7	ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ' (η)	74	10250	α. Άμβέρσα 19/8
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	δ. Ντόβερ 8/8	ΝΑΝΤΙΑ (κ')	71	22759	ε. Χιούστον 13/8
ΜΑΡΘΑ Α. (η*)	59	8596	ἀργεί Μπιλμπόδο	ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	α. Ντόρμπαν 17/8
MARIA N.K. (η)	64	3947	α. Κόρπουος Κρίστι 13/7	ΝΑΝΟ Κ. (κ)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
MARIANΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Σγκαπούρη 25/7	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	α. Καβάλο 17/7
MARIBERNIA IV (δ.π.)	60	13339	ἀργεί Πειραιά	ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρυθράς Θαλ.
MARIKA Π. (η*)	73	45500	δ. Π. Σαΐδ 21/8	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (η*)	67	32137	α. Παρανάγουα 4/8
MARILIA (δ.)	67	43849	δ. Κω/πολη 9/8	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	ἀργεί Ίτετα
MARILYOULA (κ')	74	30341	α. Χιούστον 13/8	ΝΕΦΕΛΗ (η*)	69	5801	στό Μπορντό 15/6
MARINA TOY (M)	69	8773	ἀργεί Πειραιά	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	ἀργεί Πειραιά
MARINER (Όνδ.)	60	5760	δ. Κω/πολη 16/8	ΝΗΖΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ἀργεί Μπράγκς
MARINER (κ)	69	9072	α. Καζαμπλάνκα 13/8	ΝΗΖΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Καζαμπλάνκα 15/8
MARINER II (η)	68	10099	δ. Γιβραλτάρ 17/6	ΝΗΖΟΣ ΣΠΕΤΖΕΣ (Μ)	63	5955	ε. Διέπτη 19/6
MARIPERLA (δ,κ)	66	57027	α. Άιν Σούκνα 29/7	ΝΙΚ (κ.)	69	7827	δ. Π. Σαΐδ 8/8
MARIPRIMA (δ.)	61	30236	δ. Σουέζ 15/8	ΝΙΚΗ Ρ. (η*)	62	6171	στήν Καλκούτα 15/4
MARIXRISTINA (π.δ.)	73	72336	ε. Πειραιά 23/7	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ	76	35567	α. Μόρο Ρεντόντο 30/7
MARIO	65	17238	ἀργεί Στυλίδα	ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	α. Φουτζέιρα 23/7	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ)	69	1473	α. Πειραιά 21/7
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Νητρώιτ 16/8	ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (η)	67	4016	α. Κόρπουος Κρίστι 9/8
MENT TRE' I' NTER (κ)	56	3903	ἀργεί Κουβέιτ	ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (η)	61	6123	α. Π. Κακάβεραλ 19/6
MERITIA (κ.)	60	3745	ε. Άλεξάνδρεια 11/8	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ)	82	29700	στήν Βομβάη 15/8
MERRYLLANT (π.δ.)	66	71337	στό Μπόντυ (όποθήκη)	ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Π. Σαΐδ 5/8	NIMAS I. (η*)	56	3274	α. Π. Σουδάν 28/9583
ΜΕΣ. ΔΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	ε. Μελβούρη 18/7	ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	ε. Άμβέρσα 20/8
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	ἀργεί Πειραιά	ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ)	62	9043	α. Νάπολη 3/8
ΜΗΛΟΣ (η)	66	10715	α. Σάντος 7/8	ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	πρός Σκίνατα 4/8
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ)	68	2983	ε. Πειραιά 10/8	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ' I' ANT	67	22817	ε. Ρίο Ίανείρο 13/8
ΜΙΑ*	80	15552	α. Μομπιλ 10/8	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	67	25837	ἀργεί Στυλίδα
ΜΙΛΗΤΟΣ*	82	35000	δ. Παναμά 8/8	ΝΟΡΘΓΟΥ' I' NT	70	12063	ε. Χιούστον 3/8
ΜΙΜΗ Μ. (Μάλτ.)	69	13525	α. Κορούνα 17/8	ΝΤΑΝΙΕΛ II (π.)	69	1999	στό Ρόττερταμ 29/5
ΜΙΝΙ ΛΑ' I' NER (η)	71	1590	α. Ν. Όρλεάνη 27/7	ΝΤΑΟΥΝ (Σινκ.)	81	5226	ἀργεί Άμβούργο
ΜΙΝΙ ΛΑ' I' ON (η)	70	1582	α. Τσάρλεστον 9/8	ΝΤΑΡΤ (κ)	72	9953	α. Ίκόνιο 3/7
ΜΙΝΙ ΛΑ' I' T (η)	70	1587	ε. Ν. Όρλεάνη 10/8	ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η*)	61	5816	επωλήθη διάλυση
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η)	70	1591	ε. Ν. Όρλεάνη 3/8	ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ)	72	9440	υπό παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Μομπιλ 15/8	ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	α. Π. Ελίζαμπετ 20/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584	ε. Ν. Όρλεάνη 13/8	ΝΤΟΒΕΡ (κ)	66	10129	στό Βιζακπιανάμ
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η)	70	1591	ἀργεί Πειραιά	ΝΤΟΛΛΥ II (η)	67	9854	ε. Ίκόνιο 16/7
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (η)	71	1562	ε. Ν. Όρλεάνη 14/8	ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Σάντος 26/7
ΜΙΝΙ ΛΗ (η*)	71	1562	ἀργεί Ν. Όρλεάνη	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σιλακάπ 30/57
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ*	70	1592	α. Πειραιά 3/8	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ)	73	17355	ε. Φος 17/8
ΜΙΝΙ ΛΗΤ	74	1578	α. Σ. Λορένζο 11/8	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Σάντος 28/7
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	ἀργεί Ν. Όρλεάνη	ΝΥΜΦΗ Κ. (η)	66	22260	α. Γκντανσκ 21/8 για Σάντος
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	ἀργεί Πειραιά	Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	στην δουνκέρκη 23/8
