

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Απριλίου 1985
Αρ. Φύλλου 1197/956

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1197/956 ΔΡΧ. 120

15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1985



KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

ΕΛΤΡΑΚ



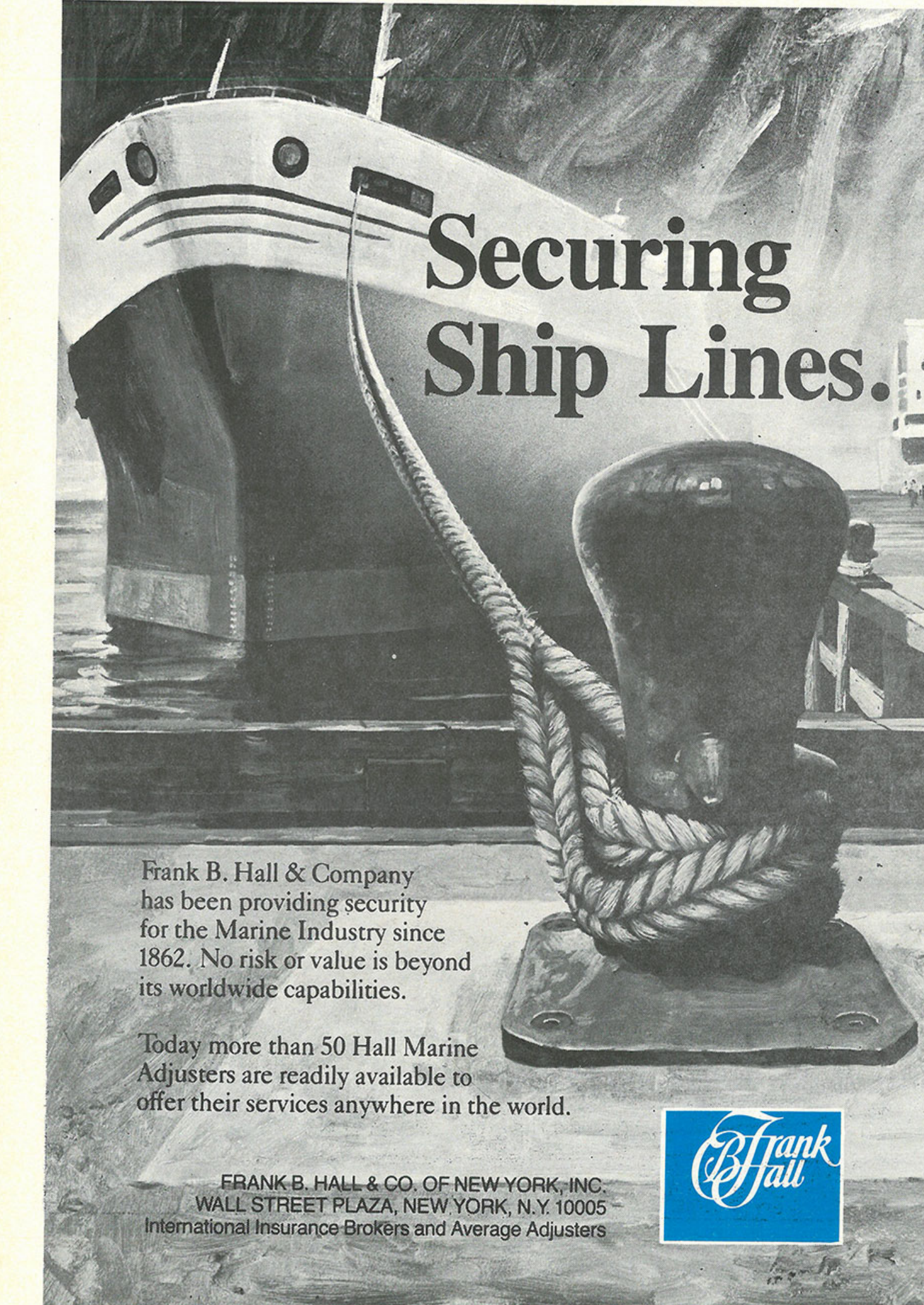
ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3500 Series Marine Engines

- 3508 ΑΠΟ 600 · 850 ΙΠΠΟΥΣ
- 3512 ΑΠΟ 900 · 1300 ΙΠΠΟΥΣ
- 3516 ΑΠΟ 1200 · 1700 ΙΠΠΟΥΣ



ΑΘΗΝΑ: Κωνσταντινουπόλεως 7, Περιστέρι τηλ. 5752.864-8, Telex 223009, 223010
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Μοναστηρίου 153 & Αθήνας Τηλ. 516986, 521339, 522097 Telex 410134



Securing Ship Lines.

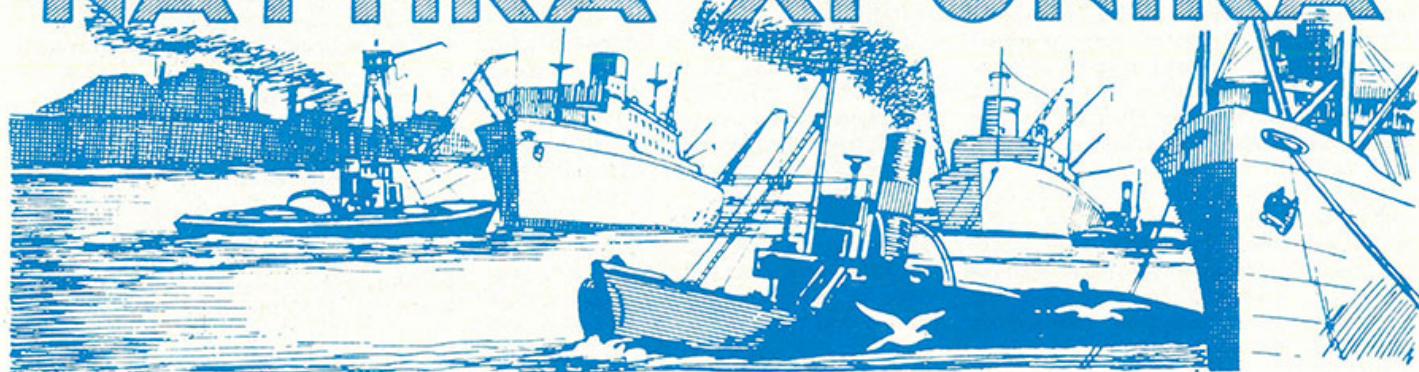
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β' 1197/956

15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο Τέσσερα γεγονότα

Τέσσερα σημαντικά γεγονότα — τα δύο ήδη γνωστά και άλλα δύο άγνωστα στο ευρύ κοινό, ακόμη και το ναυτιλιακό — πού εκτιμάται ότι θα έχουν σοβαρότατες αλλά άπροσδιόριστης έκτασης αυτή τη στιγμή επιπτώσεις στα ναυτιλιακά μας πράγματα, σημάδεψαν το πρώτο 15ήμερο του 'Απριλίου.

Τα γνωστά γεγονότα είναι το κλείσιμο των «Ελληνικών Ναυπηγείων» και το ναυάγιο — κατά την ΠΝΟ — των διαπραγματεύσεων για τη σύναψη νέας συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων. Και τα άγνωστα: Πρώτο, η παραπομπή σε ποινικό δικαστήριο και η καταδίκη, βάσει του Νόμου 890, δύο προσώπων από το ναυτιλιακό χώρο πού δεν είχαν καμμία ευθύνη και για μία υπόθεση (ἀπαίτηση εξόδων επαναπατριsmού) πού ήταν αποκλειστικά της αρμοδιότητας των αστικών δικαστηρίων, και, δεύτερο, η προσφυγή, για πρώτη φορά, σε ξένες σημαίες εφοπλιστών πού επέμεναν ως τώρα σθεναρά στην 'Ελληνική.

● Είναι αναμφισβήτητο, χωρίς αυτό να έχει ανακοινωθεί επίσημα ότι η απόφαση για το κλείσιμο των «Ελληνικών Ναυπηγείων» όφειλεται στην άνοδη, για να μην πούμε εγκληματική, συμπεριφορά του ίδιου του προσωπικού, το οποίο καλείται τώρα να πληρώσει τα σπασμένα, εκτός αν η κυβέρνηση δεχτεί την πρόταση του όμιλου Νιάρχου — ή σχετική απόφαση επρόκειτο να ανακοινωθεί χθές — για την εξαγορά της μονάδας αντί 14 εκατομ. δολαρίων, τιμής πού θεωρείται πολύ συμφέρουσα ιδιαίτερα εάν ληφθεί υπ' όψη ότι έτσι θα εξασφαλισθεί η απασχόληση άμεσα των 4.800 εργαζομένων και υπαλλήλων των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά και έμμεσα αρκετών ακόμη χιλιάδων εργαζομένων. 'Εάν, αντιθέτως, δέ γίνει η εξαγορά, θα υπάρξουν τεράστια προβλήματα με το θέμα της απασχολήσεως εκείνων πού θα χάσουν τη δουλειά τους.

● Προβλήματα μεγάλα επίσης θα υπάρξουν εάν πράγματι ναυαγήσουν όριστικά οι δια-

πραγματεύσεις για τη σύναψη νέας συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων.

Γι' αυτό τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν δέχονται την αντίληψη της διοικήσεως της ΠΝΟ ότι οι διαπραγματεύσεις ναυάγησαν, αντίληψη ή όποια γνωστοποιήθηκε στην Ένωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών με ήμερομηνία 8 'Απριλίου με το κατωτέρω τέλεξ πού κοινοποιήθηκε και στον 'Υπουργό κ. Γιώργο Κασιφάρα και τη Διεύθυνση Ναυτικής 'Εργασίας του ΥΕΝ:

«Κύριε Πρόεδρε,

Με τό τέλεξ μας 548/15.3.85 σάς είχαμε αντιπροτείνει τις ελάχιστες διεκδικήσεις μας για τη σύναψη νέας ΣΣΕ για τό 1985 έναντι των αρχικών αιτημάτων μας και συγκεκριμένα:

1. Αύξηση των μισθών κατά ποσοστό 18%.
2. Καθορισμό του επιδόματος Κυριακών σε ποσοστό 22%.
3. 'Υπολογισμό του ήμερομισθίου στο 1/24 του βασικού μισθού.
4. Καθορισμό του μισθού άσθενείας ίσου με τό μισθό ένεργείας πλέον του αντίτιμου τροφής σε περίπτωση νοσηλείας εκτός νοσοκομείου.
5. Καθορισμό του ήμερήσιου αντίτιμου τροφής σε 500 δραχμές.

Στήν τελευταία συνάντησή μας της 4/4/1985 αντιπροσέφερα ποσοστό αύξηση 14% και μόνον για τους διαμένοντες στην 'Ελλάδα, με τη δήλωση ότι τα λοιπά δεν μπορούίτε να τα δεχθείτε.

Η Διοίκηση της ΠΝΟ στη συνεδρίαση της 5/4/1985 ύστερα από μακρά και έμπεριστατωμένη εξέταση του όλου θέματος όπως τούτο διαμορφώνεται μετά από τη παραπάνω πρότασή σας κατέληξε στη διαπίστωση ότι δεν μπορεί να τροποποιήσει τις θέσεις της όπως αυτές έχουν έκτεθει στο υπ' αριθ. 548/15.3.1985 τέλεξ μας γιατί οι θέσεις αυτές

έπαναλαμβάνουμε ότι αποτελούν τις ελάχιστες διεκδικήσεις μας για τη σύναψη νέας ΣΣΕ.

Ύστερα από τα παραπάνω η διοίκηση της ΠΝΟ αποφάσισε να σάς γνωρίσουμε ότι υπό τις προϋποθέσεις αυτές, θεωρεί τις διαπραγματεύσεις ναυαγισμένες.

Με έντολη διοίκησης
'Ο Γενικός Γραμματέας
ΜΙΧΑΛΗΣ ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗΣ».

Τα «Ναυτικά Χρονικά» έπαναλαμβάνουν: Οι διαπραγματεύσεις δεν έχουν ναυαγήσει και ούτε πρόκειται τελικά να ναυαγήσουν, γιατί στην περίπτωση ναυαγίου θα επέμβει τό 'Υπουργείο και θα καθορίσει με απόφασή του τους όρους άμοιβής και έργασίας των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων πού δεν μπορεί να είναι διαφορετικοί από εκείνα πού συμφωνήθηκαν και ισχύουν ήδη γιατά πληρώματα των μεσογειακών επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων — ό κ. Κασιφάρας την Τετάρτη ήταν σαφέστατος όταν ρωτήθηκε από τους ναυτιλιακούς συντάκτες για τό θέμα των διαπραγματεύσεων: Θα με φέρουν στη δύσκολη θέση να παρέμβω, είπε ό 'Υπουργός, και είναι αυτόνóητο ότι η παρέμβαση αυτή δεν πρέπει να υπάρξει σε καμμία περίπτωση.

● Η πρωτοφανής περίπτωση της παραπομπής σε ποινικό δικαστήριο και καταδίκης μη ευθυνομένων προσώπων για μία υπόθεση άρμοδιότητας των αστικών δικαστηρίων έχει προκαλέσει γενικότερες και, όπως είναι εύλογο, άπολύτως δικαιολογημένες ανησυχίες. Η υπόθεση αυτή ξεκίνησε όταν μερικά μέλη του πληρώματος ελληνικού πλοίου — δύο ή τρία, από τα όποια τό ένα ήταν πωτόμπαρκος και με συνολική ύπηρεσία τριών μηνών — ζήτησαν εν πλώ από τό ΥΕΝ να τους γνωστοποιήσει εάν ύποχρεούνται να άκολουθήσουν τό πλοίο στο περσιόό λιμάνι Μπαντάρ 'Αμπάς όπου κατευθυνόταν. Η άρμόδια ύπηρεσία, στηριζόμενη σε κάποια άπόφαση πού είναι να άπορεί κανείς πως έλήφθη και περιλαμβάνει τό λιμάνι αυτό στην... έμπόλεμη ζώνη άπάντησε ότι τό πλοίο, έφ' όσον μέλη του πληρώματος δεν ήθελαν να τό άκολουθήσουν στο Μπαντάρ 'Αμπάς, ήτο ύποχρεωμένο να προσεγγίσει σε άλλο λιμάνι, πρό του κατάπλου στο Μπαντάρ 'Αμπάς, για να τους άποβιβάσει. Φυσικά αυτό δεν έ-

γινε και ουτε ηταν δυνατόν να γίνει και οι ναυτικοί αυτοί οι οποίοι εγνώριζαν από την Αυστραλία όπου βρισκόταν προηγουμένως το πλοίο ότι επρόκειτο να κατευθυνθεί στο Μπαντάρ Άμπας απολύθηκαν εκεί και μετά τον επαναπατρισμό τους ζήτησαν, με προσφυγή σε ποινικό δικαστήριο, να εισπράξουν τα έξοδα επαναπατρισμού όχι από τον εκπρόσωπο του πλοίου στην Ελλάδα αλλά από δύο άλλα πρόσωπα — έναν αρχιπλοίαρχο και ένα άλλο πρόσωπο της διαχειρίστριας εταιρίας. Και το ποινικό δικαστήριο καταδίκασε βάσει του νόμου 890, φυσικά, όπως ζήτησε η υπεράσπιση σε έφεση ποινή, η οποία ήδη προσεβλήθη σε ανώτερο δικαστήριο που αναμένεται ότι θα «βάλει τα πράγματα στη θέση τους» γιατί αλλιώς είναι μαθηματικώς βέβαιο ότι θα αδειάσει ο Πειραιάς, αφού πλέον θα είναι ευχερέστατο να κλείνεται ο οίκοσδήποτε στη φυλακή για τις άστικές διαφορές που θα έχει με όποιονδήποτε — και οι ναυτεργατικές διαφορές είναι

καθαρά άστικές διαφορές και όχι ποινικές. ● Μερικά περιστατικά του τελευταίου 15ημέρου από τα οποία αποδεικνύεται προσφυγή σε ξένες σημαίες για νεοαγορασθέντα πλοία από πλοιοκτήτες που επέμεναν ως τώρα στην Έλληνική όμολογούμε ότι μάς έχουν ανησυχήσει ζωηρότατα. Γιατί αν ενισχυθεί αυτή η τάση και με το ρυθμό που έχει πάρει η συρρίκνωση του υπό Έλληνική σημαία στόλου (όλοκληρο τον Μάρτιο υποβλήθηκαν στο YEN δύο μόνο αιτήσεις για την εγγραφή πλοίων του άρθρου 13) φοβούμεθα ότι σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα όταν αναφερόμαστε στην υπό Έλληνική σημαία Ναυτιλία θα έννοούμε τα επιβατηγά, μερικές εκατοντάδες πλοίων 100 — 1.000 κόρων και εκείνα που θα ναυπηγούνται.

Αυτά τα τέσσερα ανεξάρτητα μεταξύ τους γεγονότα είναι αναμφισβήτητο ότι μπορούν και πρέπει να συνεκτιμηθούν, όχι φυσικά από μās αλλά από εκείνους που έχουν αυτοβούλως επωμισθεί ευθύνες.

λήψεων αυτών — θα είναι μία ισχυρή ένωση κουράγιου που τόσο χρειάζεται αυτή τη στιγμή η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα αλλά θα αποδειχθεί ιδιαίτερα επωφελής και για τις δύο πλευρές.

ΕΛΛΗΝΟΚΙΝΕΖΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Έάν ληφθεί υπ' όψη ότι ένα μεγάλο μέρος από τα πλοία που διαγράφονται από το εθνικό νηολόγιο παίρνει το δρόμο για τα διαλυτήρια, όπως προκύπτει από τα σχετικά στοιχεία του YEN, η κινεζική πρόταση για τη διάλυση ελληνικών πλοίων σε κινεζικά διαλυτήρια με ταυτόχρονη ναυπήγηση νέων ελληνικών πλοίων σε κινεζικά ναυπηγεία, στά οποία επί πλέον θα εξασφαλίζεται και κάποια περίοδος απασχολήσεως στις κινεζικές μεταφορές, αποκτά ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον, παρά τις ιδιομορφίες που φαίνεται να παρουσιάζει εκ πρώτης όψης το όλο θέμα.

Η πρόταση διατυπώθηκε πρό ημερών στον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρα από τον Κινέζο Υπουργό Έξωτερικών Οικονομικών Σχέσεων και Έμπορου κ. Ζία Σί που επισκέφθηκε την Ελλάδα και αποφασίσθηκε να υποβληθούν από την κινεζική πλευρά συγκεκριμένες προτάσεις για την περαιτέρω μελέτη και υλοποίηση της ελληνοκινεζικής συνεργασίας στον τομέα της διαλύσεως και ναυπηγήσεως πλοίων, που εάν τελικά πραγματοποιηθεί είναι βέβαιο ότι θα οδηγήσει σε συνεργασία και σε άλλους τομείς, ιδιαίτερα επωφελείς για την Έλληνική Ναυτιλία.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΗ ΑΠΕΙΛΗ

Ο Υπουργός πρέπει να ζητήσει εντός της ημέρας από τον συνάδελφό του επί των Έξωτερικών «να τραβήξει έντονα τα αυτιά» εκείνων που στο προξενείο της Βενετίας διατύπωσαν έγγραφο την απειλή ότι θα ζητούν από τις Ιταλικές αρχές να απαγορεύουν τον απόπλου ελληνικών πλοίων επειδή οι πλοίαρχοι τους δεν σπεύδουν να συμμορφωθούν σε ένα απερίγραπτο «δρντινο» που κυκλοφόρησαν μάλιστα στην Αγγλική γλώσσα ενώ υποτίθεται ότι έχει εκδοθεί για την έναμείωση των Έλλήνων πλοιαρχών. Και παράλληλα να τους πεί με τον πλέον κατηγορηματικό τρόπο — όπως έκαμε ήδη το YEN — ότι στόχος όλων των ενεργειών των ελληνικών υπηρεσιών και στο έσωτερικό και στο εξωτερικό, πρέπει να είναι η εξυπηρέτηση του ελληνικού πλοίου και όχι η καταδυνάστευσή του, όπως επιχειρούν οι κύριοι της Βενετίας.

Σημειώνω ότι επί του θέματος έχουν ήδη ενημερωθεί από εκπρόσωπο των «Ναυτικών Χρονικών» οι αρμόδιοι παράγοντες του Υπουργείου, οι οποίοι έμειναν κυριολεκτικά έκπληκτοι από τα σχετικά κείμενα που βεβαιώνουν του λόγου το αθάνατο.

Ίσχυρή Ένεση κουράγιου ή στάση της CHASE MANHATTAN

Στο άσχημο κλίμα που ήταν φυσικό να δημιουργήσουν τα τέσσερα γεγονότα που προαναφέραμε, οι δηλώσεις του Έκτελεστικού Αντιπροσώπου της αμερικανικής Τραπεζής Chase Manhattan κ. James H. Carey για τον ελληνικό εφοπλισμό και για την υποστήριξη της Έλληνικής Ναυτιλίας μέχρις ότου βελτιωθεί η κατάσταση ήρθαν σαν μάννα εξ ουρανού σε μία ζοφερή στιγμή και αναπτέρωσαν τις ελπίδες ότι ο ελληνικός εφοπλισμός, με την αποφασιστική στήριξη των χρηματοδοτών του θα ξεπεράσει τις σημερινές δυσκολίες συνθήκες.

Οι δηλώσεις του κ. Carey έγιναν στη διάρκεια συναντήσεώς του με τον Πρόεδρο της Ένώσεως Ελλήνων Εφοπιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλη που πραγματοποιήθηκε στις 18 Μαρτίου στον Πειραιά και υπήρξαν απάντηση σε έρωτημα για τις απόψεις της Chase Manhattan για την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα υπό το βάρος των φοβερών δυσκολιών που αντιμετώπιζει γενικά η παγκόσμια ναυτιλία. Ο κ. Carey επιβεβαίωσε τη σοβαρότητα με την οποία αντιμετώπιζει το θέμα η Chase Manhattan προσθέτοντας ότι θα ήταν δύσκολο να προβλέψει κανείς τη διάρκεια της σημερινής ναυτιλιακής κρίσεως. Έν τούτοις, ανεξάρτητα από τις συνθήκες αυτές ο κ. Carey υπογράμμισε ότι η Chase Manhattan είναι πολύ ευχαριστημένη από την πελατεία της στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα και ταυτόχρονα ικανοποιημένη από την ποιότητα και το επίπεδο των πιστώσεώς της προς τους Έλληνες πελάτες της.

«Είμεθα υπερήφανοι για τις τραπεζικές

σχέσεις μας με τους Έλληνες εφοπλιστές, υπογράμμισε ο κ. Carey, είναι άνθρωποι αξιόπιστοι και ικανοί, τους οποίους γνωρίζουμε καλά και είμεθα ευτυχείς για τις συναλλαγές μας μαζί τους. Έργασθήκαμε πολύ σκληρά στο παρελθόν για να γνωρίσουμε και να κατανοήσουμε τον ναυτιλιακό τομέα καθώς και για να αναπτύξουμε σχέσεις με τους εφοπλιστές εκείνους που θεωρούμε πολύ καλούς επιχειρηματίες και οι οποίοι είναι άφοσιωμένοι στην δουλειά αυτή.

Η ανάπτυξη τέτοιων οικονομικών σχέσεων χρειάζεται χρόνο και είναι πολύ σοβαρό ζήτημα τόσο για μās όσο και για τον ίδιο τον εφοπλιστή.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο σήμερα, έχουμε την δυνατότητα να βλέπουμε θετικά την κατάσταση, ακόμη και κάτω από τις παρούσες συνθήκες της αγοράς. Οι πελάτες μας είναι οι καλύτεροι. Οι καλύτεροι επιχειρηματίες και οι πιο άφοσιωμένοι στον τομέα της εργασίας τους. Πιστεύουμε ότι θα συνεχίζουν να παραμένουν έτσι καθώς θα συνεχίζουμε να τους παρέχουμε την υποστήριξη μας και προσβλέπουμε στην εποχή που οι θάλασσες θα είναι κάπως ήρεμοτερες.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν αμφιβάλλουν ότι ανάλογες πρέπει να είναι οι αντιλήψεις άλλων Τραπεζών που διατηρούν στενή συνεργασία με την Έλληνική Ναυτιλία για την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Θεωρούμε όμως ότι για το καλό και των δύο πλευρών, και των Τραπεζών, και της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, πρέπει να υπάρξει μία α-νάλογη και επίσημη επιβεβαίωση των αντι-

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

Η ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΤΟΥ «ΤΑΣΙΑ»

Σύμφωνα με πληροφορίες που υπήρχαν χθές Πέμπτη, η περιπέτεια του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Τασία» και του πληρώματός του που κρατούνται από τις 25 Φεβρουαρίου στη Νιγηρία αναμένεται ότι θα λήξει αίσως εντός των άμεσων προσεχών ημερών. Η αίσιοδοξη αυτή προοπτική διαγραφόταν έπειτα από πληροφορίες ότι η κράτηση του σκάφους και του πληρώματος είχε γίνει για να έντοπισθεί από τις νιγηριανές αρχές κύκλωμα παράνομης εξαγωγής πετρελαίου από τη Νιγηρία που αποτελείται από Νιγηριανούς — έναντιον του «Τασία» δεν υπήρχε καμία απόδειξη συμμετοχής σε λαθρεμπόριο πετρελαιοειδών στη Νιγηρία.