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (η)	71	1584	α. Ν. Όρλεάνη 15/8	ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Σάο Σεμπασιτίο 29/7
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (η)	71	1584	ἀργεί Ν. Όρλεάνη	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	ε. Τζέντα 18/7
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (η)	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 3/8	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μη)	63	11120	ἀργεί Άστακό
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Πειραιά 10/8	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	υπό παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	α. Ν. Όρλεάνη 29/7	ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	ε. Σαγκάη 24/7
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ἀργεί Ν. Όρλεάνη	ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	45678	ε. Ν. Υόρκη 13/8
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΕΡ (δ.)	72	106123	ἀργεί Ίτετα
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η)	75	138037	ἀργεί Έλευσίνα
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι' ΣΟΝ(δ.)	72	106123	ἀργεί Έλευσίνα
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΙΠΕΡ (η)	77	15935	α. Ραβέννα 16/8
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (η)	77	15844	ε. Ν. Όρλεάνη 13/8
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στό Μπαλκισπάν
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΤ (δ.)	72	126027	ἀργεί Ίτετα
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Κόρντον 28/7 για Νιγηρία
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Γιούροπορτ 21/8
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ*	66	15668	μετον. «ΠΕΡΣΕΥΣ» (Λιβάνου)
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ' I' ΟΝΗΡ*	66	15625	ἀργεί Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΛΟΥΕΡ	68	15809	ἀργεί Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΞΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	παρελήφθη Ίαπωνία
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ' I' Σ	69	15688	ἀργεί Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΤΙΤΖ	69	15808	ἀργεί Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Κοατζακόβσκις 9/7
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ἀργεί Έλευσίνα
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (η)	77	15844	α. Μπ. Άϊρες 28/7
				ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΡΩΛΛΗΝ (η*)	61	1098	ε. Άκαμα 10/8
				ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ')	62	2606	μεσογειακές μεταφορές
				ΟΞΕΑΝ (κ')	66	10825	ἀργεί Πειραιά
				ΟΞΕΑΝ Α' I' ΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808	α. Γένοβα 9/8
				ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ' I' ΝΕΡ	75	59636	α. Μομπιλ 9/8 για Ίαπωνία
				ΟΞΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	ἀργεί Πειραιά *
				ΟΞΕΑΝ ΣΚΑ' Y' (η)	67	24128	α. Λισαβώνα 30/6 *
				ΟΞΕΑΝ ΤΡΕ' I' ΝΤΕΡ I (δ.π.)	74	2248	ε. Μασσαλία 26/7
				ΟΞΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	α. Τζέντα 24/7
				ΟΞΕΑΝΙΑ *	65	28101	α. Λός Άντζελες 16/7
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ἀργεί Ν. Όρλεάνη				
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	ἀργεί Βοστώνη				
ΜΙΣΑ Σ. AMITY (η*)	61	3943	ε. Πειραιά 30/7				
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλτ.)	59	5384	στην Τζέντα				
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΤΣΙΒΑΛ	76	18953	ε. Π. Άλμπερτι 12/8				
ΜΟΥΝΑ (η*)	77	3227	ε. Λέικ Τσάρλς 10/8				
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΟΥ	76	19633	α. Ν. Όρλεάνη 28/7				
ΜΠΑΡΟΥ (κ)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ')	68	13706	α. Χουάγκκον 30/7				
ΜΠΑ' Y' RON (η)	61	1480	ἀργεί Πειραιά				
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ I. (η)	65	31779	ανάμενι Φουτζέιρα				
ΜΠΕΛΑ (π.)	56	8717	υπό παραλαβή				
ΜΠΕΛΑΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία				
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ	73	56273	α. Σγκαπούρη 23/6				
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η*)	67	4659	ἀργεί Ν. Υόρκη				
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η*)	67	3861	ἀργεί Ν. Υόρκη				
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ' Y' (Λιβ.)	73	31861	ε. Άλεξάνδρεια 14/8				
ΜΠΡΑ' I' T (η)	67	38603	α. Άμοστερνταμ 7/8				
ΜΠΡΙΖΙΤ T. (π.)	72	3172	ἀργεί Πειραιά				
ΜΠΡΗΖ (κ)	71	9085	στό Μπουσιρ				
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	υπό παραλαβή				
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Σάντος 15/8				
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	ε. Βανκούβερ 11/8				
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Τζέντα 1/8 *				

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

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η).....	74	9712
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ).....	63	10318
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (η).....	60	1577
ΠΑΝΘΗΡ (η).....	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (η).....	66	7463
ΠΑΣΟΙ (κ).....	65	1559
ΠΑΡΑΣΣΟΣ (Μαλ.).....	62	9455
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ.....	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.).....	79	18736
ΠΑΤΒΙΝ (η).....	62	14112
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (η).....	62	11756
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ).....	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (η).....	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ).....	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ).....	67	9549
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.).....	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.).....	72	57802
ΠΕΤΑΛΟΝ.....	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.).....	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.).....	65	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.).....	63	9707
ΠΗΛΑΡΜΑΣΤ (η).....	71	90757
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ).....	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ.....	77	9674
ΠΛΕΙΑΣ (η).....	64	5654
ΠΛΩΝΑ (κ).....	69	6162
ΠΛΩΤΩ.....	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ).....	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ).....	49	2879
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ).....	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ δ).....	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η).....	70	3825
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Κ. (η).....	56	3597
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Λ. (η).....	66	15565
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (η).....	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ).....	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ.....	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣ (η).....	68	9070
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ).....	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (μ).....	68	48781
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ).....	69	977
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η).....	61	3966
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (η).....	69	10524
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η).....	73	11383
Π. ΣΤΑΡ ΙΙ (Λιβ.).....	66	15393
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ).....	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (η).....	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ Ι (η).....	63	15982
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (η).....	60	4820
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ).....	68	1243
ΡΙΟ ΜΑΡ.....	65	16334
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ).....	62	12040
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η).....	58	8920
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (η).....	71	2932

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ. Μπαχ).....	76	21619
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.).....	69	99134
ΣΑΛΛΥ Δ. (η).....	68	15474
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ).....	61	1742
ΣΑΜΠΙΡΑ.....	70	5746
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (η).....	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ).....	64	3671
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ).....	67	1973
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ).....	75	111171
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ).....	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ).....	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ).....	61	12001
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η).....	65	12102
ΣΑΝΣΕ (η).....	62	15405
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η).....	57	1674
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (η).....	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ).....	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ).....	76	43143
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	70	11329
ΣΑΡΟΣ (κ).....	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (Λιβ.).....	72	69874
ΣΕΙΡΗΝΑ (η).....	77	16267
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ).....	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.).....	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (η).....	79	14889
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Λιβ.).....	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Λιβ.).....	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ).....	63	5289
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	71	11055
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ).....	65	16239
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η).....	62	9979
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η).....	71	11379
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ).....	65	9043
ΣΗΓΚΑΛ ΙV (η).....	75	3522
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.).....	75	8884
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ).....	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ).....	67	28528
ΣΗΛΙΚ (Μαλτ).....	74	18963
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ).....	69	12412
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ).....	74	33073
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ).....	69	12411
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.....	73	29763