Για το θέμα αυτό είχε υπάρξει παράκληση από τον Υπουργό κ. Γιώργο Κατσιφάρα να μη δοθεί δημοσιότητα για να μην δυσχεραθούν οι ενέργειες που γίνονταν μέσω της διπλωματικής οδού για την απελευθέρωση του σκάφους και του πληρώματός του που παραμένει επί του πλοίου, εκτός από τον πλοίαρχο και τον Α' μηχανικό κ.κ. Β. Βαβάση και Ν. Καρασαρίνη που είχαν συλληφθεί από τη νιγηριανή αστυνομία. Η παράκληση αυτή του Υπουργού δεν βρήκε ολοκληρωτική ανταπόκριση, υπήρξαν όρισμένα σχετικά δημοσιεύματα, αλλά πρέπει να υπογραμμισθεί ότι αυτά προκλήθηκαν περισσότερο από τους οικείους των μελών του πληρώματος που άγωνιούσαν — δικαιολογημένα άλλωστε — για την τύχη των δικών τους παρά από δημοσιογραφική έφεση.

Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η πρόταση της Κομισιόν προς το Συμβούλιο Υπουργών της ΕΟΚ για την κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική ικανοποίησε σε γενικές γραμμές την Έλλάδα γιατί τάσσεται έναντιον του προστατευτισμού. Υπάρχουν όμως και σημεία τα οποία προβληματίζουν την ελληνική πλευρά και αυτό είναι κάτι που αναμενόταν — οι χώρες της κοινότητας είναι αυτόνομοι ότι θα προσπαθήσουν να «περάσουν» θέσεις που τις εξυπηρετούν, όπως έμας μας εξυπηρετεί η καταπολέμηση του προστατευτισμού, ή οποία αποτελεί την κυριότερη απειλή γι' αυτήν την ίδια την ύποσταση της Ναυτιλίας μας. Έπαναλαμβάνοντας ότι το κοινοτικό παιχνίδι είναι ένα αλισβερίσι υπογραμμίζουμε και πάλι ότι πρέπει να προσέξουμε ιδιαίτερα και να βρούμε τη χρυσή τομή με τους εταίρους μας ώστε να πετύχουμε τη μεγαλύτερη δυνατή ωφέλεια για την Έλληνική Ναυτιλία.

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Τό νομοσχέδιο για τους ναυτικούς πράκτορες που κατήρτισε τό Υπουργείο έπρόκειτο να διανεμηθεί στούς ενδιαφερόμενους φορείς για μελέτη και διατύπωση τών απόψεών τους. Αυτή τη στιγμή άγνοούμε τό περιεχόμενό τους, από όσα όμως έχει πεί ως τώρα ό Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας συνάγεται ότι για τίς περιπτώσεις εκδόσεως υπεράριθμων εισιτηρίων δέν θά ευθύνεται μόνον, όπως τώρα, ό πράκτορας του συγκεκριμένου πλοίου αλλά και ή πλοιοκτήτρια εταιρία. Τό μέτρο είναι όρθό γιατί κανένας πράκτορας δέν μπορεί να κάνει ό,τι θέλει αυτός συνεχώς, θά τό κάνει μιά δύο, τρείς, τό πολύ και έπειτα θά πάει σπίτι του αν δέν υπάρχει ή συγκατάθεση ή και ή έντολή. Καί άπορρούμε γιατί παρόμοιο μέτρο — έπί μερισμού, δηλαδή, ευθύνης και σε εκείνους που κυρίως ευθύνονται — για τίς περιπτώσεις τών υπέρβαρων αυτοκινήτων που διακινούνται μέ τά πλοία. Εάν υπάρξουν έπιπτώσεις και για τούς ιδιοκτήτες τών αυτοκινήτων αλλά και κατά τών φορτηγών — και όχι μόνο ή τιμωρία του οδηγού, όπως συμβαίνει σήμερα τό πρόβλημα θά έχει έπιλυθεί αυτομάτως.

Μέ την ευκαιρία έπανερχόμαστε στά όσα συμβαίνουν στην Άκτοπλοία για να υπογραμμίσουμε για μιά άκομή φορά ότι εκείνοι που δέν μπορούν να αντίληφθούν τό ρόλο τους και τίς υποχρεώσεις τους είναι προτιμότερο να άπομακρυνθούν από τό χώρο γιατί ζημιώνουν και εκείνους που άσκούν τη δραστηριότητά τους στά πλαίσια τών όρων που έχουν άποδεχθεί όταν ζητούσαν την άδεια σκοπιμότητας.

Τίς τελευταίες ημέρες, λοιπόν, είχαμε μιά βλάβη σε άσανσέρ άνυψώσεως όχημάτων έπιβατηγού όχηματαγωγού που εύτυχώς δέν είχε θανάσιμες συνέπειες, όπως έγινε μέ τό άνάλογο δυστύχημα στο «Ζάκρος», την άνεύρεση άκατάλληλων τροφίμων σε δύο από τά τέσσερα πλοία που έλέχθηκαν από είδικά συνεργεία — στο «Όμηρος» και στο «Κύδων» ενώ στά πλοία «Αριάδνη» και «Κάμιρος» τά πάντα ήταν έντάξει — και τέλος νέα βλάβη στο «Κυκλάδες», τό όποιο έχει παρουσιάσει έπανειλημμένα προβλήματα και έχει προκαλέσει την άγανάκτηση τών κατοίκων πολλών νησιών.

Πρέπει έπίσης να σημειώσουμε ότι στη γραμμή Ραφήνας - Άνδρου - Τήνου - Μυκόνου δρομολογήθηκε από ήμερών τό νέο έπιβατηγό - όχηματαγωγό «Έπτάνησος» της εταιρίας Στρίντζη, 3.287 τον. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 900 έπιβατών μέ τό χει-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Είς την έφημερίδα της Κυβερνήσεως έδημοσιεύθη την 19 Μαρτίου τό καταστατικό της Άνωνύμου Έταιρίας άτμοπλοϊκών γραμμών ή «Έλληνική», σκοπός της όποιας είναι ίδίως ή εξυπηρέτηση τακτικών γραμμών έξωτερικού. Έδρα αυτής όρίζεται ό Πειραιεύς, ή διάρκειά της είκοσαετής, τά δέ κεφάλαιά της, ές όλοκλήρου καταβεβλημένα, άνερχόμενα είς 20.000.000 δρχ. κατανέμονται είς 20.000 μετοχές, όνομαστικής άξίας 1.000 δρχ. έκάστη. Τό πρώτον διοικητικόν συμβούλιον άπηρτίσθη διά την πρώτην πενταετίαν έκ τών κ.κ. Μάρκου Π. Νομικού, Κωνστ. Μιχάλου, Έμμ. Μιχαλινού, Νικ. Κανελλοπούλου, Μανώλη Παπαμιχαήλ, Reginal Thomas Slinn, Δευκ. Ρεδιάδου και Περικλ. Γρ. Καλλιμανοπούλου. Πρόεδρος έξελέγη ό κ. Νικ. Κανελλόπουλος, γενικός διευθυντής ό κ. Π. Γ. Καλλιμανόπουλος και διευθύνων σύμβουλος ό κ. Μ. Π. Νομικός.

— Την πρωίαν της 11ης Άπριλίου κατετέθη έν τελετή υπό του Υπουργού τών Ναυτικών κ. Σ. Δούσανη, ό θεμέλιος λίθος του άνεγερθησομένου είς τό Πασαλιμάνι του Πειραιώς μεγάρου του Ταμείου Προνοίας άξιωματικών Ε.Ν.

— Την 29 Μαΐου πρόκειται να έκπλεύση από τό Χερβούργον διά τό παρθενικόν αύτό πρós την Νέαν Υόρκην ταξίδιον, τό Γαλλικόν στροβιλοηλεκτρικόν ύπερωκεάνιον «Normandie» τό μεγαλύτερον πλοίον του κόσμου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 104/15.4.1935)

μερινό πρωτόκολλο και 1.400 μέ τό θερινό και 200 ιδιωτικών ή 45 φορτηγών αυτοκινήτων τών 15 τόννων. Τό σκάφος είναι γαλλικής κατασκευής και ως την αγορά του από την εταιρία Στρίντζη εκτελούσε δρομολόγια στη Μάγχη, έχει μεγίστη ταχύτητα 21 μιλίων και ύπηρεσιακή 17,5 μιλίων και διαθέτει σταθερωτήρες, πωραία έλικα έλιγμών και πλήρες σύστημα κλιματισμού. Έπίσης στη γραμμή Πειραιώς - Ηρακλείου άρχισε δρομολόγια τό νέο έπιβατηγό - όχηματαγωγό «Φαιστός» και από χθές άρχισαν τά δρομολόγια τών «φλάινγκ ντόλφινς» στη γραμμή τών Σποράδων. Τά δρομολόγια γίνονται από τον Άγιο Κωνσταντίνο Λοκρίδας και τόν Βόλο πρós Σκιάθο - Σκόπελο - Άλόνησο και δύο φορές την έβδομάδα θά έπεκτείνονται μέχρι τά Νέα Μουδανιά της Θεσσαλονίκης. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι ή εταιρία λαϊκής βάσεως του Ρεθύμνου μέ αϊτήσή της

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLESG: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Νά αξιώσει ο έφοπλισμός τήν άμεση εφαρμογή του 80%

Έάν τά στοιχεία της μελέτης του γενικού γραμματέα της Ένώσεως Πλοίαρχων κ. Βαρίνου (πού παρουσιάσθηκαν στη συνέντευξη τύπου την οποία έδωσαν την περασμένη Τρίτη οι Ένώσεις Συνταξιούχων Πλοίαρχων και Μηχανικών γιά τό θέμα του 80%) είναι πραγματικά — κάτι πού είναι πολύ εύκολο νά εξακριβωθεί — ο έφοπλισμός όφείλει νά αξιώσει τήν άμεση καθιέρωση του 80% γιά τούς πλοίαρχους και τούς Α' μηχανικούς. Όχι μόνο γι'αυτό έτσι θά ίκανοποιηθεί αυτό τό δίκαιο αίτημα των πρωτεργατών του σύγχρονου έλληνικού ναυτιλιακού θαύματος πού έπεται από τήν έποποιία τους αισθάνονται παραπεταμένοι και δέν μπορούν νά ζήσουν — οι πλοίαρχοι και οι Α' μηχανικοί λαμβάνουν σάν σύνταξη ποσό πού αντίπροσωπεύει τό 65,37 και 66,22% αντίστοιχα του συμβατικού τους μισθού έναντι του 80,16% (του ναύτη) μέχρι και του 98,48% (των Β' πλοίαρχων και των Β' μηχανικών) και μέ εξαίρεση μόνο τούς θερμαστές, μηχανοδηγούς Β' και αρχιθερμαστές πού οι συντάξεις τους βρίσκονται επίσης κάτω αλλά όχι σέ μεγάλη απόσταση από τό 80% — άλλα έπειδή ταυτόχρονα θά άμβλυνθεί και τό πρόβλημα τής άνεργίας των πλοίαρχων και των Α' μηχανικών.

Όπως είναι γνωστό, ο έφοπλισμός είχε αντίδρασει στην πρόθεση του Έπουργού Γιώργου Κασιφάρα γιά τήν ίκανοποίηση του αιτήματος των πλοίαρχων και των Α' μηχανικών ύποστηρίζοντας τότε ότι έπρεπε προηγουμένως νά εξετασθεί ή οικονομική κατάσταση του NAT. Η αντίδραση αυτή μπορούσε νά θεωρηθεί δικαιολογημένη έπειδή τά οικονομικά του NAT δέν ήταν, και εξακολουθούν νά μήν είναι καλά — τό γιατί είναι μία άλλη ιστορία πού δέν είναι του παρόντος. Τώρα όμως δέν μπορεί νά ύπάρξει καμία αντίδραση. Ο κ. Βαρίνος απέδειξε μέ τή μελέτη του ότι μέ τήν καθιέρωση του 80% γιά τούς πλοίαρχους και τούς Α' μηχανικούς και τήν ταυτόχρονη άπαγόρευση τής εργασίας συνταξιούχων τό NAT όχι μόνο θά καλύψει τή δαπάνη πού θά χρειασθεί γιά τή ρύθμιση αυτή αλλά επί πλέον θά έχει και ένα κέρδος γύρω στά έβδομήντα εκατ. δραχμές έτησίως. Γι' αυτό, έπαναλαμβάνουμε, ο έφοπλισμός όφείλει νά αξιώσει τήν άμεση εφαρμογή του 80% γιά τούς πλοίαρχους και τούς Α' μηχανικούς. Τούς τό όφείλει.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

στό YEN ζήτησε άδεια σκοπιμότητας γιά τή δρομολόγηση έπιβατηγού όχηματ'αγωγού στη γραμμή Ρεθύμνου - Ναυπλίου - Πειραιώς. Τό πρώτο σκάφος τής ίδιας εταιρίας, τό «Νέαρχος», θά δρομολογηθεί τελικά αλλά μόνο κατά τούς θερινούς μήνες στη γραμμή Ρεθύμνου - Σαντορίνης και θά έπεκτείνεται τό δρομολόγιά του και πρós Σύρο - Μύκονο.

ΔΙΚΑΙΟΣ Ο ΕΠΑΙΝΟΣ

Έπικροτούμε τόν δημόσιο έπαινο πού απήχυνε ο Έπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας στό προσωπικό τής Διεύθυνσεως Έλέγχου Ναυσιπλοίας γιά τίς τρεις ναυτιλιακές οδηγίες καθώς και γιά τό έγχειρίδιο ναυσιπλοίας γιά τά πλοία και τίς λέμβους πού κατήρτισαν. Καί συμφωνούμε μέ τήν αντίληψη του σχετικά μέ τήν καθυστέρηση πού είχε σημειωθεί σέ πολλούς σημαντικούς τομείς έπειδή πολλά θέματα είχαν ξεχασθεί στά ντουλάπια — έτσι δυστυχώς είναι.

Οι ναυτιλιακές οδηγίες πού κατήρτισε ή Διεύθυνση Έλέγχου Ναυσιπλοίας αναφέρονται, ή πρώτη στή φόρτωση, στοιβασία έχμαση, εκφόρτωση των όχημάτων στά όχηματ'αγωγά και τήν παρακολούθησή τους κατά τή διάρκεια του πλοΐ, ή δεύτερη σέ όσα πρέπει νά γνωρίζουν οι όδηγοί, ιδιοκτήτες και φορτωτές όχημάτων πού μεταφέρονται μέ όχηματ'αγωγά και ή τρίτη στην είσοδο των ναυτικών σέ κλειστούς χώρους των πλοίων. Οι τρεις οδηγίες πού θά ισχύουν προσωρινά μέχρι 31 Αυγούστου αποστέλλονται στίς κατά τόπους λιμενικές αρχές μαζί μέ έγχειρίδιο ναυσιπλοίας πού αναφέρεται στην έπιθεώρηση και τήν ασφάλεια πλοίων και λέμβων πού δέν έφοδιάζονται μέ πρωτόκολλα γενικής έπιθεώρησης.

Οι τρεις οδηγίες θά διατυπωθούν οριστικά μετά τίς 31 Αυγούστου επί τή βάσει των παρατηρήσεων των κατά τόπους λιμενικών αρχών γιά τό μέτρο τής εφαρμογής τους, και θά κυκλοφορήσουν σέ ξεχωριστά τεύχη πού θά χορηγούνται σέ όλους τούς ενδιαφερομένους.

Οι δύο από τίς ναυτιλιακές οδηγίες συνδέονται άμεσα και μέ τόν κανονισμό των όχηματ'αγωγών πλοίων πού ή κατάρτισή του έχει συμπληρωθεί από τήν ίδια Διεύθυνση και πρόκειται έντός των προσεχών ήμερών νά έισαχθεί στό Συμβούλιο Έμπορικού Ναυτικού γιά έγκριση. Παράλληλα πρέπει νά σημειωθεί ότι μέ τό έγχειρίδιο ναυσιπλοίας μειώνονται οι γραφειοκρατικές διατυπώσεις, απλουστεύονται οι διαδικασίες και άποφεύγεται ή ταλαιπωρία των πολιτών πού θά μπορούν τώρα νά προσφεύγουν χωρίς κανέναν ένδοιασμό στίς κατά τόπους λιμενικές αρχές γιά τήν επίλυση των προβλημάτων πού τούς άπασχολούν σχετικά μέ τά σκάφη πού διαθέτουν, πράγμα πού άναμφισβήτητα θά οδηγήσει σέ σημαντική βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας των μικρών σκαφών πού έχουν πληθυνθεί ως ή άμμος τής θάλασσης.

Ο ΓΝΗΣΙΟΣ ΔΕΣΜΟΣ

Εύρεία συναίνεση πέτυχε ή συνέλευση τής UNCTAD επί των κύριων σημείων πού ως τώρα παρεμποδίζουν τίς συνεννοήσεις γιά μία διεθνή συμφωνία στό θέμα των σημαίων εύκαιρίας. Υπολογίζεται λοιπόν ότι τελική συμφωνία θά έπιτευχθεί στην προσεχή σύνοδο πού θά πραγματοποιηθεί τόν Ιούλιο.

Τά δύο εύάισθητα αυτά σημεία ήταν τό θέ-

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

67 Pont Street, London S.W.1.

Tel. 00441-581 5044



Στό Έλληνικό Κολλέγιο Λονδίνου, πού λειτουργεί στό Λονδίνο από τό 1980, σπουδάζουν περίπου 200 παιδιά, άγόρια και κορίτσια, ηλικίας 4 μέχρι 18 ετών.

Τό Κολλέγιο διαθέτει οίκοτροφείο άγοριών ηλικίας άνω των 11 ετών και άναλόγως μέ τήν ζήτηση έχει τή δυνατότητα νά οργανώσει και οίκοτροφείο κοριτσιών.

Τό Κολλέγιο ακολουθεί τό άγγλικό εκπαιδευτικό σύστημα γιά όλες τίς ηλικίες, μέχρι τά Ο και Α levels στά Άγγλικά και προετοιμάζει μαθητάς γιά Ένα Πανεπιστήμιο.

Στά Έλληνικά διδάσκονται τά αρχαία και νέα Έλληνικά, νεοελληνική λογοτεχνία, ιστορία και θρησκευτικά και τό Κολλέγιο διαθέτει άριστα έξοπλισμένα εργαστήρια βιολογίας, χημείας και φυσικής.

Τό Έλληνικό Κολλέγιο Λονδίνου άνήκει σέ άγγλικό φιλανθρωπικό ίδρυμα και είναι ιδιωτικό εκπαιδευτήριο μή κερδοσκοπικού χαρακτήρος, πλήρως άνεγνωρισμένο από τίς άγγλικές αρχές. Διατίθεται περιορισμένος αριθμός ύποτροφιών.

Η διευθύντρια Miss L. Anderson, ο ύποδιευθυντής Mr. G. Sale, καθώς επίσης και ή κυρία Ε. Χαρβαλιά - Κρούκ, διευθύντρια Έλληνικών σπουδών, θά βρίσκονται στην Αθήνα από τίς 17 έως τίς 24 Άπριλίου. Οι ένδιαφερόμενοι γιά έγγραφές μαθητών γιά τό σχολικό έτος πού αρχίζει τόν Σεπτέμβριο του 1985, παρακαλούνται νά συναντηθούν μέ τή διευθύντρια του κολλεγίου τηλεφωνώντας τό νωρίτερο στούς εξής αριθμούς:

Δευτέρα - Τρίτη 8-10 μ.μ. στό τηλέφωνο 55.48.295

Δευτέρα - Τετάρτη - Παρασκευή 6-8 μ.μ. στό τηλέφωνο 41.33.401.

X859

μα του πληρώματος και το θέμα της ιδιοκτησίας. Ως προς το πρώτο, η σχετική διάταξη προβλέπει μία σημαντική συμμετοχή υπηκόων της σημαίας στα πληρώματα των πλοίων της, ως προς δε το δεύτερο, η συμμετοχή υπηκόων της σημαίας στο κεφάλαιο της πλοιοκτησίας εταιρίας. Τα άκριβη ποσοστά θα καθορισθούν από το κράτος της σημαίας. Απομένει τώρα να καθορισθούν όρισμένα θέματα που αφορούν τη διαχείριση του πλοίου και κυρίως να καθορισθεί αν οι διατάξεις αυτές θα είναι υποχρεωτικές ή όχι.

Υπενθυμίζεται ότι η UNCTAD στην οποία εκπροσωπούνται 100 κράτη, δεν είχε ως τώρα πετύχει την κατάρτιση διεθνούς συμφωνίας ή όποια να αναγνωρίζει την ανάγκη γνήσιου δεσμού μεταξύ πλοίου και κράτους σημαίας. Υπενθυμίζεται επίσης ότι το ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου τελεί σήμερα υπό σημαίες ευκαιρίας. Κύριες χώρες έλευθέρου νηολογίου είναι η Λιβερία και η Παναμάς, των οποίων τη σημαία χρησιμοποιεί κατά κύριο λόγο ο έφοπλισμός των ΗΠΑ, του Χόγκ Κόγκ, της Ελλάδας και της Ιαπωνίας. Όπως είναι φυσικό οι χώρες που χρησιμοποιούν τις ξένες σημαίες, στο θέμα του ελεύθερου νηολογίου και του γνήσιου δεσμού ταχθεί υπέρ ενός συστήματος όσο γίνεται απλούστερου και λιγότερο εξαναγκαστικού. Ενώ αντίθετα οι υπό ανάπτυξη χώρες βλέπουν στη διατήρηση του ελεύθερου νηολογίου μία μορφή παράνομου ανταγωνισμού έχουν που παρεμποδίζει τη φυσιολογική ανάπτυξη των εθνικών τους στόλων.

Η ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ

Το γεγονός ότι στις θαλάσσιες μεταφορές, περισσότερο από κάθε άλλο τομέα συναλλαγών, είναι εμφανής η παρουσία πολυεθνικών συμφερόντων, οδήγησε από πολύ νωρίς στην ανάγκη καθιερώσεως ομοιομορφιών διεθνώς κανόνων, σε μία προσπάθεια αποφυγής των εκ της συγκρούσεως των δικαίων ακανθωδών προβλημάτων.

Επί αιώνες ο κλασσικός τρόπος για τη διεθνή ένοποιηση του ναυτικού δικαίου ήταν και εξακολουθεί να είναι η κατάρτιση διεθνών συμβάσεων, των οποίων η επικύρωση από το μεγαλύτερο δυνατό αριθμό κρατών, εξασφαλίζει την εφαρμογή ενιαίων κανόνων κατά την επίλυση των πολυεθνικών διαφορών. Ήδη όμως ένας καινούργιος τρόπος επιτεύξεως της ομοιομορφίας αυτής άρχισε να εφαρμόζεται με επιτυχία. Πρόκειται για την προσπάθεια που καταβάλλεται όπως η ανύπαρκτη ή έλλιπής ναυτική νομοθεσία των υπό ανάπτυξη κυρίως χωρών, χαραχθεί επί τη βάση γενικών προτύπων που αντανακλούν τις βασικές αρχές του ναυτικού δικαίου του πολιτισμένου κόσμου. Το έργο αυτό που προωθείται σε συνεργασία με τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς, συνίσταται είτε στην κατάρτιση των αναγκαίων νομοθετικών προτύπων είτε στην ενημέρωση των ενδιαφερομένων με ειδικά σεμινάρια που καταλήγουν στο ίδιο περίπου αποτέλεσμα.