δ. Κων/πολη 16/6.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ε. Πειραιά 2/7.....		
α. Ροζάριο 19/6 για Ρωσία.....		
ε. Βιζακαπατνάμ 20/8.....		
υπό παραλαβή.....		
ε. 'Αλεξάνδρεια 1158.....		
υπό καθέλκυση.....		
α. 'Αννα Μπαϊού 8/8.....		
στον Πειραιά 23/6.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ἀργεί Καμπάνας.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/8.....		
α. Σάν Χουάν 8/8.....		
μεταφορές Αιγύπτου.....		
ε. Τζέντα 14/8.....		
α. Σίμπα 12/8.....		
δ. Π. Σαϊό 31/7.....		
ε. Παρανάγουα 4/8.....		
ε. Κων/πολη 1/8.....		
ε. Ντάρ-ε-Σαλάμ 1158.....		
ε. 'Αλγκεκίρας 14/8.....		
α. Μπ. 'Αίρες 14/8.....		
στο Γιβραλτάρ 14/7.....		
α. Δουκέρκη 17/8.....		
ε. Βαλένσια 15/8.....		
ε. Γιούροπορτ 22/8.....		
ἀργεί Κίρωλο.....		
α. Καράκας 1/8.....		
α. Σιγκαπούρη 18/7.....		
α. Σαλβαδόρ 15/8.....		
στο Κατάκωλο.....		
δ. Κων/πολη 29/7.....		
α. Σιγκαπούρη 14/8.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Λ. 'Αντζελες 7/7.....		
ε. Κάντλα 16/7.....		
α. Γιούροπορτ 12/8.....		
ε. Φιλαδέλφεια 11/7.....		
ἐπιωλήθη.....		
ε. Π. ορ. Σπαιήν 7/8.....		
α. Μασσαλία 6/8.....		
α. Σιγκαπούρη 17/8.....		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/7.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ἀργεί 'Αστακό.....		
α. Ν. 'Υόρκη 27/6.....		
στο Βάρι 30/3.....		
ε. Μασσαλία 1κλ7/8.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
δ. Κων/πολη 8/8.....		
α. Κολόμπο 12/6.....		
α. Λός Πόλμας 7/7.....		

δ. Κων/πολη 8/8.....		
δ. Ντουμπάι 13/7.....		
α. Γκουέμας 2/8.....		
ἐπισκευές Πειραιάς.....		
μετον. *ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ* (Λιβερίας).....		
α. Θέοντα 15/8.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
μετον. *ΣΗ ΛΑΙΟΝ* ('Ονδ.).....		
α. Γιοκοχάμα 3/8.....		
α. Μένα αλ 'Αχμάντι 29/6.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ε. Σουέζ 2/8.....		
α. Πενάγκκ 12/8.....		
α. Λ. 'Αντζελες 14/7.....		
δ. Π. Σαϊό 13/8.....		
α. Γιβραλτάρ 6/8.....		
α. Σούσα 3/8.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8.....		
ε. 'Ικόνιο 25/7.....		
α. Σουέμπο 8/8.....		
στή Νέα 'Ορλεάνη.....		
ε. Χάμιλτον 11/8.....		
α. Βαρκελώνη 16/8.....		
α. Μένα αλ 'Αχμάντι 19/8.....		
α. Ντουλούβ 9/8.....		
α. 'Αμβέρσα 20/89.....		
ε. Βομβάη 16/7.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ἀργεί Σιγκαπούρη.....		
α. Μπ. 'Αίρες 13/8.....		
στήν Κωνσταντία.....		
ε. Ρεσίφ 29/7.....		
ε. Τζέντα 7/8.....		
ε. Σαβόνα 8/8.....		
α. Μουτσούρε 3/8.....		
α. Μίλφορντ Χαβέν 17/8.....		
δ. Γιβραλτάρ 19/8.....		
ε. 'Αλμερία 6/8.....		
ε. Παναμά 1/8.....		
α. 'Αλμερία 6/8.....		
ε. Κολόμπο 21/8.....		
δ. Παναμά 14/8.....		

ΣΗΦΡΟΣΤ (κ).....	60	1315
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η).....	80	9015
ΣΙΔΕΡΗΣ.....	72	16406
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ'.....	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΜΟΥΝ.....	63	24810
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ).....	59	1593
ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ).....	62	7704
ΣΚΑΡΟΣ (κ).....	63	10617
ΣΚΙΠΠΕΡ (η).....	57	3070
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η).....	58	4414
ΣΚΥΡΟΣ (κ).....	54	1227
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ).....	65	1599
ΣΟΡΟΚΟΣ.....	69	9650
ΣΟΥΖΑΝ (η).....	66	15765
ΣΟΥΖΑΝΑ (η).....	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ).....	68	2203
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η).....	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ.....	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ).....	66	1404
ΣΤΑΡΓΚΑΝ (κ).....	59	3809
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η).....	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.).....	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ).....	50	1518
ΣΤΕ'Υ'Ρ.....	69	9946
ΣΩΤΗΡΗΣ (η).....	70	5278
ΣΩΤΗΡΗΣ (η).....	70	5480
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μαλτ).....	60	6.646
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ).....	75	117342
ΤΕΝΑΙΤΥ (κ).....	59	5510
ΤΕΖΕ'ΝΤ (κ).....	56	6500
ΤΕΜΙΝΙ ΙV (η.δ.).....	73	9842
ΤΖΩΝ Γ. (κ).....	77	16380
ΤΖΩΝ Κ. (η).....	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ.....	68	10618
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ).....	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.).....	64	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (η).....	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (η).....	65	11245
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η).....	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (η).....	69	5135
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η).....	60	8070
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ.....	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ).....	66	2186
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ.....	70	18736
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	76	35897
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ.....	72	18724
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'Λ.....	72	18723
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ).....	70	63519
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ.....	68	2737
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ).....	66	22354
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ.....	67	27175
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.).....	74	30082
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ).....	72	71491
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.).....	60	21230
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ).....	70	3295
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ).....	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ).....	70	1597
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (η).....	60	8940
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (η).....	71	4635
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η).....	78	45330
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ).....	77	124499
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΑΝΤΣ.....	70	15768
ΦΑΙΔΡΑ (κ).....	71	1571
ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ).....	64	16299
ΦΑΝΑΡΙ (δ).....	67	44720
ΦΑΝΥΑΝ.....	66	14617
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ).....	74	118215
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.....	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΙΔΑ (η).....	74	8869
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ).....	66	7264
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ).....	54	1890
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ).....	71	22523
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η).....	78	6585
ΦΛΟΡΙΖΑΝΤ.....	65	15178
ΦΟΡΤ (κ).....	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (η).....	63	10736
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ).....	75	118216
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (η).....	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ).....	65	9628
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ).....	76	122.945
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.....	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (η).....	61	1652
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (η).....	61	1695
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ).....	74	48928
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ).....	70	51620
ΧΑΡΙΣ (η).....	55	2740
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ).....	68	48559
ΧΕΡΟ (η).....	57	1368
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η).....	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (η).....	62	1768
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.).....	57	6229
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (η).....	79	12598
ΧΩΚ (κ).....	64	10292
ΨΑΘΙ (κ).....	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η).....	44	14540
ΩΣΤΡΑΛ (η).....	67	2938