Πρόκειται για μία διορατική και εξυπνη ιδέα, για την υλοποίηση της οποίας σε όρισμένες περιοχές, μάς κατατοπίζει ένα εξαιρετικού ενδιαφέροντος άρθρο συνεργάτου μας, που δημοσιεύουμε σε άλλη σελίδα.

Ο ΓΥΡΟΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Οι τρεις μεγάλες εταιρίες τακτικών γραμ-

μών που κάνουν το γύρο του κόσμου με πλοία κοντέινερς, συγχρόνως σχεδόν εξήγησαν τα προγράμματά τους για την καθιέρωση εβδομαδιαίων προσεγγίσεων.

Πρώτη η Evergreen γνωστοποίησε ότι οι αναχωρήσεις των πλοίων της στο γύρο του κόσμου θα γίνονται όχι κάθε 10 μέρες αλλά κάθε εβδομάδα. Γνωστοποίησε επίσης ότι κατά τη διάρκεια του έτους πέτυχε να μειώσει κατά τρεις ημέρες τη μέση διάρκεια κάθε πλήρους διαδρομής, ή όποια τώρα διαρκεί 77 ημέρες και όχι 80. Τις παγκόσμιες αυτές διαδρομές και προς τις δύο κατευθύνσεις εξυπηρετεί με 22 πλοία κοντέινερς των 2728 EVP.

Ευθύς μετά, η U.S. Lines ανήγγειλε ότι υιοθέτησε τον εβδομαδιαίο ρυθμό για την εξυπηρέτηση των 11 μεγάλων λιμένων της παγκόσμιας διαδρομής από Δύση προς Ανατολή. Η πλήρης διαδρομή θα διαρκεί 84 ημέρες, στην εκτέλεση δε του όλου δικτύου θα διατεθεί το σύνολο σχεδόν του στόλου της εταιρείας που αποτελείται από 12 σκάφη κοντέινερς των 2200 EVP.

Τέλος η κοινή επιχείρηση της Orient-Line, του συγκροτήματος C.Y.Tung, θα πραγματοποιεί το γύρο του κόσμου σε 63 (άντι 67) ημέρες, χωρίς όμως καμία προσέγγιση σε ευρωπαϊκά λιμάνια. Η διαδρομή θα γίνεται κατά την ανατολική κατεύθυνση από Σιγκαπούρη προς Κίνα, Ιαπωνία, Παναμά, Η.Π.Α. και επιστροφή στη Σιγκαπούρη μέσω Σουέζ. Το όλο δίκτυο των διαδρομών θα απορροφήσει 9 πλοία κοντέινερς των 2500 EVP με εβδομαδιαίες αναχωρήσεις.

ΤΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ

Είναι γενική η αντίληψη ότι το αεροπλάνο στάθηκε μοιραίος ανταγωνιστής του πλοίου, ιδιαίτερα στους τομείς των επιβατικών συγκοινωνιών. Η έρρημψη του Ατλαντικού από τα επιβατηγά υπερωκεάνια της γραμμής, αποτελεί κλασσική απόδειξη, επικυρούμενη από τα παραδείγματα πλήθους άλλων μικρότερων επιβατικών γραμμών.

Ωστόσο η συνεργασία των δύο αντιπάλων αποτελεί επίσης μία αναμφισβήτητη πραγματικότητα, η οποία στηρίζει τη θεωρία της συμπληρωματικότητας των δύο αυτών συγκοινωνιακών μέσων. Η συνδυασμένη αεροπορική — θαλάσσια κρουζιέρα είναι η συ-

νηθέστερη μορφή συνεργασίας, ενώ η ανάπτυξη της αεροπορικής μεταφοράς των πληρωμάτων των πλοίων περικλείει απέραντες δυνατότητες, όσο περισσότερο μικραίνει ο μέσος χρόνος ναυτολογίας στα πλοία. Έτσι οι βραχείες ή μακρές πτήσεις, οι ατομικές ή ομαδικές πτήσεις και η όλική αεροπορική ναύλωση συνιστούν σήμερα την καθημερινή πρακτική στη μεταφορά των πληρωμάτων.

Στήν Αθήνα, ένα ειδικευμένο πρακτορείο αποστολής πληρωμάτων, που θεωρείται από τα καλύτερα του κόσμου, λέγεται ότι πραγματοποιεί 8.000 εισιτήρια ετησίως. Με μέση τιμή εισιτηρίου 400 δολларίων, με όκταμηνη περιοδική ανακύκλωση και με ομάδες κατά μέσο όρο των 25 ατόμων, υπολογίζεται ότι τα έξοδα μεταφοράς πληρωμάτων ανέρχονται σε 30.000 δολάρια κατ' έτος και κατά πλοίο. Υπολογίζεται επίσης ότι το 60% των εισπράξεων των αεροπορικών γραμμών προέρχεται από μεταφορές πληρωμάτων.

Μία γνωστή Γαλλική έφοπλιστική εταιρία φορτηγών πλοίων τράμπεξ έξοδεψε το 1984 άνω των 5 εκατομ. φράγκων για την αεροπορική μεταφορά των πληρωμάτων της. Για κάθε σκάφος που εργάζεται σε ευρωπαϊκή ζώνη υπολογίζονται περί τις 250-400 χιλιάδες φράγκων ετησίως, ενώ για όσα εργάζονται σε απομακρυσμένες περιοχές οι δαπάνες φθάνουν τις 800 χιλιάδες φράγκων ετησίως. Οι διαφορές οφείλονται προφανώς στο είδος και την περιοχή των ταξιδιών και στο αν το πλοίο προσεγγίζει ή όχι τακτικά σε λιμάνια της χώρας του.

ΚΑΙ ΤΟ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟ

Όσον αφορά το έλικοπτερο, η συνεργασία του στις ναυτιλιακές μεταφορές συνίσταται κατά κύριο λόγο στις υπηρεσίες που παρέχει στον τομέα των πετρελαιοικών υποθαλάσσιων εξορύξεων. Απασχολούνται κυρίως στις πετρελαιοπαραγωγικές θαλάσσιες περιοχές της Βορ. Ευρώπης για τη σύνδεση των πλωτών γεωτρυτικών εξεδρών με τις βάσεις τους στη Σκωτία, Νορβηγία, Δανία, κλπ. Παρόμοια επικοινωνία υπάρχει επίσης σε όλες τις χώρες που ενεργούν υποθαλάσσιες εκμεταλλεύσεις, όπως η Νιγηρία, Μαλαισία, Μέση Ανατολή, Κίνα κλπ. Ως το σπουδαιότερο έλικοδρόμιο του κόσμου θεωρείται σήμερα το Άμπερντν, όπου καταγράφονται περί τις 41.000 μετακινήσεις ετη-

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΤΙΜΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

- 1) Δύο κατακόρυφοι εργάτες άγκυρας και έλξεως σχοινίου, δι' άλυσον U2, 42 χλστ. και και έλκτικης ικανότητας 8 τόννων.
- 2) Δύο γάφες άλύσεων.
- 3) Ένας κατακόρυφος εργάτης έλξεως σχοινίου, έλκτικης ικανότητας 5 τόννων.

Απαντα ήλεκτροκίνητα, 380V, 50HZ, δύο ταχυτήτων, μετά πιστοποιητικού νηογνώμονος.

Έτοιμοπαράδοτα εις Πειραιά, καινούργη, έλεύθερα. Κατασκευαστής: HATLAPA Δ. Γερμανίας

Πληροφορία: TECHNOSHIP - Α. Δόμβρος, Κολοκοτρώνη 100, Πειραιά, Τηλ. 4125538, 4125237, Telex 212306 DOMB GR.

σίως με 670.000 επιβάτες επί συνόλου 1.000.000 του αεροδρομίου.

"Άλλη μία υπηρεσία ναυτικής συνεργασίας που προσφέρει το ελικόπτερο είναι η μεταφορά των πλοηγών επί των πλοίων. Τό ειδος αυτό της μεταφοράς άρχισε στο Ρότερνταμ πρό άρκετων έτών και τείνει να έπεκταθεί σ' όλη την Όλλανδία και τη Γερμανία. Έχει τή πλεονεκτήματα της ασφαλέρτερης μεταφοράς, της άποφυγής καθυστερήσεων και της έπιτεύξεως οικονομίας. Τέλος σχετικές ναυτικής υπηρεσίες προσφερόμενες από τή ελικόπτερα είναι ή άρωγή πρός φαρμόυλακες, πρός κινδυνεύοντα πλοία κλπ.

ΤΑ ΝΕΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ

Ο Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας έπανελάβε την Τετάρτη τή δήλωση ότι τή Υπουργείο προχωρεί στή μελέτη γιά τήν έκδοση ναυτικών φυλλάδιων νέου τύπου με τή όποια θά έφοδιασθούν μόνο οι πραγματικοί ναυτικοί. Έτσι θά έκλείψει, έπεί ο Υπουργός, τή άποψη νά παρουσιάζονται μερικοί κα-

τά τή δοκούν και σάν ναυτικοί έπειδή κάποτε έφοδιάσθηκαν με ένα ναυτικό φυλλάδιο και έκαναν μερικά ταξίδια — πάντως ο Υπουργός άρνήθηκε νά προσδιορίσει από πότε θά καθιερωθούν τή νέα ναυτικά φυλλάδια.

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟ

Τό τεύχος της 15ης Άπριλίου κυκλοφορεί σήμερα 12.485 λόγω των άργιών του Πάσχα — άλλως έπρεπε νά κυκλοφορήσει τήν έρχόμενη Τετάρτη 17 Άπριλίου αλλά ή έκτύπωση του πάλι θά έπρεπε νά είχε ολοκληρωθεί ως χθές Πέμπτη: συνεπώς δέν θά μπορούσαμε νά προσφέρουμε τίποτε περισσότερο.

Γιά τόν ίδιο λόγο — τίς άργίες του Πάσχα και τή Πάσχα των Καθολικών που προηγήθηκε τήν προηγούμενη εβδομάδα — τή σημερινή τεύχος είναι άισθητά περιορισμένο, πιστεύουμε όμως ότι οι άναγνώστες, στους όποιους εύχόμαστε Καλό Πάσχα, θά συγχωρήσουν τήν άντικειμενική μας άδυναμία νά προσφέρουμε κάτι καλύτερο, πληρέστερο και έκτενέστερο.

Σκέψεις... εξέλιξεις... και προοπτικές...

Ένώ τή ενδιαφέρον τή πλοιοκτησίας στρέφεται μακριά από τή ναυπηγεία, οι έκπρόσωποι των ναυπηγικών συγκροτημάτων της Άπω Άνατολής έντείνουν τίς προσπάθειές τους γιά τήν έπίτευξη παραγγελιών μειώνοντας κατά περίπτωση τίς τιμές.

Ηδη έντείνονται οι φήμες ότι Έλληνες του Λονδίνου ολοκλήρωσαν τίς διαπραγματεύσεις τους με τήν Ίσικαβατζίμα - Χαρίμα γιά τήν ναυπήγηση τεσσάρων μπάλκ κάρριερς τύπου Future 32, έναντι τιμής 9,5 εκατομ. δολλαρίων ανά σκάφος.

Σκληρές προσπάθειες καταβάλλουν έπίσης τή ναυπηγεία της Ίσπανίας και όρισμένα του Άνατολικού μπλόκ γιά τήν άνεύρεση άγοραστών γιά παραγγελθέντα σκάφη που έχουν στό μεταξύ άκυρωθεί.

Οι άντίξοες συνθήκες ιδιαίτερα στον τομέα των μπάλκ κάρριερς άντικατοπτρίζονται στή πρόσφατη πώληση handy size σκάφους 29.000 τον. d.w., ίαπωνικής ναυπηγήσεως του 1981, στό ήμισυ της τιμής που κατασκευάστηκε.

...

Η ναυπηγική κρίση φέρνει πλέον πιά συχνά στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων τους Ίάπωνες και τούς Νοτιοκορεάτες ναυτοβιομηχανούς, σέ μία προσπάθεια έλέγ-

χου της παραγωγής και του έπιπέδου των προσφερομένων κατά κατηγορία πλοίων τιμών, γεγονός που δέν άποκλείει τή δημιουργία κάποιας μορφής ναυπηγικού «καρτέλ» στό χώρο της Άπω Άνατολής.

Δέν πρέπει νά παραβλεφθεί ότι τή 1984 ή Ίαπωνία και ή Ν. Κορέα έκάλυψαν συνολικά σχεδόν τή 75% των συναφθέντων ναυπηγικών συμβολαίων.

...

Παρά τήν κάποια μικρή ύποχώρηση των τιμών, ό ρυθμός των πλοίων που οδηγούνται στή διάλυση παραμένει έντονος και όλα συνηγορούν ότι τή 1985 ό όγκος των διαλυθέντων πλοίων θά κυμανθεί περί τή έπίπεδο ρεκόρ των 33 εκατομ. τον. d.w.

Ηδη κατά τή πρώτο τρίμηνο του έτους έπωλήθησαν γιά διάλυση 260 σκάφη, 12,8 εκατομ. τον. d.w. έναντι 209 χωρητικότητας 7,6 εκατ. τόννων που είχαν οδηγηθεί στους διαλυτές κατά τή 1984.

Δυστυχώς όμως ό ρυθμός παραδόσεως νεοτεύκτων πλοίων, κατά κύριο λόγο στή κατηγορία των μπάλκ κάρριερς, υπερβαίνει εκείνον των διαλύσεων, με αποτέλεσμα ή ναυλαγορά νά παραμένει στή σημερινή άπαράδεκτα έπίπεδα.

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Αυτή ή καινούργια έφεύρεση του μόνιτορ που θά παρέχει τήν έγχρωμη εικόνα του περιβάλλοντος μέσα στό όποιο κινείται τή πλοίο, άποτελεί άσφαλώς σταθμό στήν εξέλιξη των ραντάρ. Χάρη σ' αυτήν ό πλοίαρχος μέσα από τήν καμπίνα του θά μπορεί νά έχει μία συνεχή φωτεινή εικόνα ραντάρ πάνω στήν όθόνη της τηλεοράσεώς του. Η θάλασσα με τή πλεούμενά της, οι γύρω στεριές και ότι άλλο σαρώνει ή κεραία του ραντάρ, δέν θά φαίνεται πιά μόνο μέσα στό σκοτεινό κουτί που παρακολουθεί κάποιος άξιωματικός στή γέφυρα, αλλά θά άποβεί άντικείμενο γεωκίωτερες θέας. Καθώς μάλιστα προβλέπεται ή δυνατότητα τοποθετήσεως πολλών τέτοιων μόνιτορς με άντίστοιχες όθόνες σέ κατάλληλα μέρη του σκάφους, όλόκληρο τή πλήρωμα θά είναι σέ θέση νά παρακολουθεί τή στίγμα και τήν πορεία του πλοίου είτε τήν ώρα της δουλειάς είτε τήν ώρα της άναπαύσεως.

Άν λοιπόν τή ραντάρ, ξεκινώντας από τή μάγνητρο του 1935 κατάφερε περνώντας μέσα άπ' τίς πολεμικές και μεταπολεμικές εξέλιξεις νά φτάσει στή σημερινή έπίπεδο τελειότητας, είναι εύκολο νά καταλάβουμε γιατί τή καινούργια αυτά μόνιτορς χαρακτηρίζονται σάν τή τηλεοπτική μέλλον των ραντάρ. Άφού κατά κανόνα «τά παρελθυθέντα ποιοούμεν παραδείγματα των μελλόντων».

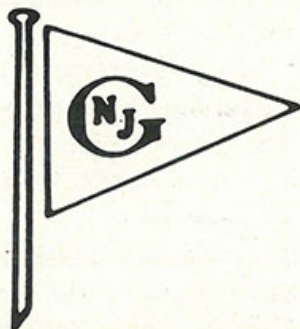
Σημαντική αύξηση σημείωσαν τή πρώτο τρίμηνο του έτους οι ναυλώσεις περιόδου στό δεξαμενόπλοια.

Σύμφωνα με στοιχεία των ναυλομεσιτών «Χάουαρντ Χόλντερ» περί τή 4 εκατομ. τον. d.w. τάνκερς ναυλώθηκαν από τόν Ίανουάριο του 1985 γιά περίοδο 12 μηνών ή και περισσότερο, τή δέ συμβόλαιο φθάνουν σέ άξία τή 60 εκατομ. δολάρια.

Βεβαίως, ή ζήτηση αυτή δέν μπορεί νά άποδοθεί σέ έπικείμενη σημαντική βελτίωση του έπιπέδου των ναύλων και κυρίως πρόκειται γιά τή κάλυψη άναγκών άποθηκεύσεως άργου έν πλώ με σταθερές τιμές.

Έξάλλου, δέν μπορεί νά άγνοηθεί ότι παρά τή κάποια πτώση του όγκου του παροπλισμένου τοννάξ κυρίως λόγω της αύξημένης άπασχολήσεως των μικτών πλοίων και των διαλύσεων, υπάρχουν σέ άργία περίπου 315 δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 50 εκατομ. τον. d.w.

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12
AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127
185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 · 212590 TROD GR
213571 · 213574



T.T. DOLCE — CY FLAG — DWT 232979 M/T

LONDON

TROODOS

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

'Ανάγκη πλέον Κρατικής Βοηθείας προς τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν

Τοῦ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

'Η πτώσις τῆς ναυλαγορᾶς συνεχίζεται. Πρόβλεψις ἔστω καὶ μικρᾶς ἀνακάμψεως δὲν ὑπάρχει. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἀργούντων, καὶ τῶν νεοτεύκτων μᾶς διδοὺν ἀπογοητευτικὰ συμπεράσματα. 'Ιδοὺ ἡ κατάστασις εἰς τέλη 'Ιανουαρίου 1985:

1) Δεμένα DRY BULK CARRIERS
283 πλοῖα 12.193.000 DWT

Παράδοσις νεοτεύκτων:

1985 572 25.091.000 DWT
1986 130 8.704.000 DWT
1987 23 958.000 DWT

Σύνολον νεοτεύκτων Bulk Carriers
725 σκάφη 34.755.000 DWT.

2) Φορτηγὰ Tweendeckers καὶ ψυγεῖα
ἀνῶ τῶν 4.000 τόννων:

Δεμένα 250 πλοῖα 7.993.000 DWT

3) Δεμένα Containers καὶ διάφορα ἄλλα
768 πλοῖα 7.689.000 DWT

4) Τάνκερς δεμένα ἐκτός Ο.Β.Ο.
355 πλοῖα 67.085.000 DWT

Τάνκερς ὑπὸ παραλαβὴν ἕως τὸ τέλος
1987

213 πλοῖα 13.085.000 DWT

Μὲ τὴν κατάστασιν αὐτὴν, αἰσιοδοξία διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ὑπάρξει. Ὡς ἐκ τούτου ἂν τὸ Κράτος θέλει νὰ ἐπιζήσουν ἔστω καὶ λίγα πλοῖα ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἐτῶν, πρέπει νὰ βοηθήσει. Ἀνακούφισις θὰ εἶναι ἡ ἐλευθέρη διαπραγματεύσις μισθῶν μετὰ τῶν Ναυτικῶν καὶ ἡ δανειοδότησις τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ NAT ἐκ

μέρους τῶν Ναυτικῶν Γραφείων τουλάχιστον δι' ἓν ἔτος.

'Η ἀπορρόφησις τοῦ τεράστιου αὐτοῦ τοννάξ εἶναι ἀδύνατος διὰ πολλὰ ἔτη. Ἀκόμη καὶ μὲ κλείσιμον τοῦ Σουέζ τὰ φορτία θὰ εἶναι πάντοτε λιγώτερα. Δὲν πρέπει νὰ ξεχνᾶμε ὅτι ἡ κατανάλωσις πετρελαίου εἶναι σήμερον μικροτέρα ἀπὸ τὴν κατανάλωσιν τοῦ 1960.

Πολλὲς φορές στὸ παρελθόν, τὸ Κράτος ἤλθεν ἀρωγὸς εἰς κλάδους εὐρεθέντας πρὸ διεθνῶν κρίσεων ὅπως π.χ. τὸ 1932 εἰς τὰ καπνὰ.

Ζητοῦμεν σὲ δύσκολους χρόνους διὰ τὰ συναλλαγματικά μας ἀποθέματα, βοήθειαν. Ἀλλὰ ἂς μὴν ξεχνᾶμε ὅτι ἡ θάλασσα ἀρρωσταίνει, ἀλλὰ ποτέ δὲν πεθαίνει.

'Ελπίζω ὅτι ὁ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας μὲ τὸ **Κῦρος** τοῦ στὴν Κυβέρνηση θὰ δεχθεῖ νὰ βοηθήσῃ τὸν κλάδον.

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

Our numerous Greek members are now enjoying an even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN INSURANCE AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN INSURANCES AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iassonos Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piraeus

Phones: 4134007/4125297
Telex: 212801 (MARL GR.)

‘Η άλλη λογαφία μας

ΟΙ ΘΥΣΙΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ ΚΑΙ ΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ έπιστολή πού δημοσιεύτηκε στό τεύχος τής 1.2.1985 τού περιοδικού σας, μέ τίτλο: «Περί τιμών πρós πεσόντας» σάς πληροφορούμε τά έπόμενα:

1. Τό Ναυτικό ‘Απομαχικό Ταμείο όπως καί οι περισσότερες ‘Υπηρεσίες τού Κράτους γιά τή καλύτερη εξυπηρέτηση τών ‘Υπηρεσιών του καί τών υπαλλήλων του, έχει έφοδιαστεί μέ δύο αυτοκίνητα (λεωφορεία) πού μεταφέρουν έγκαιρα τούς υπαλλήλους του, πού μένουν σέ απομακρυσμένες περιοχές τής πρωτεύουσας, στίς ‘Υπηρεσίες του στόν Πειραιά.

2. Τήν άγορά τών παραπάνω αυτοκινήτων άποφάσισε τό Διοικητικό Συμβούλιο τού ΝΑΤ, στό όποιο συμμετέχουν εκπρόσωποι καί τών ναυτικών σταθμίζοντας ότι τά χρήματα πού χρειαζόντουσαν γιά τήν άγορά τών αυτοκινήτων δέν άποτελοΰσαν σπατάλη άλλα έξυπηρετούσαν άπαραίτητες άνάγκες τής ‘Υπηρεσίας.

3. ‘Ανεξάρτητα μέ τά παραπάνω πολιτική τής Κυβέρνησης είναι νά μή θίγει κεκτημένα δικαιώματα, ιδίως τών μισθοσυντηρήτων καί κατά συνέπεια δέν υπάρχει λόγος νά σταματήσουν νά προσφέρουν τίς ύπηρεσίες τους τά λεωφορεία τού ΝΑΤ.

4. Τέλος όσον άφορά τίς καταγγελίες γιά άσκοπες δαπάνες σχετικά μέ τή συγγραφή τής Ιστορίας τού ΝΑΤ καί άλλα θέματα, άποτελούν προσωπικές άπόψεις τού έπιστολογράφου σας καί άν καί άνάγονται στό άπότερο παρελθόν πιστεύουμε ότι καί τό τότε Διοικητικό Συμβούλιο τού ΝΑΤ τίς άποφάσισε μέ γνώμονα τήν καλύτερη προβολή τού έργου τού ΝΑΤ καί τή δημοσιότητα τής προφοράς του.

Μέ τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

‘Υπουργός ‘Εμπορικής Ναυτιλίας

Πειραιας, 18.3.85

Σημ. Συντ.: ‘Ο φίλος ‘Υπουργός δέν άπαντάει στό πρώτο σκέλος τής έπιστολής πού τόνιζε ότι πρέπει νά τιμήσουμε τούς ναυτικούς μας πού θυσιάστηκαν στό Β’ Παγκόσμιο Πόλεμο γιά νά εξασφαλισθεί ή έλευθερία τού Κόσμου.

Παρ’ όλα αυτά έμείς επανερχόμαστε καί τονίζουμε ότι ή συμπλήρωση 40 χρόνων άπό τόν τερματισμό τού Β’ Παγκοσμίου Πολέμου παρέχει μία μοναδική ευκαιρία γιά νά ξαναθυμηθούμε τή θυσία τών ναυτικών μας καί κυρίως νά τήν τιμήσουμε — καί επαναμβάνουμε ότι αυτό άποτελεί χρέος τού ‘Υπουργείου Ναυτιλίας.

Γιά τά λεωφορεία πού χρησιμοποiei τό ΝΑΤ γιά τή μεταφορά μέρους μόνο τών υπαλλήλων του μπορεί νά παρατηρηθεί ότι τά ασφαλιστικά ταμεία έχουν δημιουργηθεί γιά νά προστατεύουν πρωτίτως τούς ασφαλισμένους πού τά συντηρούν καί όταν άντιμετωπίζουν προβλήματα όπως σήμερα τό ΝΑΤ εκείνο πού προέχει είναι νά μωρδέσουν νά κρατηθούν όρθια καί μέ θυσίες άκόμη «κεκτημένων» δικαιωμάτων τών υπαλλήλων τους.

ΜΕ ΤΗ ΣΩΣΤΗ ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΘΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΘΕΙ Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

‘Η κατωτέρω έπιστολή είχε ληφθεί στό «Ναυτικά Χρονικά» στό τέλος ‘Ιανουαρίου άλλα δημοσιεύεται τώρα γιατί στό μεταξύ χρειάστηκε νά μάς γνωρίσει ό έπιστολογράφος τά στοιχεία του. Μέ τήν ευκαιρία επαναλαμβάνουμε ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν δημοσιεύουν έπιστολές τών όποιων οι έπιστολογράφοι δέν παραθέτουν τά στοιχεία τους — σέ περίπτωση πού δέν επιθυμούν γιά όποιοδήποτε λόγο νά δημοσιευθούν οι έπιστολές τους ένυπόγραφες όφείλουν νά γνωστοποιούν στό «Ν.Χ.» τά στοιχεία τους καί τήν επιθυμία τους νά μήν δημοσιευθεί τό όνομά τους.

Περιττεύει νά ύπογραμμίσουμε ότι συμφωνούμε μέ τό περιεχόμενο τής έπιστολής πού άκολουθεί:

Κύριε Διευθυντά,

Μέ πολύ πάντοτε ένδιαφέρον όλοι οι περί τήν ναυτιλιαν διακονούντες, περιμένουμε τήν Πρωτοχρονιάτικη πανηγυρική έκδοση τών «Ναυτικών Χρονικών» σάν τόν άψευδη καθρέφτη τής ώμής πραγματικότητας. ‘Ετσι έγινε κι έφέτος πού βρίσκει τήν Ναυτική ‘Ελλάδα νά διαβαίνει τό κατώφλι τού 1985 μέ πολλές δυσκολίες καί άνησυχίες. Πρωτοτυπία διά τήν τωρινή έκδοση άποτελεί τό γεγονός ότι, αντί άρθρου, καταχωρήσατε έκτεταμένη «έφ’ όλης τής ύλης» ένδιαφέρουσα συνέντευξη τού ‘Υπουργού ‘Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα πού δίνει τίς έπίσημες θέσεις τού ‘Υπουργείου του σέ πολλά φλέγοντα θέματα.

Μέ πάντα καλή τήν πίστη, ήθελα νά άναφερθώ εις τά ύποστηριζόμενα άπό τόν κ. ‘Υπουργό ως πρός τήν φυγήν τών πλοίων μας άπό τό έθνικό νηολόγιο. Τό πρόβλημα δέν είναι άπό τά δευτερεύοντα, ούτε περιπτωσιακό. Θέλω μάλιστα νά πιστεύω ότι ή σέ βάθος περαιτέρω διερεύνησή του θά όδηγήσει στή διάγνωση τών αιτιών πού τό προκα-

λούν, ώστε μέ τήν συνεργασία όλων τών παραγόντων νά άντιμετωπισθεί άποτελεσματικά.

‘Ο κ. ‘Υπουργός χαρακτηρίζοντας ως «κινδυνολόγους» καί «Κασσάνδρες» καί όσους άκόμη μέ άναμφισβήτητα στοιχεία κατά καιρούς όμιλούν περί τών άνησυχητικών φυγοκεντρικών ροπών τής ‘Ελληνικής χωρητικότητας, ύποστηρίζει ότι «ή συρρίκνωση τού στόλου δέν είναι έλληνικό μόνο φαινόμενο» καί ότι «ή συρρίκνωση τού ελληνικού στόλου σέ σχέση μέ τούς άλλους στόλους τής ΕΟΚ παρατηρείται σέ πολύ βραδύτερο ρυθμό».

‘Εάν ή σκέψη αυτή άποτελέσει τή βάση τής Πολιτείας γιά τήν περαιτέρω χάραξη τής ναυτιλιακής μας πολιτικής, φοβούμεθα ότι θά όδηγήσει σέ λάθος όρόμο, καί έξηγούμεθα. ‘Η συρρίκνωση τής ναυτιλίας μας μέχρι πρότινος ήταν κάτι τό ξένο πρός τήν ‘Ελλάδα, άγνωστο σάν ‘Ελληνικό φαινόμενο, κατ’ άντίθεσιν πρός τίς ναυτιλίες τών χωρών τής ΕΟΚ, πού άπό πολύ καιρό είχαν προσβληθεί άπό άνάτο, μέχρι στιγμής άσθένεια.

Συγκεκριμένα μεταξύ τών έτών 1976 έως καί τό 1981, πού περιλαμβάνει τήν πρώτη όξυτάτη κρίση 1976/1979 καί τήν άπαρχή τής δευτέρας, ό μέσος έτήσιος ρυθμός αύξήσεως τής ‘Ελληνικής ναυτιλίας ήταν 10,9% κατά πολύ ύψηλότερος όλων τών ναυτιλιακών χωρών τού κόσμου, ‘Αντιθέτως διά τήν ίδια χρονική περίοδο ό μέσος έτήσιος ρυθμός μεταβολής τού συνόλου τών ναυτιλιών τής ΕΟΚ, εις τόν όποιον περιλαμβάνεται καί ή ‘Ελληνική, ήταν πτωτικός (-0,3%). ‘Επομένως μέ τό νά λέμε σήμερα ότι ό ρυθμός συρρικνώσεως τού έμπορικού μας στόλου είναι μικρότερος τών ναυτιλιών τών λοιπών χωρών τής ΕΟΚ, σημαίνει ότι παραμερίζουμε τήν συνέχεια τών εξελίξεων, εις βάρος τής ούσίας τού προβλήματος καί τών ναυτιλιακών μας συμφερόντων.

‘Εξ άλλου ή ισότιμη σύγκριση μεταξύ ύγιους καί άσθενούς είναι έκ προοιμίου έξωπραγματική καί λαθεμένη. ‘Εάν θέλουμε καί άλλους αδιάψευστους αριθμούς περί τής μακράς ναυτιλιακής άσθενείας τής ΕΟΚ, πού διά τήν ‘Ελλάδα τό πρώτον έμφανίζεται τό 1982, μετά τρεις δηλαδή όλοκλήρους δεκαετίες συνεχούς άνοδικής πορείας μέ εύχέρεια παρατίθενται:

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,
3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

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

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

CABLES: HELLASMAR BAIREIS

Έτσι μεταξύ των ετών 1970 και 1981 ο στόλος της Ελλάδος έτετραπλασιάσθηκε (αύξησης 288%), ενώ ο Βρετανικός παρέμεινε σχεδόν στάσιμος, ο Δυτικογερμανικός μειώθηκε και ο Ιταλικός και Γαλλικός αύξηθηκαν κατά ποσοστά 43% και 44% αντίστοιχα. Μετά το φαινόμενο αυτό περί των ναυτιλιών Ελλάδος και χωρών της ΕΟΚ, ούδεμία σύγκριση ρυθμών ναυτιλιακής αποδυνάμωσης είναι νοητή. Διά την χώρα μας δύο είναι τα καφτερά έρωτήματα που περιμένουν απάντηση:

α) Για ποιούς λόγους άρχισε τό 1982 ή ναυτιλιακή μας ύποχώρηση, έμφανισθείσα με παράλληλο αύξηση της ύπό Ξένας σημαίας Έλληνικής ιδιοκτησίας, και,

β) Για τό φαινόμενο αυτό σέ τί ποσοστό εϋθύνεται ή Ξένη συγκυρία και σέ τί οί Έλλαδικοί παράγοντες;

Έπαναλαμβάνουμε την πεποίθηση ότι μόνο με την σωστή διάγνωση μπορεί νά αντιμετωπισθεί ή κατάσταση.

Η άντικειμενική παρουσίαση των ναυτιλιακών μας πραγμάτων, άπαλλαγμένη κάθε σκοπιμότητας ύπηρεξεν ή απαρέγκλιτος άρχή των «Ναυτικών Χρονικών» από της έκδόσεώς των. Στή γραμμή αυτή έντάσσεται και ή παρούσα, σύμφωνα με την παράδοση που διεμόρφωσε ο άείμνηστος θεμελιωτής των.

Μέ φιλικούς χαιρετισμούς
Παλαιός άναγνώστης

18. Ιανουαρίου 1985

Η ΠΟΛΛΑΠΛΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΒΕΒΑΙΩΣΕΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Έχομε σημειώσει πρόσφατα ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν δημοσιεύουν «άνοικτές έπιστολές» προς Ύπουργούς, άρχές κλπ. αλλά από τόν κανόνα αυτόν θά κάνουμε μία εξαίρεση δημοσιεύοντας την κατωτέρω έπιστολή που άπευθύνουν από τό πέλαιος 17 ναυτικοί μας, μέλη του πληρώματος του φορτηγού «Φαίαξ», στον Ύφυπουργό Οικονομικών κ. Δημοσθενόπουλο.

Οί 17 ναυτικοί του πλοίου αυτού στην έπιστολή τους προς τόν κ. Δημοσθενόπουλο ύπογραμμίζουν:

Κύριε Ύφυπουργέ,

Κατ' άρχήν εύχαριστούμε την Κυβέρνηση του μέ τόν νόμο 1473 άρθρ 25 μάς άπαλλάσ-

σει από τά 2/3 του είδικού φόρου κατανάλωσης για είσαγωγή αυτοκινήτου Ι.Χ. και για την αύξηση του 5% σέ 10% γι' άτελή είσαγωγή είδών οικιακής χρήσης. Παράλληλα όμως έκφράζουμε την πικρία μας διότι μέ έγκύκλιο σας Ε 2826/261 10 Δεκεμβρίου 84 μάς άφαιρείται παλιότερο δικαίωμα, δηλαδή την χρησιμοποίηση του ίδιου ποσού συναλλάγματος γι' άπαλλαγή φόρου άγοράς ακινήτου και συγχρόνως την άτελή είσαγωγή οικιακών είδών.

Σας προτρέπουμε νά σκεφτείται την προσφορά μας στην οικονομία του τόπου (ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ), τό όποιο άποκομίζουμε από την δύσκολη εργασία μας πάνω στα κύματα, ώστε ή κάθε νέα εύεργετική νομοθετική ρύθμιση νά μήν μάς άφαιρεί παλιότερα κεκτημένα δικαιώματα.

Λάβετε ύπόψιν σας ότι ύπάρχουν εύνοϊκότερες φορολογικές έλαφρύνσεις σ' έργαζόμενους που ίσως προσφέρουν λιγότερα στην Έλληνική Οικονομία άπ' ότι οί Έλληνες ναυτικοί.

Περιμένουμε την κατανόηση του δικαίου αίτήματός μας και την άπάντησή σας μέσω του περιοδικού «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» που έλπίζουμε νά είναι ή άναμενόμενη άπ' όλους τούς ναυτεργάτες.

Έπίσης έντύπωση μάς προκάλεσε τό γεγονός ότι στίς έξαγγελίες του κ. Δημοσθενόπουλου 14 Μαρτίου σχετικά με φορολογικές άπαλλαγές (μετοικούντων) μεταναστών δέν μάς συμπεριέλαβε.

Σας Εύχαριστούμε

ΠΟΛΙΤΑΚΗΣ Α. Πλοίαρχος, ΜΕΝΔΡΙΝΟΣ Ι και ΑΡΒΑΝΙΤΑΚΗΣ Άνθυποπλοίαρχοι, ΧΑΛΚΙΑΣ Δ. Άστυματιστής, ΜΑΜΟΥΖΕΛΟΣ Ν. Λοστρόμος, ΜΑΜΟΥΖΕΛΟΣ Σ., ΜΑΝΤΖΑΡΑΣ Σ., ΜΠΑΤΣΙΚΑΣ Π., ΒΑΒΟΥΛΗΣ Μ., ΜΑΜΟΥΛΗΣ Δ. και ΤΣΟΥΡΗΣ Α. Ναύτες, ΚΟΤΑΛΗΣ Β. Μηχανικός, ΚΟΚΚΙΝΟΣ και ΚΑΒΟΥΡΙΔΗΣ Γ., Μηχανικοί, ΜΟΣΧΟΣ Σ., Λιπαντής, ΣΙΑΜΙΔΗΣ Θ. Καθαριστής, ΤΣΙΜΗΛΑΣ Κ. Θαλαμηπόλος.

Ταξιδεύοντας, 28.3.1985

ΕΓΙΝΕ Η ΔΗΛΩΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΓΙΑΤΟ 80%

Κύριε Διευθυντά,

Στό φύλλο του έγκρίτου περιοδικού σας

της 1.4.85 δημοσιεύεται σημείωμα με τίτλο «80%» κατά τό όποϊόν εις την συνέντευξη του κ. Ύπουργού με τούς ναυτιλιακούς συντάκτες και των έφημερίδων της παρελθούσης Τετάρτης 27.3.85 στό ΥΕΝ, ο εκπρόσωπος των «Ν.Χ.», προς έπιβεβαίωση ρώτησε τόν Ύπουργόν κ. Γ. Κασιφάρα για την ύπόσχεσιν που έδωσε προς τούς συνταξιούχους Πλοίαρχους και Α' Μηχανικούς ότι θά έκδώσει ύπουργική άπόφαση γιατό 80% στίς συντάξεις τους.

Ο Ύπουργός κ. Γ. Κασιφάρας δήλωσε ότι δέν ύποσχέθηκε στίς διοικήσεις των Ένώσεων Συνταξιούχων Πλοίαρχων και Μηχανικών τή ρύθμιση του 80% με ύπουργική άπόφαση. Παραδέχτηκε ότι είναι δίκαιο τό αίτημά τους όπως έχει κάνει μύριες φορές από τότε που ανέλαβε τό ύπουργείο, αλλά ότι θά ίκανοποιηθεί με τό Νομοσχέδιο περί ΝΑΤ.

Έπειδή με τή δήλωση αυτή του κ. Ύπουργού ο συντάκτης του σημειώματος περιμένει διευκρίνιση όπως γράφει, παραθέτουμε πιά κάτω τό ιστορικό όπως έχει.

Στίς 12.3.85 ήμέρα Τρίτη και ώρα 10.30 π.μ., τά Προεδρεία των Ένώσεων Συνταξιούχων Πλοίαρχων και Μηχανικών με τούς Πλοίαρχους Ιωάννην Γαβαλά, Πρόεδρο, Κων/νον Σαρρά, Γεν. Γραμματέα, και Ιωάννην Δενδρινόν, Μέλος του Δ.Σ. και τούς Μηχανικούς Γεώργιον Σίνη, Πρόεδρο και Νικόλαον Γαληνόν, Γεν. Γραμματέα, από κοινού, έγιναν δεκτοί από τόν κ. Ύπουργόν παραταμένον και του συμβούλου του σέ ναυτεργατικά θέματα κ. Κυριάκου Τσουβαλά.

Πρέπει νά πούμε ότι σέ προηγούμενη πριν μία βδομάδα συνάντησή μας με τόν κ. Ύπουργόν άφού επανέλαβε κατά πάγια τακτική του ότι τό αίτημά μας είναι δίκαιον, άνέφερε ότι σκέπτεται κάποιον άλλον τρόπον για την ίκανοποίησή του, χωρίς νά τόν άποκαλύψει.

Και στή νέα μας συνάντηση φυσικά, τό καυτό θέμα ήταν τό 80%.

Παραδέχτηκε και πάλι ότι είναι δίκαιον και αυτή τή φορά μάς άποκάλυψε τόν άλλον τρόπον για την ίκανοποίησή του που όπως ανέφερε είναι με ύπουργική άπόφαση και δσον άφορά την νομοθετική κάλυψιν θά γίνη άργότερα. Όρισε δέ και προθεσμία μέχρι τό τέλος του Μαρτίου 1985.

Όπως γίνεται άντιληπτό, ή ήπόφασις αυτή του κ. Ύπουργού την όποιαν χαρακτηρίσαμε γενναία, χαρποποίησε τά Προεδρεία των Συνταξιούχων που επιτέλους μετά από πέντε δόκληρα χρόνια άποκαθίσταται ένα

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

δίκαιο αίτημα. Ήταν φυσικό δέ τό χαρμόσυνο αυτό γεγονός νά αναγγελθεί όχι μόνον στους συνταξιούχους Πειραιώς — 'Αθηνών καί τής άλλης 'Ελλάδος, αλλά καί στά πέρατα τής υδρογείου γιά νά τό μάθουν καί νά χαρούν όσοι Πλοίαρχοι καί Μηχανικοί ταξίδευαν. Ή υπαναχώρηση όμως τού κ. 'Υπουργού ώς αναφέρεται υπό τού συντάκτου σας, μέ τή διάψευση δικής του απόφασης καί δήλωσης παρουσία έξι ατόμων σεβαστής ηλικίας καί σοβαρότητας, μάς αφήνει κατάπληκτους καί βαθεία απογοητευμένους αλλά καί αγανακτισμένους καί μαζί μας όλόκληρη τήν Τάξιν τών Πλοίαρχων καί Μηχανικών συνταξιούχων καί εργαζομένων. Τί άλλο νά πούμε.

Διατελούμε μέ τιμή
Οί Διοικήσεις τών Συνταξιούχων Πλοίαρχων καί Μηχανικών

Οί Πλοίαρχοι
Πρόεδρος ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΑΒΑΛΑΣ

Γεν. Γραμματέας ΚΩΝ. ΣΑΡΡΗΣ

Μέλος τού Δ.Σ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΝΔΡΙΝΟΣ

Οί Μηχανικοί

Πρόεδρος, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΝΗΣ

Γεν. Γραμματέας, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΑΛΗΝΟΣ

Πειραιάς 4 'Απριλίου 1985

Σημ. Συντ.: Ή επιστολή τών εκπροσώπων τών συνταξιούχων πλοίαρχων καί μηχανικών είναι σαφέστατη καί είναι αυτόντο ότι πρέπει νά υπάρξει ένυπόγραφη δήλωση τού 'Υπουργού γύρω από τό θέμα τό όποίο έχει δημιουργηθεί, τήν όποία αναμένουμε.

ΧΡΕΟΣ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε. ΝΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΕΙ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΑΟ ΓΙΑΤΟ ΡΟΛΟ ΚΑΙ ΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Διαβάζοντας τήν συνέντευξη τού κ. Σιγάλα στά ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τής 15ης Φεβρουαρίου, είδα ότι ξεχνάει νά αναφέρει καί ένα ακόμα πρόβλημα τής άκτοπλοίας έκτός τού οικονομικού καί τού οργανωτικού, καί αυτό είναι τό πολιτικό. Αυτό έχει ξεκινήσει τά τελευταία χρόνια καί είναι πιστεύω τό ίδιο σημαντικό όσο καί τά άλλα. 'Υπάρχουν αυτές οι οργανωμένες μειοψηφίες, όπως καί ό κύριος 'Υπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας αναφέρει, πού δημιουργούν πάντα προβλήματα ξεσηκώνοντας τόν κόσμο, μέ τό νά κατηγορούν πάντα μόνον τούς άκτοπλόους έφοπλιστές καί ποτέ τίς παθητικές 'Εταιρίες Λαϊκής Βάσεως.

Σάν πρόσφατο παράδειγμα αναφέρω τήν "Ανδρο. Βρέθηκε ένας έφοπλιστής 'Ανδριώτης, μέ μεγάλη παράδοση στήν 'Εμπορική Ναυτιλία, έφερε σύγχρονα πλοία από τήν 'Ιαπωνία, τά έβαλε στίς Κυκλάδες καί έφτασε νά έξυπηρετεί τό νησί του μέ τρία καί πολλές φορές τέσσερα δρομολόγια τήν ήμέρα. Αυτές λοιπόν οι οργανωμένες μειοψηφίες άρχισαν νά ξεσηκώνουν τόν κόσμο ύποστηρίζοντας ότι τά πλοία δέν είναι καλά καί γι' αυτό πρέπει νά σταματήσουν τά δρομολόγια, ζητώντας ένα άλλο όποιοδήποτε βαπόρι νά έξυπηρετεί τήν "Ανδρο, πού νά μήν άνήκει όμως στόν Πολέμη καί νά στέλ-

νουν γράμματα στόν Τύπο πού δέν είχαν σχέση μέ τήν αλήθεια. Οί ένέργειες αυτές είχαν σαν αποτέλεσμα νά μείνει ή "Ανδρος μέ ένα παλιό πλοίο πού κάνει ένα δρομολόγιο τήν ήμέρα καί 3 ώρες τήν απόσταση Γαύριο — Ραφήνα αντί τών 2 ώρων καί 20 λεπτών τών πλοίων τής 'Εταιρίας Πολέμη.

Είναι σίγουρο πιά ότι άν μείνουν άνεξέλεγκτες αυτές οι μειοψηφίες, θά κατορθώσουν στό τέλος νά αναθέσουν τήν άκτοπλοική συγκοινωνία τού τόπου σέ κάποια Κρατική 'Εταιρία μέ αποτέλεσμα ό 'Ελληνικός λαός νά μήν έχει νά πληρώνει μόνον τά έλλείμματα τής 'Ολυμπιακής, τών σιδηροδρόμων καί τών λεωφορείων, αλλά καί τών άκτοπλοϊκών πλοίων. Καί αυτό θέλουν.

"Ερχομαι τώρα καί στήν επιστολή τού κ. Φουστάνου πού δημοσίευσαν τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» στό τεύχος τής 15ης Μαρτίου, σάν απάντηση στήν έφημερίδα «ΕΘΝΟΣ». Καί βέβαια ό κ. Φουστάνος καί ήθος έχει καί μόρφωση αλλά καί πολύ σωστά τά είπε. Είναι σίγουρος ότι ό συντάξας τά σχόλια τής έφημερίδας γνωρίζει τίς ανακρίβειες πού γράφει καί μάλιστα πολύ καλά. 'Εξυπηρετεί όμως συμφέροντα πολιτικά καί βέβαια ή φωνή τού κ. Φουστάνου είναι φωνή βοώντος έν τή έρήμω.

"Εκείνο λοιπόν πού πρέπει νά κάνει ή "Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών είναι μέ άρθρα, ταινίες, έστω καί μέ δημοσιεύσεις. νά πείσει τά 10.000.000 "Ελληνες ότι πρέπει νά είναι υπερήφανοι γιά τήν 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία καί ότι δυστυχώς ό τόπος αυτός ούτε βιομηχανία ούτε βιοτεχνία έχει γιά νά μπορέσει νά υπερηφανευτεί στους άλλους λαούς.

Μέ έκτίμηση
Π.Κ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
LIA COMMERCIAL ENTERPRISES
Π. Κολωνακίου 2

'Αθήνα, 28 Μαρτίου 1985

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΟΥ 80%

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα στόν ήμερήσιο τύπο στίς 14.3.85 καί έν συνέχεια στήν έκδοση τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» τής 15.3.85 ότι ό κ. Καταιφάρας ύπεσέχθη στους άντιπροσώπους τών Πλοίαρχων καί Μηχανικών Α' ότι τό θέμα τού 80% θά τελειώσει μέχρι 31.3.85 καί κατόπιν αυτού τά σχετικά δημοσιεύματα.

Σάς έχω άπασχολήσει καί στό παρελθόν γιά τό ίδιο θέμα, ζητώντας από τόν κ. 'Υπουργό νά τηρήσει τίς ύποσχέσεις τους (καί τό ΛΟΓΟ ΤΙΜΗΣ), σήμερα όμως δέν θά στραφώ πρós τόν κ. 'Υπουργό μιά καί γιατί στό

θέμα αυτό έπανεπιλημμένες ύποσχέσεις του δέν τίς έτήρησε, αλλά θά ζητήσω από αυτούς τούς κυρίους πού μάς άντιπροσώπευουν, νά μου έξηγήσουν κατόπιν ποιās λογικής σκέψεως άπεφάσισαν καί έσπευσαν νά δημοσιεύσουν μιά δήλωση τού κ. Καταιφάρα πού στό κάτω κάτω στό παρελθόν δέν τηρήσε ποτέ τίς ύποσχέσεις του σ' αυτό τό θέμα, βάζοντας μάλιστα τούς τίλους των καί τίς ύπογραφές των κάτω από τή δήλωση.