ἀργεί Πειραιά
ε. Μπουσίρ 30/7
α. Βιτόρια 13/8
α. Αύγουστα 28/7
ἀργεί Γαλαξειδί
μεσογειακές μεταφορές
δ. Σουέζ 14/8
στο Μπ. Χομείνι 9/5
ἀργεί 'Αμπτζάν
μεσογειακές μεταφορές
ε. Τακοράντι 2/8
δ. Π. Σαϊό 17/8
δ. Σουέζ 20/8
α. Ρότερνταμ 18/8
ε. 'Ανγκρα ντε Ρέις 14/8
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρουέν 6/8
ε. Σάντος 8/8
ε. Βηρυτό 20/8
ἐπωλήθη Πακιστανούς Διαλυτές
ε. Βαρκελώνη 13/8
α. Παλάου Μπακόμ 14/8
ἀργεί Πειραιά
υπό παραλαβή
α. Πειραιά 14/4
α. Γιβραλτάρ 6/8
υπό παραλαβή
α. Τζέντα 19/8
ἀργεί 'Αστακό
ἀργεί 'Αστακό
α. Μπέρμπερα 13/8
ε. Σάντος 6/8
στο Μαϊμί 11/6
α. Μπισσάου 2/8
α. Λυτέλτον 1/8
ἀργεί 'Αστακό
ἀργεί Πειραιά
α. Ντακάρ 15/8
ἀργεί Πειραιά
ε. Τσιμπότι 31/7
α. Καστακόλκος 26/7
προσάραξε 'Αβάνα
ε. Κόμπε 13/8
ε. Σάντος 13/8
μεσογειακές μεταφορές
δ. Παναμά 8/8
ε. Ντάρμπαμ 1/8
α. Πειραιά 10/8
α. Ντάρμπαμ 6/8
α. 'Αμπτζάν 12/7
δ. Παναμά 14/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/8
δ. Παναμά 10/8
δ. Π. Σαϊό 20/8
α. Γιούροπορτ 17/7
α. Τερνεζούεν 10/8
ἀργεί Χαλκίδα
α. Πειραιά 10/8
ἀργεί Πειραιά
α. Κόρπους Κρίστι 16/7
α. 'Αλ Ρουέζ 21/8
α. Τουμπαράο 13/7
α. Κολόμπο 8/8
α. Λισαβώνα 10/8
α. Κεμπέ 7/8 γιά 'Ικόνιο
ε. Γκουέμαρ 12/8
ε. Γκουέμας 7/8
ε. Τζέντα 24/6
α. Βοατώνη 29/7
ε. Σόλενι 17/8
στο Λαύριο 14/8
δ. Κων/πολη 26/6
ε. Γκιζάν 31/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Μογκαντίσιου 12/8
ε. 'Αλεξάνδρεια 10/8
δ. Π. Σαϊό 19/8
α. Ουλσάν 19/7
ε. Ρεγιουνιόν 14/8
α. Σαβόνα 17/8
στο Χώρ Φακάν 15/8
α. Πόρτο 'Εμπεδόκλε 20/7
ε. Μονρόβια 11/8
α. Λός Πάλμας 27/5
α. Λαμπουάν 29/7
α. Φιλαδέλφεια 4/8
υπό παραλαβή
ἐπωλήθη 'Άλλοδαπούς
στον Πειραιά 10/8
ε. Τζέντα 4/8
ἀργεί Πειραιά
ε. Σιγκαπούρη 14/8
ε. Κουβέιτ 19/8

δ. Κων/πολη 13/8

πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πόιντ Νουβρ 2/7

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

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

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ 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», Νοταρὰ 77, 185 10 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή

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

CHANDRIS CRUISE LINES

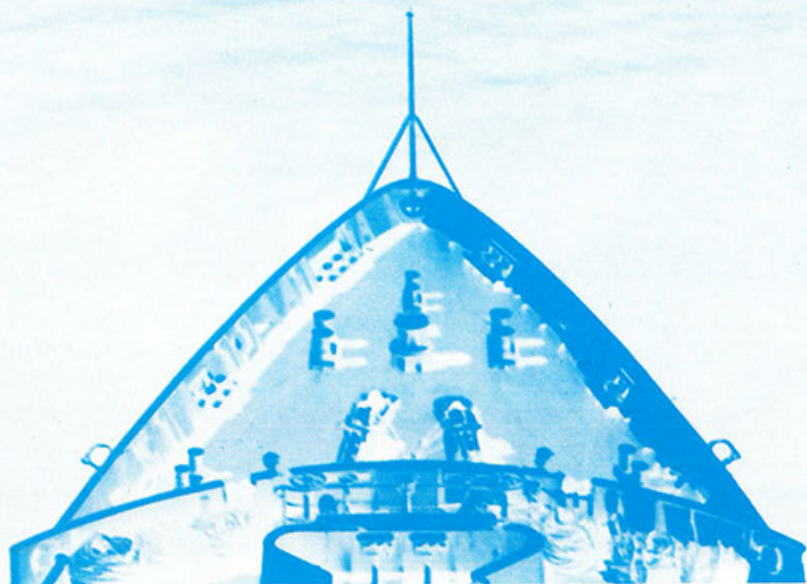
All year round
cruising programmes

Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda



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

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



Number One in the Med

Tsavliris are the most active salvage and towage company in and around the Mediterranean area, with large deep sea salvage tugs on permanent station in the Red Sea and the Eastern Mediterranean



TSAVLIRIS T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander B. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports

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

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

Ocean Rescue • Firefighting • Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage • Anchor Handling and Offshore Support