"Εχομε γίνει ρεζίλι τών σκυλιών μ' αυτό τό 80%. Μέχρι τώρα μάς κοροϊδεύε ό κ. 'Υπουργός, έν συνεχεία οι δικόι μας άντιπρόσωποι καί τώρα άρχισαν νά μάς κοροϊδεύουν συγγενείς καί φίλοι. Τί άνάγκη έχετε έσεις, μάς λένε όλοι, πήρατε τό 80% (καί άμέσως κάνουν καί τό λογαριασμό 120.000 ό βασιικός μισθός άρα σύνταξη 96.000 καί έπί πλέον ΑΤΑ).

Πρέπει νομίζω νά τό πάρωμε απόφαση, δέν έχει ό δικός μας 'Υπουργός ούτε τή δύναμη, ούτε τό ΒΑΡΟΣ τής ύπουργού Κοιν. 'Υπηρεσιών πού όποτε άνοιξομε τήν τηλεόραση άκούμε γιά αύξήσεις στους συνταξιούχους τών ΤΕΒΕ, ΜΕΒΕ, ΟΓΑ κλπ. Νομίζω λοιπόν ότι τό θέμα θά πρέπει νά τό αφήσομε πρós τό παρόν γιά νά μήν κοροϊδεύομε καί τούς έαυτούς μας οι ίδιοι.

Εύχαριστώ γιά τήν φιλοξενία
Α. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ
Πλοίαρχος Α' συντ.
Μεγίστης 28 Καλαμάκι

'Αθήνα, 3.4.1985

ΟΙ ΘΥΣΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ

'Αγαπητά «ΧΡΟΝΙΚΑ»,

Λαβαίνοντας τά τεύχη τής συνδρομής μου μέ τά δημοσιεύματα, «ΟΙ ΘΥΣΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ», συνέπεσε νά διαβάζω ένα σχετικό βιβλίο, τό «CORSARIOS ALEMANTES EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL» τού 'Ισπανού Luis de La Sierra. Από τό βιβλίο τούτο, αντιγράφω πληροφορίες γιά τρία 'Ελληνικά πλοία πού δέν περιλαμβάνονται στόν πίνακα τού κ. Χ. Ντούνη:

1. «ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ», 4.000 τ. μέ σαβούρα από Μομπάσα γιά Κολόμπο, βυθίστηκε τήν νύχτα τής 23 Σεπτεμβρίου 1941 από τό Γερμανικό έπιδρομικό «KORMORAN», άφού πρώτα τό πολυεθνικό πλήρωμα του παραλήφθηκε από τό ίδιο έπιδρομικό.

2. «ΝΙΚΟΛΑΟΣ», μέ 5.500 τ. κόντρα - πλακέ από 'Ορεγκον γιά Ντάρμπαν, βυθίστηκε στίς 12 'Απριλίου 1941 σέ στίγμα 03°N 22°Δ, από τό Γερμανικό έπιδρομικό «KORMORAN». Δέν αναφέρεται ή τύχη τού πληρώματος.

3. «ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ» 3.950 τον. βυθίστηκε στίς 23 Μαρτίου 1942 στό Νότιο 'Ατλαντικό από τό Γερμανικό έπιδρομικό «THOR» άφού πρώτα τό πλήρωμά του παραλήφθηκε, 32 άνδρες καί μία γυναίκα.

Ευχόμενος έπιτυχία σέ κάθε προσπάθεια στό νά μή ξεχαστούν οι θυσίες καί ή μνήμη τών χαμένων συναδέλφων.

Μέ χαιρετισμούς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ
M/V "BRISTOL LAKE"

Βιτόρια, Βραζιλία, 1 Μαρτίου 1985



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ
M.A.N. — B & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176 573 · 4171 889

Trade and Transport Inc.

Ships Managers-Operators



**flies over 20
first class units**



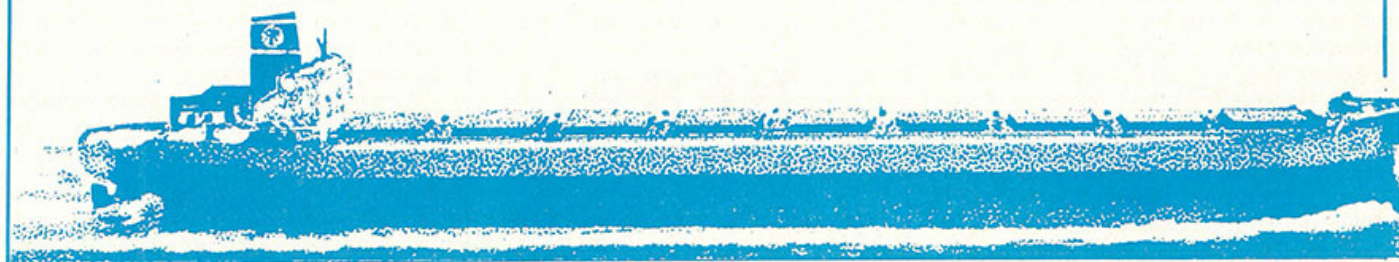
TRADE AND TRANSPORT INC.

PIRAEUS: 61-65 Filonos Str. GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone: 41190 41-8 Telex: 21-2627 21-1279 21-1772
Cables: Searun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED 7 Stratton Street, London W1X 5FD Telex: 893356/266311
Phone: 01-491-7014 Cables: Tatuk LONDON

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp 90 Broad Str., New York N.Y. 10 004 Phone: (212) 42 53 730
Cables: Searunner Codes: New Boe Code Telex: ITT 710-581-3866 RCA 222211 WWT 620053

ARABIAN GULF AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UAE) LIMITED P.O. Box 6698 Sharjah, U.A.E. Phone: 971-6-593358 Telex: 68757



Συμβολή στο έργο επίλυσης των προβλημάτων του 'Οργανισμού Λιμένα Πειραιά

Του 'Αντιπλοιάρχου Λ.Σ. κ. ΠΑΝΑΓ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με επιδίωξη τη συμβολή στο έργο της έρευνας στα πλαίσια των γενικότερων προσπαθειών που καταβάλλονται για την επίλυση των διοικητικών-οργανωτικών και λειτουργικών γενικά προβλημάτων που αντιμετωπίζει το πρώτο λιμάνι της χώρας, γίνεται η παρουσία της εργασίας αυτής. Για την ευόδωση του σκοπού μελετήθηκε η κατάσταση που υπάρχει, εντοπίστηκαν τα σοβαρότερα προβλήματα, επισημαίνονται οι αιτίες τους, λαμβάνονται υπόψη προηγούμενες διερευνήσεις και προτείνονται μέτρα με τα οποία εκτιμάται ότι δημιουργούνται βάσιμες προϋποθέσεις για την επίλυσή τους. 'Η όλη εργασία δεν υπεισέρχεται σε λεπτομέρειες ούτε δίνει λύσεις στα επί μέρους προβλήματα που είναι επίσης πολλά και σοβαρά.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Το ζήτημα της εύρυθμης λειτουργίας 'Οργανισμού Λιμένα Πειραιά -ΟΛΠ- είναι ιδιαίτερης σημασίας και σπουδαιότητας και οφείλεται τόσο στην προσφορά του στην ανάπτυξη του εμπορίου της Βιομηχανίας της Γεωργίας και του Τουρισμού όσο και στο γεγονός ότι είναι το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας. Αυτό όμως δεν υπήρξε τυχαίο. Όταν πρό πολλών ετών ο νομοθέτης ίδρυσε τον ΟΛΠ, θέλησε να τον ενισχύσει και λόγω της σπουδαιότητάς του, του ανάθεσε έναν αριθμό αρμοδιοτήτων καθαρά λιμενικών αλλά και συναφών. Έτσι στόχευε να βοηθήσει την γρηγορότερη ανάπτυξη του πράγμα το οποίο και πέτυχε. Μετά την ολική καταστροφή του τό 1941 το λιμάνι ανδρώθηκε και αναπτύχθηκε περιλαμβάνοντας στη δικαιοδοσία του τους χώρους που επεκτείνονται από το κεντρικό τμήμα του μέχρι και το Πέραμα, προβλέποντας στο γενικό προγραμματικό σχέδιο - MASTER-PLAN - και τη λιμενοποίηση ολόκληρου του Δυτικού θαλάσσιου χώρου της Ψυτάλλιας και του ΒΔ της Σαλαμίνας. Φυσικό ήταν με την ανάπτυξη του λιμανιού, που λειτουργεί κατά το πρότυπο της δημόσιας υπηρεσίας με τη νομική μορφή προσώπου δημόσιου δικαίου, να διερευνηθούν και οι αντίστοιχες υπηρεσίες του.

Έτσι υπόκειται σε πολύπλευρη έρευνα, αντίστοιχη προς συναρμόδιους κρατικών φορείς, συμβαδίζει με τις διατάξεις

της υπαλληλικής νομοθεσίας και του Δημοσίου λογιστικού και ταυτόχρονα υπακούει στη γραμμή της εκάστοτε ασκούμενης οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής του κράτους.

ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Παράλληλα όμως με την ανάπτυξη του κύριου λιμενικού έργου, διευρύνθηκαν αντίστοιχα στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων και οι συναφείς παραλιμενικές δραστηριότητες. Καί ενώ οι διάφοροι τομείς της δημόσιας διοίκησης αποσυμφωρήθηκαν και αναδιοργανώθηκαν με την δημιουργία νέων φορέων 'Υπουργεία, γραμματείες, 'Οργανισμοί, επιχειρήσεις, ο ΟΛΠ παρέμεινε όπως αρχικά είχε ιδρυθεί με αρμοδιότητες που σε γενικές γραμμές περιλαμβάνουν:

α) αποκλειστική εκμετάλλευση του λιμανιού για την εξυπηρέτηση του πλοίου του φορτίου και του επιβάτη, που είναι και η κατεξοχήν αποστολή του β) 'Εκμετάλλευση της 'Ελεύθερης εμπορευματικής Ζώνης γ) Τίς επισκευές πλοίων και την εκμετάλλευση των πλωτών και χερσαίων Δεξαμενών δ) Τήν ύδρευση των πλοίων ε) Τήν διάθεση χώρων σταθμεύσεως οχημάτων στ) Τήν αστυνόμευση των χώρων, καθώς και άλλες αρμοδιότητες μικρότερης σημασίας.

Αποτέλεσμα της συσώρευσης δραστηριοτήτων και της ανάπτυξής τους κάτω από την ίδια στέγη, ήταν η δημιουργία ενός διοικητικού γίγαντα με υπερβολικές διαστάσεις. Σήμερα οι υπηρεσίες του ΟΛΠ απασχολούν προσωπικό της τάξης των 5.000 χιλ. ατόμων, με μωσαϊκό μορφωτικού επιπέδου και αντικειμένων απασχόλησης. Στο μεταξύ η έλλειψη προσαρμογής των υπηρεσιών του στη σύγχρονη οργάνωση και η πεπλανημένη αντίληψη που ακολουθήθηκε ότι η ποιότητα και η σπουδαιότητα της υπηρεσίας εξαρτάται από τον αριθμό των υπαλλήλων που εργάζονται σ' αυτήν είχε σαν αποτέλεσμα να δημιουργηθεί το φαινόμενο 2 προς 1 μεταξύ εργατικού δυναμικού και προσωπικού διοικητικών υπηρεσιών. Από την άλλη πλευρά η ατελής οργάνωση της εργασίας κατά τομείς δραστηριότητας, οδήγησε σε κατάσταση χαλαρής παρακολούθησης και έλλειψης των υπηρεσιακών δραστηριοτήτων και της αποδόσεως. Σ' αυτό συνετέλεσαν επίσης η ποικιλία των αντικειμένων, η σοβαρότητά τους ή εξειδίκευση και ο φόρτος

απασχόλησης σε όρισμένους τομείς.

4. ΔΙΑΠΙΣΤΩΜΕΝΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τά κυριώτερα προβλήματα που απασχολούν τον ΟΛΠ αναφέρονται στις δύο παρακάτω σύνθετες ενότητες θεμάτων: 'Οργανωτικά, Λειτουργικά και οικονομικά - εκμετάλλευσης. 'Η πρώτη ενότητα περιλαμβάνει: α) 'Ελλειψη σύγχρονης και κωδικοποιημένης Νομοθεσίας β) Πλημμελής οργάνωση των υπηρεσιών και ανεπάρκεια του Διοικητικού Συμβουλίου. γ) Διογκωμένη διάρθρωση των υπηρεσιών με προσωπικό με υποαπασχόληση διοικητικού και εργατικού δυναμικού δ) έλλειψη εξειδίκευση και εκπαίδευση ε) ανεπάρκεια ηλεκτρονικών εφαρμογών και πληροφορικής. 'Η Δεύτερη ενότητα περιλαμβάνει: α) Δυσβάστακτες διοικητικές και λειτουργικές δαπάνες β) 'Αδυναμία καθορισμού λειτουργικού κόστους, γ) Πλημμελής φύλαξη διακινούμενων φορτίων, δ) Ποικιλία και υποαπασχόληση μηχανολογικού εξοπλισμού ε) ανεπάρκεια χερσαίων χώρων ελεύθερων και στεγασμένων στ) 'Ανυπαρξία ειδικών εγκαταστάσεων χειρισμού ευπαθών φορτίων ζ) Προβληματική οδική και σιδηροδρομική προσέλαση στο λιμάνι, καθώς και ανεπάρκεια κρηπιδωμάτων. 'Υπάρχει βέβαια και σωρεία άλλων μικρότερης σημασίας προβλημάτων που όλα μαζί συνιστούν το μέτρο της λειτουργικότητας και αξιοπιστίας του λιμανιού. Τά προβλήματα αυτά έχουν επανειλημμένα επισημανθεί και έχει ζητηθεί η επίλυσή τους με υπομνήματα, εισηγήσεις και παραστάσεις των άμεσα ενδιαφερομένων προσώπων που συναλλάσσονται με το λιμάνι δηλ. επιμελητηρίων, συνδέσμων μεταφορέων, ναυλωτών, ενώσεως πρακτόρων και είναι γνωστό τόσο στη διοίκηση του ΟΛΠ και στους φορείς που κατά λόγο αρμοδιότητας τον εξετάζουν.

5. ΘΕΡΑΠΕΙΑ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Για την επίλυση των προβλημάτων πάρθηκαν κατά καιρούς διάφορα νομοθετικά και διοικητικά μέτρα όπως μονιμοποιήσεις και προσλήψεις προσωπικού, θέσπιση ειδικών συλλογικών συμβάσεων εργασίας, εισαγωγή νέου κανονισμού εργασίας, λειτουργία σχολής ταχύρρυθμης εκπαίδευσης εργατών, συγκρότηση επιτροπών για την εξέταση των προβλημάτων και την υπόδει-

ξη μέτρων επίλυσής τους, πρόσληψη έμπειρων γυναικών και ειδικών μελετητών από τό εξωτερικό για εκπόνηση σχετικών μελετών και σύνταξη εκθέσεων κλπ. Παρά τις προσπάθειες αυτές που απαιτήσαν χρόνο και χρήμα τά προβλήματα δέν επιλύθηκαν, αλλά μέ τήν πάροδο του χρόνου αυξήθηκαν και έγιναν πιεστικά. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι σχετικές αποφάσεις πρέπει νά μή πάρθηκαν έλεύθερα και άβίαστα από τή διοίκηση του οργανισμού, αλλά κάτω από τήν επίδραση ποικιλόμορφων συνθηκών και παραγόντων. Έτσι τά νομοθετήματα μονιμοποίησης που εκδόθηκαν κατά καιρούς, είτε γενικά είτε ειδικά, ενώ βελτίωσαν τή θέση του προσωπικού που είχε εισέλθει ομαδικά, απογραμμάτιστα και κατά παρέκκλιση των διατάξεων της ύπαλληλικής νομοθεσίας, δημιούργησαν πρόσθετα προβλήματα και διαμάχες σχετικά μέ τήν ένταξη, ασφάλιση και εξέλιξη του προσωπικού. Ακόμη ή μονιμοποίηση και ή ύπαλληλοποίηση του εργατοεχνικού προσωπικού μέ τήν κατάταξή του σε κατηγορίες θέσεις και βαθμούς συνετέλεσε άρνητικά στη όλη προσπάθεια. Επίσης ή εισαγωγή νέου κανονισμού εργασίας εργατών που μείωσε σε ποσοστό 20% τις βασικές αποδόσεις των εργατικών ομάδων, που ίσχυαν από τό 1950, αντί νά τις αυξήσει, όπως επιβαλλόταν από τήν μηχανοποίηση και τή τυποποίηση της εργασίας που επήλθε στο μεταξύ είχε πολύ δυσμενείς επιπτώσεις. Επί πλέον ή κατάρτιση των γενικών διευθύνσεων δημιούργησε μία απόλυτα όριζόντια οργανωτική διάρθρωση υπηρεσιών μέ 26 διευθύνσεις κάτω από τό προϊστάμενο υπηρεσιών, τά συμπτώματα της οποίας δυσχεραίνουν τό έργο του πολυμελούς διοικητικού συμβουλίου (14 μελές), που είναι ήδη πολύ βεβαρυμένο από τό πλήθος των σοβαρών, εξειδικευμένων, πολυσύνθετων και έπειγουσών υποθέσεων.

6. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ

Από τή φύση των νομοθετικών και διοικητικών αυτών μέτρων διαπιστώνεται ότι ή προτεραιότητα και ό στόχος τους ήταν ή βελτίωση της υπηρεσιακής και οικονομικής κατάστασης των πάσης φύσεως εργαζόμενων στον ΟΛΠ. Αυτό πρέπει νά υποθεθεί ότι οφείλεται στη δυναμική αίτηση υιοθέτησης των αιτημάτων των εργαζομένων. Αντίθετα ρυθμίσεις για τόν εκσυγχρονισμό και τήν αναδιοργάνωση σ' αυτή τήν προσπάθεια παρουσιάστηκαν άτονες, δευτερεύουσες και περιστασιακές. Έτσι τό σύνολο σχεδόν των σοβαρών προβλημάτων του ΟΛΠ παραμένει ανεπίλυτο και τελεματικό. Άλλα και οι εργασίες των μελετητών δέν φαίνεται νά βοηθήσαν τήν κατάσταση. Από τό έργο των επιτροπών που συγκροτήθηκαν, τά πορίσματα των αλλοδαπών έμπειρων γυναικών που ύποβλήθηκαν και τις εκθέσεις των μελετών που εκπονήθηκαν, προκύπτει ότι άν και ανέλυσαν τή κατάσταση και κατέληξαν σε συγκεκριμένες λεπτομερείς προτάσεις είτε

γιατί δέν ξεκίνησαν μέ τις απαραίτητες προδιαγραφές είτε δέν προχώρησαν μέ βάση τις νομοθετικές άρμοδιότητες του οργανισμού στο σύνολό τους, αλλά έλαβαν ύπόψη τή σημαντικότερη δηλ. τήν εξυπηρέτηση πλοίου φορτίου επιβάτη στη καθαρή της έννοια, πρότειναν λύσεις αποκλειστικά γι' αυτή. Έτσι οι μελέτες έμφανίστηκαν άτελείς, ανεπαρκείς και σήμερα παροχημένες, μέ προσφορά καθαρά θεωρητική, εκτός ελάχιστων περιπτώσεων που αναφέρονταν τήν αναδιάρθρωση των υπηρεσιών του ΟΛΠ. Γενική πάντως παραμένει και έδω ή διαπίστωση ότι ή εκμετάλευσή τους υπήρξε πενιχρή. Χαρακτηριστικό αποτέλεσμα όλων αυτών των προβλημάτων είναι ή ύπαρξη ασχολίας, ή σπατάλη ανθρώπινου δυναμικού ή έλλειψη άποδοτικότητας ή στασιμότητα στη παραγωγικότητα και οι μεγάλες δαπάνες διοίκησης. Φυσικά οι άδυναμίες αυτές έχουν σοβαρές επιπτώσεις στο λιμάνι μέ έμφαση τήν ανταγωνιστική άδυναμία και τήν προσφυγή σε δανεισμούς και έπιχορηγήσεις. Συγκεκριμένα από τό 1978 ό ΟΛΠ συνάπτει δάνεια, ή χρησιμοποιεί τόν ειδικό λογαριασμό εκτέλεσης έργων κάνοντας έσωτερικό δανισμό, ή αναζητεί κονδύλια από τό πρόγραμμα Δημοσ. επενδύσεων, ή καταφεύγει στην εύκολη λύση της αύξησης των τιμολογίων παροχής υπηρεσιών για νά καλύψει τις τρέχουσες ταμειακές του υποχρεώσεις. Και είναι γνωστό ότι ό Πειραιάς άποτελεί τό σημαντικότερο πνεύμονα του εισαγωγικού έμπορίου της χώρας. Κάθε αύξηση συνεπώς έμφανίζει τό λιμάνι άκρίβότερο διογκώνοντας τό λειτουργικό κόστος, ενώ επιβαρύνει τό έμπόρευμα που διακινεί γενικά.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Συνοψίζοντας τά δσα αναφέρθηκαν προκύπτει ότι ό ΟΛΠ είναι φορέας που ό νομοθέτης του έχει αναθέσει περισσότερες από μία δραστηριότητες εξειδικευμένες και συναφείς μέ τό πλοίο που συγχέονται εύκολα από τους όχι ειδικούς, και μέχρι σήμερα παρουσιάζονται σάν αναπόσπαστες μεταξύ τους. Οι δραστηριότητες αυτές άπαιτούν προσωπικό μέ προσόντα, εξειδίκευση και εκπαίδευση. Η τελευταία είτε δέν ύπάρχει είτε είναι ανεπαρκής. Χρησιμοποιεί προσωπικό πολύ περισσότερο από τις πραγματικές του ανάγκες. Σύμφωνα μέ τις μελέτες τό 1/3 έπαρκει. Έχει ανάγκη σύγχρονης οργάνωσης και μηχανογράφησης που στη προκειμένη περίπτωση είναι τελείως ανεπαρκής. Οι προσπάθειες εκσυγχρονισμού και εξυγίανσης που κατά καιρούς καταβλήθηκαν δέν καρποφόρησαν εξ αίτιας ένδογενών και έξωγενών παραγόντων. Αντίστοιχες προσπάθειες των φορέων έποπτείας δέν ευδόθησαν και ούτε προβλέπεται νά καρποφορήσουν για τους ίδιους λόγους. Οι διάφορες μελέτες που εκπονήθηκαν δέν είχαν τά αναμενόμενα αποτελέσματα είτε λόγω της ανεπαρκείας τους, είτε γιατί δέν έτυχαν κατάλληλης εκμετάλλευσης. Οι άδυναμίες και τά προ-

βλήματα που ένδημούν δημιούργησαν οικονομικό άδιέξοδο στον οργανισμό μέ γενικότερες επιπτώσεις στην οικονομία.

8. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Μέ άφετηρία τά δσα μέ τόση συντομία αναφέρθηκαν εκτίθενται οι ακόλουθες προτάσεις που θεωρείται αναγκαίο και απαραίτητο νά υιοθετηθούν για νά μειώσουν ή εξαλείψουν τους παράγοντες εκείνους που αναστέλλουν τήν εύρυθμη, άποδοτική και οικονομική λειτουργία του ΟΛΠ. Οι προτάσεις αυτές περιλαμβάνουν: α) Τήν άποσυμφόρηση του οργανισμού από τις πολλές άρμοδιότητες που έχει και τό περιορισμό του στα κύρια καθήκοντά του β) Δημιουργία νέων φορέων, για τήν εκμετάλλευση των δραστηριοτήτων που θά άποσπασθούν. γ) Άνάθεση στον ΟΛΠ άλλων άρμοδιοτήτων που είναι χρήσιμες και απαραίτητες για τήν όρθολογική του εκμετάλλευση. Ειδικότερα προτείνεται: 1) Σύσταση ιδιαίτερου φορέα εκμετάλλευσης των δεξαμενών μόνιμων και πλωτών που θά περιλαμβάνει και τις έπισκευαστικές εργασίες στα πλοία. 2) Σύσταση φορέα εκμετάλλευσης της έλεύθερης έμπορευματοικής Ζώνης. Για τις προτεινόμενες λύσεις συνηγορούν τ' ακόλουθα πλεονεκτήματα. 1α) Θά άποσυμφορηθεί ό οργανισμός από τις επί πλέον δραστηριότητες που δημιουργούν προβλήματα και είναι ξένες σε σχέση μέ τό αντικείμενο του. 1β) Θά ρυθμιστεί τό θέμα του πολυάριθμου προσωπικού που θά ακολουθήσει κατά κατηγορία και ειδικότητα τους φορείς που θά ίδρυθούν. 1γ) Θά διευκολυνθεί ή αναδιοργάνωση και ό εκσυγχρονισμός του οργανισμού. 1δ) Θά εξυπηρετηθούν οι φιλοδοξίες του προσωπικού στο όποιο θά δοθεί ή δυνατότητα εξέλιξης, εκπαίδευσης και εξειδίκευσης. 1ε) Θά διευκολυνθεί ή διοίκηση του οργανισμού γιατί θά άπαλλάξει από πρόσθετα βάρη και θά της δοθεί ή εύχέρεια νά παρακολουθεί και κατευθύνει τις ενέργειες των διαφόρων υποθέσεων 1στ) θά εξυπηρετηθεί τό έργο της οικονομικής εξυγίανσης 1η) θά άπαλλαγεί τό πάσης φύσεως προσωπικό από τή συντεχνιακή νοοτροπία 1θ) θά δοθεί ή εύχέρεια νά οργανωθούν, λειτουργήσουν και άναπτυχθούν όρθολογικά και δυναμικά οι νέοι φορείς που είναι εξειδικευμένοι.

9. ΣΥΣΤΑΣΗ ΝΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ:

α) Δημιουργία φορέως έπισκευών. Η δημιουργία ιδιαίτερου φορέα για τις έπισκευές και τους δεξαμενισμούς, που από τή φύση τους είναι βιομηχανικής μορφής ναυτιλιακή λειτουργία, εκτός από τό γεγονός ότι θά άποσυμφορήσει τό ΟΛΠ από δραστηριότητα που είναι ξένη προς τό έργο του και τή κύρια άποστολή του διευθύνει δύο πλωτές και δύο μόνιμες δεξαμενές τις οποίες στοχεύει νά αυξήσει μόλις λήξει τό προνόμιο Νιάρχου τό 1985 — ενώ οι έπισκευές καταλαμβάνουν έκτεταμένους χώρους κρηπιδωμάτων, θά βοηθήσει νά γίνει οικονομικά ένεργητικός ό τομέας αυτός που λειτουργεί μέ παθητικό. Παράλληλα

θά απαλλάξει την αρμόδια υπηρεσία από τις γνωστές πιέσεις για προτεραιότητα στους δεξαμενισμούς και στις επισκευές. Είναι πραγματικά περίεργο από τη μία πλευρά να υπάρχει υπεραπασχόληση επισκευών και από την άλλη ο τομέας αυτός να είναι παθητικός, τη στιγμή που μέχρι πρότινος τουλάχιστον οι αντίστοιχες ιδιωτικές επιχειρήσεις ήταν ενεργητικές και αναπτύσσονταν. Και είναι γνωστό ότι οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις που υπάρχουν στη χώρα προώδευαν επειδή εκμεταλλεύτηκαν τις καλές περιόδους των θαλασσίων μεταφορών. Η όργανωση όμως του ΟΛΠ με το νομικό καθεστώς που τον διέπει και με έντονο το χαρακτήρα της δημοσίας επιχείρησης που έχει στον τομέα αυτό, χωρίς όμως τα πλεονεκτήματά της, (γιατί δεν υπάγεται στις διατάξεις του δημοσίου λογιστικού, δεν απαιτεί έγκριση του ετήσιου προϋπολογισμού, έχει δυνατότητα προσφυγής στη κεφαλαιογορά, εφαρμόζοντας οι διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου και έχει αυτονομία), ώδηγησε τη δραστηριότητα αυτή του ΟΛΠ σε δυσχερή θέση που την διακρίνει καχεξία, αδυναμία προσαρμογής αντιοικονομική λειτουργία και το σπουδαιότερο καμία μελλοντική προοπτική. Και η κατάσταση αυτή θα επιταθεί με τους προγραμματικούς στόχους που υπάρχουν για αύξηση του δυναμικού των πλωτών δεξαμενών. Συνεπώς έφ' όσον η πολιτεία στοχεύει να υποστηρίξει ένα τέτοιο φιλόδοξο στόχο, σάν κρατική υπόθεση, προκειμένου να αναπτύξει την βιομηχανικής φύσης ναυτιλιακή αυτή δραστηριότητα, έχει καθήκον να την προστατεύσει και να την περιβάλλει με το κατάλληλο νομικό πλαίσιο που θα της παρέχει επιχειρηματική ευελιξία εξειδίκευση και αυτονομία, και μία και η νομοθεσία του ΟΛΠ δεν τό επιτρέπει, ενώ από την άλλη πλευρά οι δημόσιες επιχειρήσεις λειτουργούν αντιοικονομικά είναι αναγκαίο να αναζητήσει και να εφαρμόσει κάποιο νέο υγιέστερο θεσμό στά πλαίσια πάντοτε ιδιαίτερου φο-

ρέα. Έξάλλου ο ναυπηγοεπισκευαστικός, γενικά κλάδος έχει ανάγκη από την στοργή και την προστασία της πολιτείας, σάν ιδιαίτερος τομέας της ναυτιλιακής βιομηχανίας που είναι, για να ανδρωθεί, να ορθοποδήσει και να μπορεί να ξεπεράσει τις περιπτώσεις κρίσεων που παρουσιάζονται από καιρό σε καιρό. Αυτό ειδικά για τη χώρα μας είναι πολύ σημαντικό γιατί εκτός από εθνικούς στρατηγικούς λόγους, σάν χώρα ναυτική που είναι διαθέσιμη μία πολύ σπουδαία γεωπολιτική θέση που αναμφισβήτητα την βοηθάει στο σκοπό αυτό.

Β. Δημιουργία φορέα Ε.Ε.Ζ. Τό ίδιο σοβαρό θεωρείται και τό θέμα της δημιουργίας ιδιαίτερου φορέα εκμετάλλευσης της Ε.Ε.Ζ. Πειραιά. Παρά τη διαπίστωση ότι ο ΟΛΠ προήλθε από τη συγχώνευση της Ιδρυμένης τό 1931 Ε.Ε.Ζ., σήμερα τά γεγονότα συνηγορούν γιάτίν απόσπασή της. Αυτό όμως όπως έχει η κατάσταση δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί άμέσως, γιατί θά απαιτούσε αυτόματα την όριοθέτηση της Ε.Ε.Ζ. και την περίφραξη του χώρου που θά την αποτελέσει. Οι χερσαίοι όμως χώροι του λιμανιού, έλεύθεροι και στεγασμένοι, είναι πολύ περιορισμένοι και γιά τόν λόγο αυτό αποτελούν ταυτόχρονα τόσο χώρους έναπόθεσης και διακίνησης των έμπορευμάτων της κύριας λειτουργίας του ΟΛΠ, όσο και χώρους που χρησιμοποιούνται από τη δραστηριότητα της Ε.Ε.Ζ./ΟΛΠ.

Πέρα από αυτό οι χώροι της Ε.Ε.Ζ.Π. δεν βρίσκονται συγκεντρωμένοι σε μία θέση του λιμανιού, αλλά διάσπαρτοι σε διάφορα σημεία. Επί πλέον πολλές φορές η ανεπάρκεια χώρων μέσα στο λιμάνι οδηγεί στην λύση χρησιμοποίησης χώρων γιάτίν έναπόθεσης έμπορευμάτων έξω από την Ε.Ε.Ζ. Αυτό όμως δεν προβλέπεται από την σχετική νομοθεσία και έτσι δημιουργούνται προβλήματα και διενέξεις μεταξύ ΟΛΠ, τελωνείου και άλλων συναρμόδιων υπηρεσιών. Τήν έρμαφρόδιτη και ιδιόρρυθ-

μη αυτή κατάσταση που υπάρχει από την συνύπαρξη δύο διαφορετικών λειτουργιών με αντίθετους στόχους (γρήγορη διακίνηση των έμπορευμάτων στο λιμάνι και άπελευθέρωση των χώρων του είναι τό αντίκειμενο των λιμενικών υπηρεσιών — αντίθετα μακρόχρονη παραμονή των έμπορευμάτων χωρίς εισαγωγικούς δασμούς επιτρέπει ή νομοθεσία της Ε.Ε.Ζ.). εκμεταλλεύονται επιτηδείοι και άποκομίζουν παράνομα όφέλη — καταστροφές φορτίων, κλοπές, λαθρεμπόριο κ.λπ.

Έδώ είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι ή Ε.Ε.Ζ.Π. θεωρητικά μόνο υπάρχει και υπηρετεί τό σκοπό που ιδρύθηκε, Ουσιαστικά έχει μεταβληθεί σε χώρο άποταμίευσης του εισαγωγικού έμπορίου δηλαδή άποθήκη των έμπορων. Αυτό προκύπτει από τά στοιχεία της Ε.Ε.Ζ.Π. όπου παρουσιάζεται ότι μόνο τό 4% των έμπορευμάτων του διακινούνται προορίζονται γιά επανεξαγωγή, ενώ το υπόλοιπο 96% είναι τό κομμάτι του εισαγωγικού έμπορίου, και αυτό σημαίνει όφελος γιά τόν ΟΛΠ από τά άποθηκευτρα που όμως καταλήγει σε βάρος της Ε.Ε.Ζ.Π. γιάτί παρακωλύεται στο διαμετακομιστικό έμπόριο, αλλά και βλάβη στον τομέα των εισαγωγών, από την έλλειψη χώρων που πέρα από όσα αναφέρθηκαν δημιουργεί και αριθμό ειδικότερων προβλημάτων, χρειάζεται ειδική μεθόδευση που προϋποθέτει συντονισμό τόσο μέ τό έγκεκριμένο και ύλοποιούμενο σχέδιο άνάπτυξης του λιμανιού, όσοι και μέ την πρόοδο στο τομέα της τυποποίησης των θαλασσίων μεταφορών που υπάρχει, πλοία CONTAINERS, RORO LASH κ.λπ.

Προτείνεται λοιπόν όταν ολοκληρωθεί τό έργο της κατασκευής στο εικόνιο του προβλήτα των 700 στρεμμάτων ό χώρος αυτός να αποτελέσει τήν Ε.Ε.Ζ.Π. Η λύση αυτή εξυπηρετεί γιά τούς έξής λόγους:

- Μπορεί να περιφραχθεί και να αποτελέσει ιδιαίτερο χώρο.
- Μπορεί ό χώρος αυτό να αποτελέσει άντικείμενο δημιουργίας ιδιαίτερου φορέα

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Ε.Ε.Ζ.Π. έκτος ΟΛΠ γ. Μπορεί να βοηθήσει σημαντικά στην αύξηση του διαμετακομιστικού εμπορίου. Αυτό για τον ΟΛΠ σημαίνει αποξένωση από την ευθύνη της λειτουργίας της Ε.Ε.Ζ.Π. την αποδυσμενση όλων των χώρων του κεντρικού λιμανιού και την απόδοσή τους στον ΟΛΠ, καθαρό πλέον οργανισμό δ. την απαλλαγή του από πρόσθετα βάρη και ευθύνες ε. Την μείωση του φαινομένου των κλοπών. Παράλληλα θα υποβοηθήσει το έργο της τελωνειακής υπηρεσίας, αλλά θα διευκολύνει και το έργο της Λιμενικής Αρχής στην αστυνόμευση του χώρου, θα υποβοηθήσει στην εξυγίανση του θεσμού της Ε.Ε.Ζ.Π., θα διευκολύνει τον ΟΛΠ να ρυθμίσει ευκολότερα το έργο αποταμίευσης των εμπορευμάτων στους αποθηκευτικούς χώρους, θα συνδράμει στην αποσυμφόρμησή τους και θα δοθεί διέξοδος στην επίλυση του προβλήματος του πολυάριθμου προσωπικού του ΟΛΠ, που πιέζει για εξέλξη. Έδω πρέπει να τονισθεί ότι ο χώρος αυτός των 700 στρεμμάτων στο Ίκονιο είναι επαρκής για την εξυπηρέτηση μόνο απλής διαμετακόμισης των εμπορευμάτων κ.λπ. γεγονός που απαιτεί μεγαλύτερη έκταση για εγκατάσταση σχετικών επιχειρήσεων. Αυτό όμως ούτε και σήμερα συμβαίνει. Με λίγα λόγια η Ε.Ε.Ζ.Π. θα είναι πάντα μειονεκτική και χωρίς προοπτικές την επιτυχία της προτεινόμενης λύσης θα συμβάλει άμεσα και ουσιαστικά το πεπειραμένο προσωπικό που απασχολεί σήμερα ο ΟΛΠ στον τόμο αυτό και που ανέρχεται σε 1.000 άτομα και πλέον. Η λύση όμως της αποσυμφόρμησης που προτείνεται θα δώσει διέξοδο σε συνδυασμό και με την προηγούμενη πρόταση στην αδυναμία που παρουσιάζει το διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ, να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στα καθήκοντά του, τα οποία όπως αναφέρθηκε είναι πολυάριθμα, σοβαρά, εξειδικευμένα και τις πιο πολλές φορές επείγοντα. Και η αδυναμία οφείλεται αποκλειστικά στην ατελή οργάνωση των υπηρεσιών του ΟΛΠ και την έλλειψη μηχανογράφησης ή οποία περα από τα πλεονεκτήματα που έχει αποτελεί και μέσο πίεσης για — οργάνωση, εκσυγχρονισμό και ενδυνάμυνση λειτουργία.

Είναι δε γνωστό ότι όταν τα όργανα που αποφασίζουν είναι καλύτερα πληροφορημένα τότε οι λύσεις που δίδονται λαμβάνονται ευκολότερα, ταχύτερα και είναι περσιότερο εφιστοχες και αποτελεσματικές.

Αυτό όμως προϋποθέτει ακόμη την ύπαρξη άρτια οργανωμένης και επανδρωμένης υπηρεσίας έρευνών, και προγραμματισμού, ή οποία συνδράμει το έργο της διοίκησης, υπεύθυνα και ουσιαστικά. Ο τομέας όμως αυτός επικοινωνίας, πληροφόρησης και μελέτης μέσα στον οργανισμό πρέπει να υποτεθεί ότι είναι ατελής γιατί το 14μελές διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ είναι υποχρεωμένο να συνεδριάζει σχεδόν καθημερινά για να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις του, ενώ ο νόμος προβλέπει το ΔΣ να συνέρχεται τακτικά μία φορά τον μήνα και έκτακτα όταν είναι αναγκαίο.

Αντιλαμβάνεται λοιπόν κανείς τη διάσταση που υπάρχει μεταξύ νόμου και πραγματικής κατάστασης. Η ίδρυση συνεπώς των δύο νέων παραπάνω φορέων είναι φυσικό να δώσει νέα πνοή στο ΔΣ/ΟΛΠ, αφού θα το απαλλάξει από πολλά πρόσθετα βάρη που έχει.

γ. Ανάθεση άλλων αρμοδιοτήτων στον ΟΛΠ. Πέραν όμως από τις προτάσεις δημιουργίας νέων φορέων, θεωρείται επιβεβλημένο να ανατεθεί στον ΟΛΠ για να διευκολυνθεί το έργο της ορθολογικής εκμετάλλευσης των κρηπιδωμάτων, ή αρμοδιότητα της προσόρμησης και άγκυροβολίας των πλοίων. Σήμερα ή αρμοδιότητα αυτή τυπικά ανήκει σύμφωνα με ειδική διάταξη του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, στη λιμενική αρχή Πειραιώς, ουσιαστικά όμως από πολύ καιρό ασκείται από τον ΟΛΠ. Το ζήτημα όμως αυτό συνδέεται επίσης και με θέματα που άπτονται της γενικότερης πολιτικής και ασφάλειας του λιμανιού. Φρονούμε λοιπόν ότι για την επιτυχή άσκηση της είναι αναγκαία ή ίδρυση μικτής υπηρεσίας ΟΛΠ — Λιμ. Αρχής που θα επιμελείται αυτής της σοβαρής γιατί λιμάνι υπόθεσης. Τέλος ή αποτελεσματικότερη προστασία των συμφορόντων του ΟΛΠ, που είναι υπεύθυνος θεματοφύλακας των πάσης φύσης εμπορευμάτων που έναποτίθεται στους χώρους ευθύνης του, επιβάλλει την ίδρυση ειδικού σώματος φυλάκων. Το σώμα αυτό με κατάλληλη εκπαίδευση και μέσα και ενισχυμένο από την συνδρομή των ανδρών της Λιμενικής Αρχής που είναι υπεύθυνη για την αστυνόμευση των χώρων του λιμανιού σε θέματα δημόσιας τάξης και ασφάλειας, θα εξασφαλίσει και θα προστατεύσει τα περιουσιακά στοιχεία του ΟΛΠ από επιδούλους σφετεριστές. Κλείνοντας την εργασία

στο σημείο αυτό επισημαίνεται και πάλι ότι ο ρόλος της είναι απλά καθοδηγητικός και δεν επιλύει ειδικά και συγκεκριμένα προβλήματα αλλά χαράζει το πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορεί να κινηθεί ο νομοθέτης για να θεμελιώσει την αφετηρία επίλυσής τους.

1. Επίμετρο

Φυσικά μελετώντας κανείς την δλη κατάσταση του ΟΛΠ θα μπορούσε να εισηγηθεί και άλλα μέτρα που άμεσα ή έμμεσα θα μπορούσαν να επιλύσουν ή να επηρεάσουν προς την κατεύθυνση αυτή το σύνολο των προβλημάτων είτε κατηγορία ή ομάδα από αυτά είτε ακόμη και συγκεκριμένο πρόβλημα. Μία τέτοια πρόταση, που θα μπορούσε να επηρεάσει πραγματικά τις λειτουργίες του ΟΛΠ, θα ήταν ή ανάπτυξη αντίπαλων λιμανιών στη γειτονική περιοχή π.χ. στο Λαύριο, την Έλευσίνα, ή και την πιο μακρινή Χαλκίδα. Οι περιπτώσεις αυτές υλοποιούμενες θα απορροφούσαν μέρος της ναυτιλιακής, εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης του Πειραιά και με το τρόπο αυτό θα ελάφρυναν το φόρτο του λιμανιού και των υπηρεσιών του γενικά. Η υιοθέτηση όμως ενός τέτοιου μέτρου για την επίλυση των προβλημάτων του ΟΛΠ, ή και αυτών, δίνει μία πολύ μεγάλη ευρύτητα στην υπόθεση του ΟΛΠ, εξ αιτίας των πολύ σοβαρών οικονομικών κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων που συνεπάγεται. Εκτιμάται λοιπόν ότι, αποφάσεις αυτής της μορφής θα μπορούσαν να ερευνηθούν στο πλαίσιο των μακροπρόθεσμων στόχων μίας λιμενικής στρατηγικής για την ανάπτυξη του λιμενικού δυναμικού της Χώρας. Σε επίμετρο αυτής της εργασίας που είναι το επιστέγασμα μακροχρόνιας παρατήρησης και μελέτης είναι χρήσιμο να τονιστεί ότι βασική προϋπόθεση για την επιτυχία οποιαδήποτε προσπάθειας, εκσυγχρονισμού και αναζωογόνησης του ΟΛΠ, που θάτουν βοηθούσε να λειτουργήσει πάνω σε υγιείς βάσεις, είναι ή αδήρητη ανάγκη αντιμετώπισης της κατάστασης με πνεύμα ειλικρίνειας ρεαλισμού και εμπιστοσύνης εκ μέρους του ανθρώπινου δυναμικού που εργάζεται στον ΟΛΠ, για την διευκόλυνση του έργου της διοίκησής του. Με σύμμαχο μία τέτοια διάσταση ή δλη προσπάθεια θα μπορούσε να στεφθεί, δίχως άλλο, με απόλυτη επιτυχία.

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:
CAPT. C. TSAMIS
7 - 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES: 4132998 - 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR

NAYTIKA NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Η ΕΝΟΠΙΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

‘Η ένοποίηση του ναυτικού δικαίου με το σύστημα της ομοιόμορφης νομοθεσίας των διαφόρων χωρών. ‘Η συμβολή της C.M.I. Το πρόβλημα του υποδειγματικού κώδικα ή των γενικών κατευθυντηρίων γραμμών. Το συνέδριο του Μπανγκόκ. ‘Η μέθοδος των σεμιναρίων και η μέθοδος της καταρτίσεως ναυτικών νόμων. ‘Η εφαρμογή των μεθόδων στις ‘Ασιατικές χώρες. Φιλιππίνες και Λαϊκή Κίνα.

‘Η συμβολή της Διεθνούς Ναυτικής ‘Επιτροπής, της γνωστής σ’ όλον τον κόσμο Comité Maritime International (CMI), στην ένοποίηση διεθνώς του ναυτικού δικαίου υπήρξε τόσο σημαντική και τόσο ευρεία, ώστε να μη χρειάζεται να επαναληφθεί εδώ το τεράστιο έργο της, το οποίο σε μία εποχή κάλυπτε ολόκληρο σχεδόν το φάσμα των διεθνών συμβάσεων που ρύθμιζαν το δίκαιο των θαλασσίων μεταφορών. Μεταπολεμικώς, η εμφάνιση πολλών άλλων διεθνών οργανισμών και μάλιστα επισημοτέρων και ισχυροτέρων, συνέτεινε ώστε η επίδραση της CMI στον τομέα αυτό, αν και να μειωθεί αλλά τουλάχιστον να αποβάλει τον αποκλεισμό σχεδόν χαρακτήρα της.

Τά τελευταία χρόνια όμως η CMI ανακάλυψε μερικούς νέους δρόμους που θα μπορούσαν επίσης να οδηγήσουν στην ένοποίηση του ναυτικού δικαίου, σε στενή πάντα συνεργασία με τους οργανισμούς των ‘Ην. ‘Εθνών, όπως είναι ο IMO, η UNCTAD και ο ESCAP. ‘Η αρχή που ενέπνευσε τη νέα αυτή μέθοδο είναι ότι στις χώρες που δεν υπάρχει ακόμα ένα πλήρως αναπτυγμένο ναυτικό νομικό σύστημα ή στις χώρες που το υφιστάμενο σύστημα δεν έχει προσαρμοσθεί προς τις τεχνολογικές, οικονομικές και εμπορικές εξελίξεις, σημαντικά βήματα προς την ομοιομορφία θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν αν οι χώρες αυτές ήθελαν να βοηθηθεί στην επεξεργασία της ναυτικής τους νομοθεσίας.

‘Ετσι όταν η CMI πληροφορήθηκε ότι ο ESCAP είχε περιλάβει στο πρόγραμμά του την κατάρτιση ενός υποδειγματικού πρότυπου ναυτικού κώδικα για τις ‘Ασιατικές χώρες, πρότεινε στον ESCAP να τον βοηθήσει στο έργο του και υπέδειξε ότι αντί του πρότυπου κώδικα θα ήταν σκοπιμότερο να καταρτισθούν γενικές κατευθυντήριες γραμμές, ώστε οι διάφορες χώρες να διατηρήσουν μεγαλύτερη ελευθερία και ευελιξία στη σύνταξη της ναυτικής τους νομοθεσίας, στην έπιλογή της ναυτικής τους πολιτικής και στην προσαρμογή των νέων νόμων προς το υφιστάμενο νομικό καθεστώς τους, παράλληλα με την ταυτόχρονη υιοθέτηση, στην επιθυμητή έκταση, των ισχυουσών ναυτικών διεθνών συμβάσεων. ‘Εκτοτε έγιναν πολλά βήματα προς την κατεύθυνση αυτή με δύο κυρίως εναλλακτικές ή συμπληρωματικές μεθόδους. ‘Η μία είναι η ίδρυση σεμιναρίων για την πλήρη ενημέρωση των ενδιαφερομένων, επί των θεμάτων του συγχρόνου ναυτικού δικαίου. ‘Η άλλη είναι η παροχή δι-

μεσης βοήθειας στη σύνταξη της ναυτικής νομοθεσίας.

Οι γενικές αρχές του συστήματος αυτού υποβλήθηκαν στην ειδική σύσκεψη που συνεκλήθη τον ‘Ιανουάριο του 1983 στο Μπαγκόκ για το θέμα της ναυτικής νομοθεσίας. Στη σύσκεψη εκείνη όλες οι αντιπροσωπείες, αποδέχθηκαν το σύστημα των γενικών κατευθυντηρίων γραμμών ως το πρακτικότερο από όλα. Μερικοί μάλιστα προσέθεσαν ότι είχαν ήδη βρει πολύ χρήσιμες τις κατευθυντήριες αυτές γραμμές στην προσπάθεια για την αναθεώρηση και τον εκσυγχρονισμό της ναυτικής τους νομοθεσίας. ‘Επ’ αυτού συμφώνησαν και οι εκπρόσωποι του IMO, δεδομένου ότι εκτός των άλλων, ένα σύστημα κατευθυντηρίων γραμμών μπορεί ν’ αποβεί χρήσιμο όχι μόνο στις χώρες του ESCAP αλλά και σε χώρες άλλων υπό ανάπτυξη περιοχών και μπορεί ακόμη να δώσει αφορμή και σε άλλες περιφερειακές οργανώσεις να εξετάσουν το ενδεχόμενο χρησιμοποίησής ομοίου συστήματος για τις χώρες των δικών τους περιφερειών. Σύμφωνα επίσης βρέθηκαν και οι εκπρόσωποι του Διεθνούς Γραφείου ‘Εργασίας και της ‘Υπηρεσίας των ‘Ην. ‘Εθνών επί του δικαίου της θαλάσσης.

‘Εν όψει των ανωτέρω σχολίων και συστάσεων, ο ESCAP αποφάσισε να προετοιμάσει νέα έκδοση των κατευθυντηρίων γραμμών και ανέθεσε τη σχετική εργασία σε ομάδα ειδικών. Στο πλαίσιο αυτό η CMI ανέλαβε να προετοιμάσει ένα σχέδιο αναθεώρησης όλων των κεφαλαίων και θεμάτων του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου. Το σχέδιο αυτό αναλύθηκε εκτενώς στη σύσκεψη του ESCAP τον Νοέμβριο του 1984, στην οποία εγκρίθηκε η νέα διάταξη των κεφαλαίων καθώς και οι αλλαγές στο αρχικό κείμενό τους. Μερικές από τις αλλαγές αυτές αφορούσαν στην εκτενέστερη διατύπωση ορισμένων από τα σπουδαιότερα θέματα του ναυτικού δικαίου, όπως είναι η σύμβαση ναυλώσεως, τα ναυτικά προνόμια, η ναυτική υποθήκη και ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Το τελικό σχέδιο θα υποβληθεί στον ESCAP τον ‘Ιούνιο του 1985.

Μία πρώτη υλοποίηση της συμβολής της CMI στά στάδιο αυτό του εκσυγχρονισμού της ναυτικής νομοθεσίας των ‘Ασιατικών χωρών επέτεύχθη στις Φιλιππίνες. ‘Αρχικά κατά παράκληση του ESCAP η CMI προέβη σε λεπτομερή ενημέρωση των αρμοδίων παραγόντων της χώρας επί της ύφισταμένης διεθνούς νομοθεσίας στα θέματα της θαλάσσιας μεταφοράς, των προνομίων και

της υποθήκης και του περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Στη συνέχεια δέ προέβη στη σχεδίαση των σχετικών νόμων επί των θεμάτων αυτών. Παράλληλα ανέλαβε να ετοιμάσει σχέδια νόμων και για τα ακόλουθα θέματα: σύμβαση ναυπηγήσεως, αγοραπωλησία πλοίων, ναυλοσύμφωνα, ρυμούλκηση, μεταφορά επιβατών, θαλάσσια ασφάλιση, σύγκρουση πλοίων, θαλάσσια άρρωγ, ναυαγιάρεση και άβαριες.

‘Η εναλλακτική μέθοδος συνεργασίας για την προπαρασκευή σύγχρονης ναυτικής νομοθεσίας, πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά στην Λαϊκή Κίνα. Με αίτηση του ‘Υπουργείου ‘Επικοινωνιών η CMI κλήθηκε να συζητήσει για την οργάνωση σεμιναρίων και την έπιλογή των θεμάτων. Σέ συνεργασία με τους αρμόδιους Κινέζους αξιωματούχους αποφασίσθη όπως το πρώτο σεμινάριο περιλάβει τα θέματα προνομίων, υποθήκης και κατασχέσεως. Το σεμινάριο πραγματοποιήθηκε τον Νοέμβριο του 1984 στην πόλη Dalian με συμμετοχή 50 εκπροσώπων και προκάλεσε μεγάλο ενδιαφέρον και εποικοδομητικές συζητήσεις. Τα θέματα που αναπτύχθηκαν ήταν τα ακόλουθα:

1. Ναυτικά προνόμια και υποθήκες. Μορφές ναυτικής πίστωσης. ‘Η ανάγκη της εμπράγματης ασφάλειας και της προνομιακής ικανοποίησής (κατά το αστικό δίκαιο, ή αγγλοαμερικανική πρακτική, οι συμβάσεις των Βρυξελλών 1926 και 1967). Χαρακτηριστικό των ναυτικών προνομίων και ενέχυρων. ‘Ενέχυρο κατοχής, δικαίωμα επισχέσεως. Διάκριση mortgage και υποθήκης, ή υποθήκη στο αστικό δίκαιο. ‘Ο θεσμός του mortgage στις Σκανδιναβικές χώρες και στις χώρες του common law. Νηολόγηση πλοίου και καταχώρηση των επ’ αυτού βαρών.

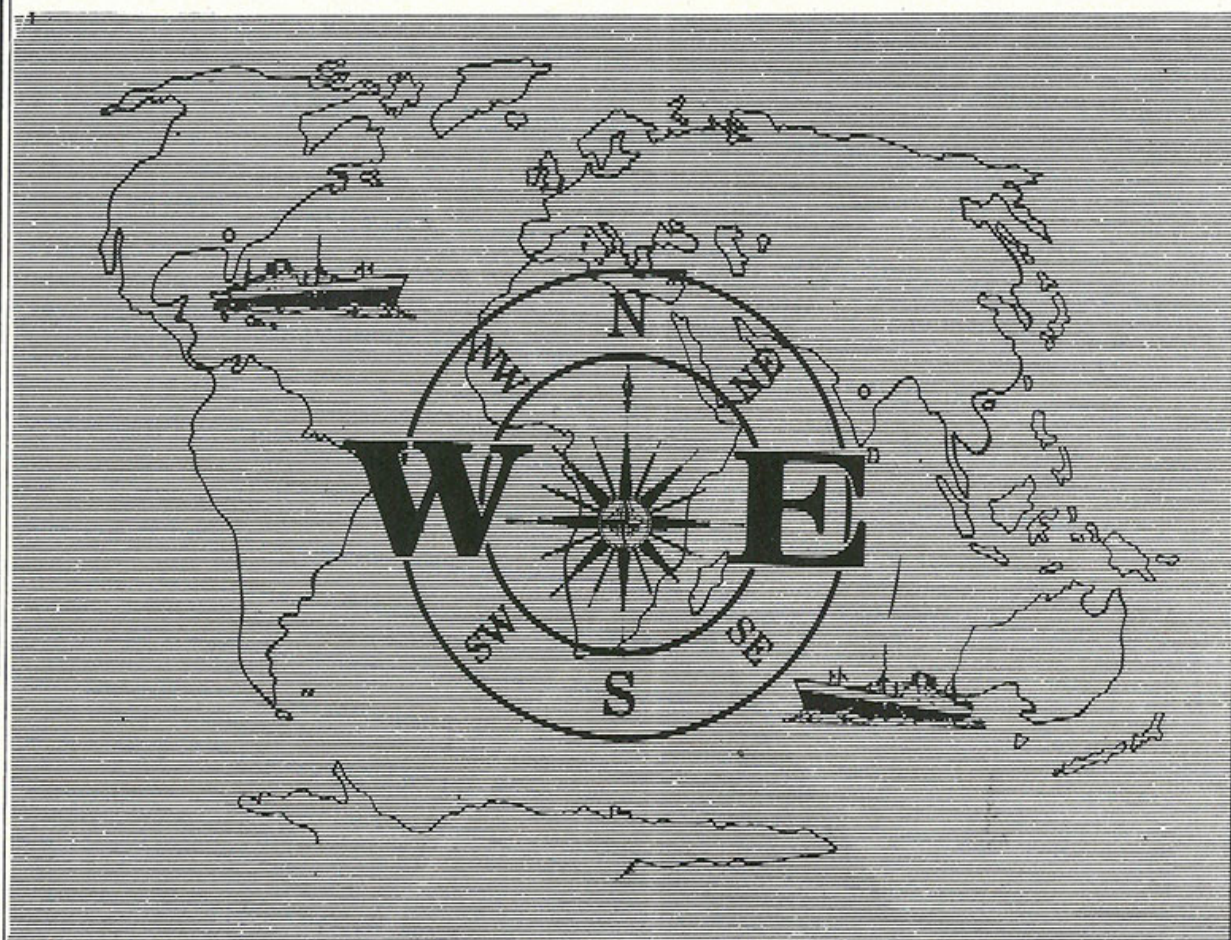
2. Κατάσχεση πλοίων. ‘Η κατάσχεση στα διάφορα νομικά συστήματα (κατά το αστικό δίκαιο, ή σκανδιναβική πρακτική, ή πρακτική κατά τον common law). ‘Η σύμβαση των Βρυξελλών 1952 περί κατασχέσεως πλοίων. ‘Αναγκαστική εκποίηση. Χαρακτήρας και αποτελέσματα. ‘Ανάγκη ενιαίων διεθνών κανόνων. ‘Η σύμβαση του 1967. ‘Ασυνδισία κρατικών πλοίων. ‘Η πρακτική στην ‘Αγγλία και στις ΗΠΑ.

Για το επόμενο σεμινάριο που θα πραγματοποιήσει η CMI στην Κίνα, τα θέματα που θα αναπτυχθούν και θα συζητηθούν είναι τα ακόλουθα: Σύγκρουση πλοίων, θαλάσσια άρρωγ, περιορισμός ευθύνης πλοιοκτήτη.



Hellarabia BUNKERS

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



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

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

1, SKOYZE, PIRAEUS
TEL.: 4183875 - 6, 4521509
A.O.H.: 2915246
TLXS: 21-3621 ANKO/21-1775 MARE

— 'Η Ναυτική 'Αρκαδία (ε) —

Του Πλοιάρχου Ε.Ν. κ. ΝΙΚΟΥ ΚΩΣΤΑΡΑ

Κάποια στιγμή κουράστηκε ο 'Αρκαδικός 'Οδυσσεύς όπως αλώνιζε την 'Αρκαδία μετά κουπί του, σύμφωνα με έντολές του μάντη Τειρεσία και κάθησε να ξεποστάσει σ' ένα κοτρώνι στα τρίκορφα του Μαινάλου, στην καρδιά του Μοριά. Γέρος πιά, φορτωμένος με τόσα βάσανα και καύμους, μιάς ζωής γεμάτης αγώνες, πίκρες και χαρές, αγνάντευε ανατολή και δύση, ουρανοθέμελα τά γλαυκά πελάγη. 'Η θάλασσα τουκανε τό μάτι του α-γρυπνο και κοφτερό, γιά νά παλεύει αδιάκοπα «άνάμεσα στίς Κίρκες και στούς Κύκλω-πες, γιά τήν 'Ιθάκη, γιά τήν αγάπη. 'Ο 'Οδυσ-σεύς, 'Ιδιος περιπλανώμενος 'Ιουδαίος πρίν Χριστού, μετά Χριστόν, πάντα» όπως λέει ο ποιητής. Μάλιστα, ο 'Αρκαδικός 'Οδυσσεύς, ο 'Ελληνας, ο ποντοπόρος κι ο Θαλασσομά-χος, ο άποικος, ο μοῦσος κι ο ναύκληρος, ο νοσταλγός της περιπέτειας και της ξενη-τειάς. 'Από τήν ύπαρξή του τήν 'Ιδια είναι σπαρμένα τά πέλαγα και οι ώκεανοί, είναι ή συνέχεια και ή ένσάρκωση του δαιμόνιου και πολυμήχανου 'Οδυσσεά.

Οι πρώτοι της 'Ιστορίας πού δάμασαν μέ τά γκέμια τών καταρτιών τ' άτίθασα άλογα του Ποσειδώνα και πηγαινοφέρνουν στα πέ-ρατα της γής αναμμένο τόν πυρό του 'Ελ-ληνικού πνεύματος και του άρκαδισμού.

'Αγναντεύει λοιπόν τή γαλάζια θάλασσα. Μπροστά του τό πέλαγος, ο ώκεανός, ή αιώ-νιότητα. «Νά σ' αγναντεύω θάλασσα νά μήν χορταίνει από τό βουνό ψηλά/στρωτήν και καταγάλανη πού μέσα νά πλουταίνω άπ' τά μαλαμά σου τά πολλά» τονίζει ο Κ. ΒΑΡ-ΝΑΛΗΣ.

'Από τή μιά μεριά, ή 'Ασπρη Θάλασσα, τό Αίγαίο Πέλαγος, έγλυφε μέ τά άσπροκύματά της τίς διαμαντόπετρες του Αίγαίου, τά αιώ-νια 'Ελληνικά νησιά, ένώ στό βάθος ή Τροία του θύμιζε τήν καταστροφικότητα του πολέ-μου. 'Από τήν άλλη μεριά, τό 'Ιόνιο πέλαγος, χάιδευε τά δμορφα 'Εφτάνησα, ένώ κάτω κα-πνοί στην 'Ιθάκη τουφέρναν νοσταλγικές ά-ναμνήσεις («και καπνόν αποθρώσκοντα») τήν λαχτάρα του νά γυρίσει στην πατρίκη γή και

στην οικογενειακή έστία. 'Ελληνικές ρίζες! 'Η αιώνια λαχτάρα του ξενητεμένου, του ναυτικού, ή ήμέρα του γυρισμού, τό «νόστι-μον ήμαρ», ή πιά γλυκειά άπ' όλες. Και συμ-πληρώνει ο Κ. Καβάφης «πάντα στό νοῦ σου νάχεις τήν 'Ιθάκη. Τό φθάσιμον εκεί είν' ο περιορισμός σου».

Μπροστά του κατά τήν νοτιά όρθώνεται σάν κυματοθραύστης ή άδόουλητη Κρήτη. 'Ε-κεί ρίζωσαν τά παιδιά του Τεγεότου (Κύδων, Γόρτυς, 'Αρχίβιος) ένώ ανατολικά στό νησί της 'Αφροδίτης, θυμήθηκε τόν 'Αγαπήνορα πού ξεπυρνώ με τούς συντρόφους του κι έγινε ιδρυτής της Πάφου.

Στίς πλάτες του έχει τήν Τραμουντάνα, τό Πολικό 'Αστέρι, τήν Καλλιστώ μέ τό γυιό της τόν 'Αρκτούρο, πού φωτίζουν τή χώρα τών Πελασγών. 'Ενα βορειοάδκι, φέρνει κάποιο μωμμούρισμα της Πυθίας, τό χρησμό του Μαντείου τών Δελφών: «'Αρκαδία μ' αίτείς: Μέγα μ' αίτείς όν τι δώσω. Πολλοί δ' 'Αρκά-δες βαλανηφάγοι άνδρες έασι» ('Ηροδ. 1,66).

Οι βαλανηφάγοι 'Αρκάδες κύταζαν μέ πε-ριέργεια τόν παράδοξο γερο-ναυτικό μέ τό κουπί του κι όπως τόν θωρούσαν, μεγάλωνε στη φαντασία τους φάνταζε θεριό, γίγαντας, θαλασσομάχος. Γινόταν ένα μέ τόν καπετάν Θόδωρο Κολοκοτρώνη, τό γέρο του Μοριά. Μέσα τους βίωναν οι αιώνες, οι ήρωισμοί, οι θρύλοι και οι παραδόσεις. 'Ηταν ο άρκαδι-σμός, ολόκληρος ο 'Ελληνισμός...

Θυμάται ο γέρος του Μοριά τίς περιπέ-τειές του στίς στεριές και στίς θάλασσες. 'Ε-νοιωθεί στα σωθιά του τά κατσάβραχα και τό άγκομαχτό της θάλασσας. Τό βαθύ και μυ-στικό μωμμούρισμα του πελάγου. Τόλεγε ή καρδιά του, άντεχε ή ψυχή του. 'Ενοιωθεί τήν ευθύνη γι' αυτό τό Τόπο «τόν μικρό, τό μέγα» του 'Ελύτη. Σ' ένα τόπο πού υπέφερε, αγωνίστηκε, πόνεσε, γαλβανίστηκε και στά-θηκε όρθιος, έλεύθερος γιά νά γίνει παρά-δειγμα στους νεωτέρους.

«Μέσα μου ρέει ο 'Αλφειός, ο 'Ερύμανθος, ο Λάδων» τονίζει ο άξέχαστος τριπολιτσιώ-

της ποιητής Γιάννης Μαιναλιώτας ('Υμνος στην 'Αρκαδία). Γι' αυτό και ο Ν. Καζαντζά-κης έπεξηγεί «'Η κραυγή πού γροικάς δέν εί-ναι δική σου. Είσαι ένα φύλλο στό μεγάλο δέντρο της ράτσας», στό ποταμό της ρά-τσας, πού είναι ή θάλασσα. 'Ισως ή ύπαρξή μας νά όφείλεται περισσότερο από κάθε έ-θνος στη θάλασσα...

Κι όπως αγνάντευε από ψηλά στίς ρεμα-τιές, ο 'Αρκαδικός 'Οδυσσεύς, άκουσε τίς «γκρίνιες» του Λάδωνα, ότι τάχα γίνονται διακρίσεις και ιδιαίτερες συμπάθειες στον 'Ερωτιάρη 'Αλφειό. Γιατί ο Λάδωνας έχει τό ωραιότερο νερό κατά τόν Πausανία. «Κάλ-λους μέν γάρ ένεκα Λάδων ούδενός ποτα-μών δεύτερος ούτε τών βαρβαρικών έστίν ούτε 'Ελληνας (Paus. H25). Πήρε τό όνομά του από τόν μυθικό δράκοντα «τόν χθόνιο 'Οφφι», πού φύλαγε τά χρυσά μήλα τών 'Ε-σπερίδων στό δέντρο της ζωής. Μάλιστα ή-ταν ένα τεράστιο φίδι, φιδοκουλουριασμένο στό Κατσάβραχα της 'Αρκαδίας, γυιός του Τυφώνα και της 'Εχιδνας. 'Αλλά μήν ανοί-γουμε δουλειές, γιατί μέ τούς τυφώνες άλ-λου πάει τό μυαλό μας. 'Αλλωστε μέ τό ύ-δροηλεκτρικό έργο, ο Λάδωνας έγινε παρα-γωγικότερος από τόν 'Αλφειό κι άς είναι πα-ραπόταμός του, πηγή φωτός. 'Ετσι θυμήθη-κα τό «Ποτάμια της ζωής» του διάσημου κω-μικού μας Μίμη Φωτόπουλου από τή Ζάτου-να.

Αυτά γιά νά περιοριστούν τά παράπονα, πού δέν τελειώνουν. Πάντως ο 'Αρκαδικός 'Οδυσσεύς διεπίστωσε και θετικές και άρνη-τικές πλευρές τών βαλανηφάγων και όπως αναρωτιέται ένας δικός μας βάρδος «μήπως έπιζούμε περισσότερο μέ τά έλαττώματα πα-ρά μέ τά προτερήματα τών προγόνων μας;» Κι αυτό φυσικά ίσχύει γενικότερα στον 'Ελ-ληνικό χώρο. 'Εχουν όμως και δυναμισμό μέσα τους και ή θάλασσα τούς χρειάζεται γιατί θέλει γενναιότητα τό κύμα νά παλαί-ψει. Κάποτε θά μάθωμε νά συνεργαζόμα-στε γιά νά επιβιώσει τό ναυτιλιακό θαῦμα. Λίγη δίαιτα στον υπερτροφικό άτομισμό γιά

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



νά δυναμώνει και τό συλλογικό πνεύμα, που είναι απαραίτητο στη σύγχρονη ηλεκτρονική εποχή μας ενώ συγχρόνως νά μάθουμε νά συμβιώνουμε και μέ τίς κρίσεις... τίς χρόνιες.

Όλα αυτά δς φαίνονται άσχετα, έχουν την σκοπιμότητα νά ταραξουν τά «λιμνάζοντα ύδατα» τής ναυτιλιακής κρίσεως, που πάνε ν' άποκοιμίσουν «τό δαιμόνιο» που πρέπει ν' άφουγκραστεί τά μηνύματα τής εποχής.

Και τώρα δς καταχωρήσουμε μερικούς καθυστερημένους άφού δέν γνωρίζουμε νά σημειώσουμε τούς άπόντες:

— ΑΥΙΟΣ ΕΦΘΥΜΙΟΣ NAVIGATION Co.LTD. (κ. Κ. Καραφωτιάς) από τίς Καλτεζές Μαντινείας.

— DOMINANTE NAVEGATION S.A. (κ. Δ. Καρέλλας) από τό Θεόκτιστο Γορτυνίας.

— MACRYMICHALOS BROS (Άφοί Μακρυμ(χαλοι) από τό Λεωνίδιον Κυνourίας.

— MED SUN LINES FERRY LTD (Καπτ. Δ. Κόκκινος από τό Λεωνίδιον).

— OCEAN FREIGHTERS (του κ. Α. Μουστάκα, ή σύζυγος τό γένος Σκολαρίκου από τό Ζυγοβίτσι).

— PASTRAS SHIPPING Co. (Καπτ. Άνδρέας Πάστρας από τό Ζυγοβίτσι).

— TRANSWOOD (UK) LTD (Καπτ. Άλ. Μαρκόπουλος, άρκαδικής καταγωγής από την Στεμνίτσα) και ό άδελφός του Άθανα. Μαρκόπουλος, διευθυντής τής έτ. TRANSWOOD LTD.

— BURNAKIS SHIPSREPAIRS — NEW YORK (του κ. Π. Μπουρνάκη από τό Λεωνίδιον Κυνourίας).

— MADOUROS NEW YORK (του κ. Π. Μα-

δούρου από την Έλληνίτσα Μεγαλοπόλεως).

— Ό Καπτ. Τρύφων Παπαγεωργίου από την Βυτίνα χρημάτισε άρχιπλοίαρχος στην Έτ. ΝΙΑΡΧΟΥ, και από τούς πρώτους άποφοίτους τής Σχολής Ύδρας.

— Ό Καπτ. Τάκης Άλέπης, άρκαδικής καταγωγής (Μεγαλόπολη) άρχιπλοίαρχος τής Έτ. ΚΟΜΗΝΟΥ.

— Ό Καπτ. Γιάννης Τσιώρας από τό Λεβίδι, άρχιπλοίαρχος τής Έτ. FERENIKI SHIP & TRAD. S.A.

— Ό Κ. Δ. Καρδάρης, από τό Τυρό Κυνourίας, άρχιμηχανικός τής Έτ. PLEIADES.

— Ό κ. Β. Πολυχρονόπουλος (INSURANCE BROKER) τής Έτ. ΚΑΡΑΜΑΝΟΥ, από τό Λεοντάρι Μεγαλοπόλεως.

— Ό Δημ. Κατσιάπης από τό Λεβίδι, Διευθυντής στά «Έλληνικά Διαλυτήρια».

— Ό κ. Λάμπρος Τσιώρας από τό Λεβίδι, τ. Έπιθεωρητής του Τελωνείου Πειραιώς.

— Ό κ. Άθαν. Διασκαλάκης, από τά Λαγκάδια, Πρόεδρος του ΝΑΤ.

— Άκόμη και ό άείμνηστος Ν. Σπηλιάδης, οικ. Άξιωματικός Ε.Ν. και έκ των ιδρυτών τής ΠΝΟ από την Καρύταινα — Γορτυνίας.

Στό Πολεμικό Ναυτικό τό Λιμενικό Σώμα και άλλες πρόσθετες τιμητικές παρουσίες από την Άρκαδία:

— Οι άείμνηστοι Ναύαρχοι Π.Ν. Α. Μπακόπουλος από την Τρίπολη και ό Γ. Ζαροκάστας από τό Λεωνίδιο.

— Οι άείμνηστοι Ύποναύαρχοι Π.Ν. Κ. Ματζαγριώτας από την Τρίπολη, ό Ι. Μαρινά-

κος από τό Καστρί Κυνourίας και ό Κ. Άδρακτας από τά Βέρβενα.

— Ό ύποναύαρχος Π.Ν. (έ.α.) Θ. Σινανιώτης από την Μεγαλόπολη και ό Ύποναύαρχος Π.Ν. Γ. Γεωργακόπουλος από τούς Χράνους — Μεγαλοπόλεως.

— Οι Άρχιπλοίαρχοι Π.Ν. (έ.α.) Α. Γιώκαρης και Γ. Γιώκαρης από τ' Αχούρια (Στάδιο) Μαντινείας.

— Οι άείμνηστοι Πλοίαρχοι Π.Ν. Θ. Μπακόπουλος από την Τρίπολη και Θ. Άδρακτας από τά Βέρβενα Κυνourίας.

— Ό Πλοίαρχος Π.Ν. Έμ. Ζαρόκωστας από τό Λεωνίδιον και ό Ύποπλοίαρχος Π.Ν. (έ.α.) Β. Πάστρας από τό Ζυγοβίτσι.

— Άκόμη ό κ. Γ. Τσαφαράς Ύποναύαρχος Α.Σ. (έ.α.) και τ. Άρχηγός Α.Σ. από τά Λαγκάδια.

— Ό κ. Μ. Άναγνωσταράς, Πλωτάρχης Α.Σ. (έ.α.) από τό Λεοντάρι Μεγαλοπόλεως.

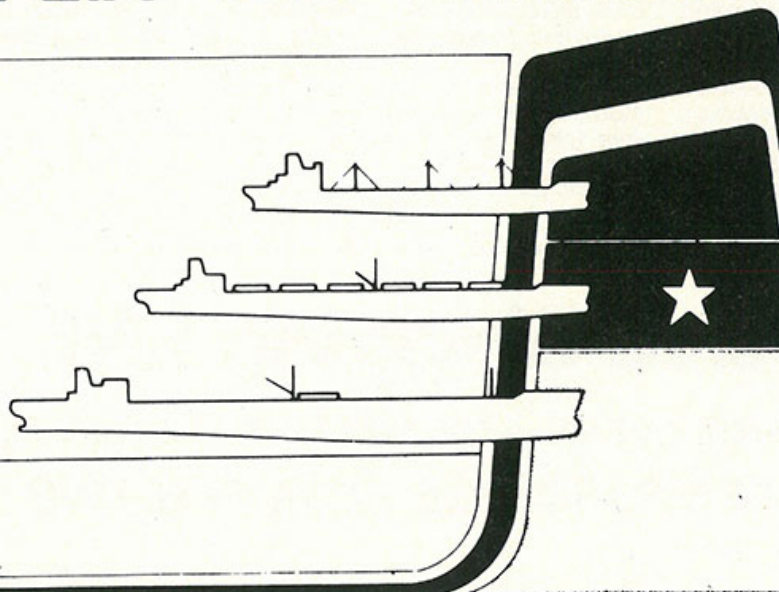
— Ό κ. Δ. Στασινόπουλος, αντιπλοίαρχος Α.Σ. — Προξενικός Λιμενάρχης στην Ίαπωνία, από την Γορτυνία.

— Ό κ. Ν. Καλαντζής, Πλωτάρχης Α.Σ. από τον Άγιο Πέτρο Κυνourίας και ό κ. Δ. Φωτούχος Πλωτάρχης Α.Σ. από τό Μερζέ Μεγαλοπόλεως.

Έτσι χωρίς πρόγραμμα, χωρίς σκοπιμότητα αλλά μέ λίγο ένθουςιασμό, λίγη άρμύρα και μέ τον άρκαδισμό μέσα μου παρουσίασα την Άγνωστη Ναυτική Άρκαδία, ή όποία έχει προσφέρει μιá αξιόλογη παρουσία στην Έλληνική Ναυτιλία.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 • UTRD GR

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Πρόεδρος: 'Αχιλ. Νταφούλης

Δικηγόροι: Ι. Μιχαηλίδης, Παύλος Σιούφας

Αίτηση συντηρητικής κατασχέσεως πλοίου για απαιτήσεις ναυτικών ναυτολογημένων σε Ε/Γ — Ο/Γ προερχόμενες από επίδομα πολεμικής ζώνης Λιβάνου. Δεν δικαιούνται οι ναυτικοί Ε/Γ — Ο/Γ πλοίων τό επίδομα αυτό. Αλήξη της από 15.1.76 Ειδικής Συλ. Συμβάσεως πλοίων εις λιμένας Λιβάνου. Οι Σ.Σ.Ε. δεσμεύουν μόνο τους εργοδότες και τα πληρώματα των πλοίων τα οποία ανήκουν στη προβλεφθείσα από τη Σ.Σ.Ε. κατηγορία.

Επειδή, με την κρινόμενη αίτηση οι δέκα όκτώ (18) αιτούντες ναυτικοί επικαλούμενοι α) προσφορά ναυτικής εργασίας στην πρώτη καθής, πλοιοκτήτρια του επιβατηγού - όχηματαγωγού πλοίου «S.B.» με σημαία Κύπρου, χωρητικότητας όλικής 3.671 κόρων, ύστερα από έγγραφη σύμβαση εξηρημένης εργασίας άορίστου χρόνου, που υπόγραψαν έδω στον Πειραιά μέτ τη δεύτερη καθής, ως νόμιμη αντιπρόσωπο της πρώτης, β) καταγγελία της σύμβασης ναυτολογησέως τους, στίς άναφερόμενες για τον καθένα χρονολογίες, από μέρους τους, για βαρεία παράβαση των καθηκόντων του πλοίαρχου, που άρνήθηκε να πληρώσει σ' αυτούς, τα ανάλογα για καθένα πολεμικά επίδομα, από προσεγγίσεις του πλοίου στο λιμένα της Βηρυττού, που έγιναν σε διάφορες ήμερομηνίες, μέσα στο χρονικό διάστημα από 1.4.1983 μέχρι 29.5.1984, γ) ρητή συμφωνία, ότι τα δικαιώματά τους και υποχρεώσεις τους θα διέπονται από την 'Ελληνική ΣΣΝΕ επιβατηγών — Τουριστικών Μεσογειακών πλοίων, δ) ύπαρξη απαιτήσεών τους, από μή καταβολή του πολεμικού επιδόματος και της άποζημίωσης από την Καταγγελία της σύμβασής τους, ζητούν, να διαταχθεί, ως άσφαλιστικό μέτρο, ή συντηρητική κατάσχεση των περιουσιακών στοιχείων των καθών, ως και του άνωτέρω πλοίου της πρώτης καθής, που βρίσκεται στον όρμο του Περάματος, μέχρι τό ποσό των 100.000.0000 δραχμών, για έξασφάλιση των απαιτήσεών της αυτών, συνολικού ύψους 70.865.336 δρχ. 'Υπό τό περιεχόμενον όμως αυτό και αίτημα ή αίτηση, κατά την κρίση του άρμοδίου τούτου Δικαστηρίου (άρθρ. 22, 25 παρ. 2, 33, 40 και 683

παρ. Ι Κ.Πολ.Δ.), σύμφωνα με τό έφαρμοστέο 'Ελληνικό δίκαιο, που περιλαμβάνει αυτόνοτητα και τίς οικείες ΣΣΝΕ, που μετά την επικύρωση και δημοσίευσή τους έπέχουν ισχύ ουσιαστικού νόμου και έφαρμόζονται και στους 'Ελληνες ναυτικούς, ναυτολογούμενους σε πλοία με ξένη σημαία, κατά την όρθότερη γνώμη (σχ. 'Αν. Βερνάρδου, τό Δικ. Ναυτ. 'Εργασίας σελ. 95 σημ. 154, ΕΠ 496/79 ΕΝΔ 8. 28, ΕΑ 2091/74 ΕΝΔ 3.95), πρέπει να άπορριφθεί στο σύνολό της, ως άβάσιμη, για τούς έξις, κατά σειρά, ειδικώτερους λόγους:

Γιατί, υπό τά έκτιθέμενα στην αίτηση περιστατικά, οι αιτούντες δέ δικαιούνται πολεμικό επίδομα και κατά συνέπεια ούτε άποζημίωση, γιατί άποχώρησαν του πλοίου οικειοθελώς και άδικαιολόγητα, όταν ο πλοίαρχος άρνήθηκε, νόμιμα, να πληρώσει τό επίδομα αυτό. 'Αναλυτικότερα, κατά τίς κρίσιμες χρονολογίες προσέγγισης του πλοίου στον λιμένα της Βηρυττού (άπό 1.4.83 μέχρι 29.5.1984), είχαν τερματισθεί οι έχθροπραξίες έκει (βλ. τό προσκομιζόμενο από 28.6.84 πιστοποιητικό του Διεθνούς 'Επιμελητηρίου Ναυσιπλοίας Βηρυττού) ή δέ από 15.1.1976 ΕΕΣ πλοίων προς λιμένας Λιβάνου, που κυρώθηκε μέ την ύπ' αριθ. 70096/708/1976 ΑΥ-ΕΝ, έπαυσε να ισχύει, κατά την όρθότερη γνώμη, από πολύ ένωρίτερα (βλ. σχ. ύπ' αριθ. 172/83 Γνωμ. Νομ. Δ/σης ΥΕΝ, ΕΝΔ 12 σελ. 42-43 και 3340/1984 άδημ. άπόφαση του ίδιου Δικαστηρίου), σε κάθε όμως περίπτωση, ή ειδική αυτή ΣΣ άφορά μόνο τά πληρώματα των φορτηγών ποντοπόρων πλοίων και όχι των επιβατηγών όχηματαγωγών (σχ. 1667/1984 άδημ. απ. του αυτού Δικαστηρίου).

Τό πλοίο της πρώτης των καθών, όπως όμολογούν οι αιτούντες και πιθανολογείται, ήταν πράγματι επιβατηγό-όχηματαγωγό και κατά συνέπεια στο πλήρωμά του (αιτούντες) δέν έφαρμόζεται ή παραπάνω από 15.1.76 ΕΕΣ. 'Αλλωστε, κατά ρητή συμφωνία, όπως παραδέχονται οι αιτούντες, τά δικαιώματά τους και υποχρεώσεις θα διέπονται από τίς ΣΣΝΕ επιβατηγών - Τουριστικών Μεσογειακών πλοίων. Πρέπει να σημειωθεί, ότι οι ΣΣΕ δεσμεύουν, κατά τό χρόνο που ισχύουν βέβαια, μόνο τούς εργοδότες και τά πληρώματα των πλοίων τά οποία ανήκουν στη προβλεφθείσα από τη ΣΣΕ κατηγορία (ΕΑ 3666/78 ΕΝΔ 6. σελ. 374), ως και ότι ή δεσμευτικότητα των ΣΣΕ και των ΕΣΣΕ δέ μπορεί να έπεκταθεί και σε πλοία άλλης κατηγορίας πέρα από εκείνα που ανήκουν στην συλληθείσα έρ-

γοδοτική ένωση, ούτε και με άναλογία. Σε αντίθετη έκδοχή, θα άρκούσε ή ύπογραφή μιάς μόνο ΣΣΕ, που με την κύρωσή της άπό τον 'Υπουργό 'Εμρ. Ναυτιλίας θα έδέσμευε όλα τα 'Ελληνικά πλοία, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητα και κατηγορία, πράγμα που αντίκειται στο άρθρο 5 α'. ν. 3276/44 (πρβλ. ΑΠ 312/1962 ΝΟΒ 10.1046 και 1667/84 άπόφαση του Δικαστηρίου αυτού).

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

— Δικάζον άντιμωλία των διαδίκων.

— 'Απορρίπτει την αίτηση.

Και Συμψηφίζει τη δικαστική δαπάνη των διαδίκων.

Η άνωτέρω δημοσιευόμενη άπόφαση είναι λίαν ένδιαφέρουσα γιατί λύνει αρκετά προβλήματα που άνέκυψαν από την ύπογραφή της Ειδικής Συλλογικής Συμβάσεως 'Εργασίας περί πλοίων εις λιμένας Λιβάνου (ΑΥΕΝ 70096/708/1976). Πρώτα ξεκαθαρίζεται τό θέμα ότι ή προρρηθείσα ειδική ΣΣΕ δεσμεύει μόνο τά μέλη των συμβληθέντων μερών κατά την κατάρτιση και ύπογραφή της και ειδικότερα τά μέλη της ΕΕΕ που υπέγραψε την ειδική ΣΣΕ και όχι συλήβδην όλα τα πλοία τά οποία ανήκουν λόγω του είδους τους σε άλλες έφοπιστικές 'Ενώσεις. Γίνεται επίσης άποδεκτό και πιστεύω νόμιμα και όρθά ότι οι ΣΣΕ δέν μπορούν έστω και δι' άναλογίας να έφαρμοσθούν και να έπεκταθούν σε άλλες κατηγορίες πλοίων που ανήκουν σε διάφορο εργοδοτικό φορέα από άπόψεως είδους πλοίου, απ' αυτόν που υπέγραψε τη ΣΣΕ. Τό πιο ένδιαφέρον όμως είναι ότι ή άπόφαση αυτή, συντασσόμενη με την άποψη του Νομικού Συμβούλου του ΥΕΝ Κ. 'Ανδρουτσόπουλου ό οποίος με την ύπ' αριθ. 172/83 Γνωμοδότηση του γνωμοδότησε ότι ή Ειδική Σ.Σ. έχει λήξει την 15.1.76, δέχεται επιτυχέστατα ότι ή άποψη αυτή του νομικού Συμβούλου του ΥΕΝ είναι όρθότερα και ή ισχύς της Ειδικής Σ.Σ. έχει λήξει από πολύ ένωρίτερα.

Η προσωπική μου άποψη και έκτίμηση είναι ότι ή άπόφαση αυτή είναι μία από τίς πιο ένδιαφέρουσες και σημαντικές αποφάσεις που έξεδόθησαν τελευταία άφου τέμνει και λύνει πολλά από τά προβλήματα που δημιουργήθηκαν από την έφαρμογή της Ειδικής ΣΣΕ «περί πλοίων εις Λίβανον» και δίνει την σωστή και νόμιμη κατεύθυνση για την έπίλυση μελλοντικών διαφορών.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
SUEZ CANAL
FINANCIAL AID
OPERATIONAL CONTROL
BUNKERS - Competitive prices

5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και 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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Νέα Τεχνολογία για ασφαλή ναυσιπλοΐα

Τού κ. ΑΝΤΩΝ. ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Η έλλειψη ορατότητας σε όμιχλη, περιβαντολλογικά αποτελέσματα καταιγίδων, ή παγωμένη θάλασσα, τά παγόμενα, ή μετακίνηση σημαντήρων από τη σωστή γεωγραφική θέση τους λόγω ρευμάτων και άλλα εμπόδια στη ναυσιπλοΐα, συχνά προκαλούν καθυστερήσεις και τραγικά συμβάντα στη κίνηση των πλοίων.

Η σύγχρονη ναυτιλιακή τεχνολογία, στη προσπάθειά της να ξεπεράσει τα εμπόδια και τους κινδύνους στη θάλασσα, επινόησε μία νέα ηλεκτρονική συσκευή, γνωστή με το όνομα «VIEWNAV».

Η εικονιζόμενη συσκευή, βασίζεται σε ηλεκτρονικό υπολογιστή, και παράγει ηλεκτρονικούς χάρτες σε έγχρωμη οθόνη. Η συσκευή είναι ηλεκτρονική συνδεδεμένη με το ραντάρ, το βυθόμετρο, το δρομόμετρο DOPPLER, το δέκτη δορυφορικής ναυτιλίας SATNAV, το LORAN C και το DECCA.

Ο έγχρωμος χάρτης εμφανίζει τη πορεία του πλοίου, καθώς αυτό κινείται διαμέσου της χαρτογραφημένης περιοχής, καθώς και τις εικόνες των άλλων πλοίων και λοιπών στόχων τους οποίους λαμβάνει το ραντάρ.

Η συσκευή χρησιμοποιεί το σύστημα LORAN-C για να δείχνει την ακριβή θέση του πλοίου επάνω στο χάρτη, ενώ το στίγμα του πλοίου φαίνεται επάνω στον έγχρωμο χάρτη, στον οποίο οι μάζες της στεριάς, κανάλια, λιμένες, σημαντήρες, κλπ. είναι εύκρινα διατυπωμένα.

Η οθόνη δείχνει πραγματική κίνηση, δηλαδή τα πλοία κινούνται ενώ ο χάρτης - εικόνα, παραμένει σταθερός.

Οι έγχρωμοι χάρτες εμφανίζονται αυτόματως και προχωρούν καθώς το πλοίο κινείται. Ο κάθε χάρτης είναι εικόνα στην οθόνη, αλλά και πραγματικά τυπωμένος από μηχανήμα έκτυπωσης PRINT έγχρωμος, λαμβάνει αριθμό από



την Έθνική Υδρογραφική Υπηρεσία καταχωρείται και φυλάσσεται μέσα στο COMPUTER και στα έρμάρια χαρτών του πλοίου. Οι χάρτες αυτοί επίσης εμφανίζουν βυθίσματα της περιοχής όπου κινείται το πλοίο, αφού η συσκευή αυτή είναι συνδεδεμένη με το βυθόμετρο.

Το «VIEWNAV» δίνει επίσης πληροφορίες για ειδικές πορείες, ώστε να ελαττώνεται στο ελάχιστο ή καταναλώνση καυσίμων και χρόνου και όλες οι ναυτιλιακές πληροφορίες εμφανίζονται με ηλεκτρονικά ψηφία στο άριστερό μέρος της οθόνης.

Ένας κινητός κάρσοντας, μπορεί να τοποθετηθεί επάνω στο χάρτη, για να δώσει διόπτευση και απόσταση μεταξύ του πλοίου και οποιουδήποτε εκλεγέντος σημείου.

Η συσκευή είναι εσωτερικά συνδεδεμένη με το κανονικό ραντάρ του πλοίου, έτσι ώστε οι εικόνες ραντάρ, να συνδυάζονται με εκείνες επάνω στον ηλεκτρονικό χάρτη. Η εσωτερική σύνδεση δεν επηρεάζει τη κανονική λειτουργία του ραντάρ. Όταν ένας σημαντήρας είναι εκτός πραγματικής θέσεως, ο ηλεκτρο-

νικός χάρτης δείχνει, πού κανονικά έπρεπε να είναι ο σημαντήρας ενώ ταυτόχρονα το ραντάρ δείχνει πού βρίσκεται ο σημαντήρας στη πραγματικότητα.

Η συσκευή «VIEWNAV» χρησιμοποιεί διαφορετικό LORAN-C για να δείξει επαναλαμβανόμενα στίγματα ενός πλοίου, με ακρίβεια μέχρι πέντε μέτρων. Η μονάδα αυτή, είναι επίσης συνδεδεμένη με τη πυξίδα GYRO διά τη σωστή πορεία. Το σύστημα αυτό συνίσταται από κονσόλα έλεγχου μήκους 14 ιντσών, από έγχρωμη οθόνη μήκους 24 ιντσών και ταμπλώ ηλεκτρονικών ψηφιακών αριθμών.

Σε περιοχές όπου το σύστημα LORAN-C δεν είναι διαθέσιμο, τότε οι λήψεις του συστήματος δορυφορικής ναυτιλίας SATNAV ή DECCA μπορούν να χρησιμοποιηθούν.

Ο Ναυτίλος αποστερημένος της ορατότητας λόγω όμιχλης, υπόκειται στον άμεσο κίνδυνο συγκρούσεως ή προσάρξεως. Βεβαίως το ραντάρ είναι μία μεγάλη βοήθεια, αλλά όταν ο άνθρωπος μάχεται τα στοιχεία και τους κινδύνους της φύσεως, χρειάζεται ισχυρά δπλα. Η συσκευή «VIEWNAV» προειδοποιεί το ναυτίλο, για τον επικείμενο κίνδυνο, ακόμη και σε μηδενική ορατότητα και εκτός από την αποφυγή κινδύνων αυξάνει τη παραγωγικότητα, επιτρέποντας στα πλοία να λειτουργούν περισσότερες ημέρες το χρόνο.

Αναλύοντας τα αποτελέσματα σε μικροδευτερόλεπτα, η συσκευή «VIEWNAV» άμέσως εμφανίζει με κείμενα, αριθμούς, και εικόνες, τί χρειάζεται ο Ναυτίλος να γνωρίζει, ώστε να παραμείνει ασφαλής και επάνω στη πορεία του, καθώς η μεγάλη έγχρωμη οθόνη VIDEO, εμφανίζει σταθερά και διορθωμένα τους ύδατινους δρόμους και τις συνθήκες κυκλοφορίας των πλοίων.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ, ΠΙΡΑΕΥΣ, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.



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



ARPAPHIL

SHIPPING AGENCY CORPORATION

SHIP AGENTS ● OPERATORS ● BROKERS ● MANNING ● CHARTERERS

Merchants Center Building — Room Nos 204 - 205
Padre Faura Corn. Mabini str. — ERMITA
MANILA — PHILIPPINES

Phones: 508.385 - 574.636 - 574.637 - 574.639
Telexes: 64365 ARPSHP PN - 40340 ARPASHP PN
Cable: ARPSHIP MANILA

**ΔΙΑ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΜΑΝΙΛΑ ΤΩΝ
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΙΚΑΝΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ, ΑΠΕΥΘΥΝΘΗΤΕ ΣΕ ΕΜΑΣ**

**Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΑ, ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ
ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ
ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΑΣ.**

Πληροφορίες στην Ελλάδα:
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ.: 808 4671 - 4



ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Κρατικές ναυπηγήσεις

Σύμφωνα με πρόσφατες δηλώσεις του προέδρου της μεγαλύτερης ναυπηγικής μονάδας ή Βραζιλιανή ναυπηγική βιομηχανία χρειάζεται την κρατική βοήθεια για να μπορέσει να επιβιώσει. Το προτεινόμενο σχέδιο αναφέρεται στην ανανέωση του βραζιλιανού εμπορικού στόλου με την ναυπήγηση νέων σύγχρονων και οικονομικών πλοίων συνολικού τοννάζ 15 εκατομ. τον. d.w. μέχρι το 1990. Σήμερα η εθνική οικονομία της χώρας χρησιμοποιεί χωρητικότητα τουλάχιστον 10 εκατομ. τον. d.w. που ανήκει σε ξένα συμφέροντα. 'Ακόμα την επόμενη δεκαετία 5 εκατομ. τόννων νέων πλοίων πρέπει να αντικαταστήσουν τα παλιά και ξεπερασμένα του σκάφη καθώς την δεκαετία του 1990 οι εξαγωγές της χώρας προβλέπεται να είναι αυξημένες κατά 40%. Σύμφωνα με τον κ. Φερράζ, το πρόγραμμα αυτό για την ανανέωση του στόλου και την επιβίωση της εθνικής ναυπηγικής βιομηχανίας θα μπορέσει να χρηματοδοτηθεί από το Ταμείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ένα κρατικό οργανισμό του οποίου τα έσοδα προέρχονται από έναν ειδικό φόρο στα εισαγόμενα είδη.

ΓΑΛΛΙΑ

Η δύναμη του στόλου

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του 'Υπουργείου Θαλάσσης, ο γαλλικός εμπορικός στόλος απέτελετο στις αρχές του έτους από 349 πλοία 7.997.987 τον. γκρός ή

13.828.059 τον. d.w.

Η δύναμη αυτή αναλύεται κατά κατηγορίες πλοίων ως ακολούθως: 26 επιβατικά 166.146 τον. γκρός, 243 φορτηγά 2.992.748 τον. γκρός (4.447.646 τον. d.w.) και 80 δεξαμενόπλοια 4.838.093 τον. γκρός (9.343.133 τον. d.w.). Στα φορτηγά περιλαμβάνονται τα πλοία τράμπς, τακτικών γραμμών, κοντέινερς, ψυγεία, μικτά, χημικών προϊόντων και τα άκτοπλοϊκά άνω των 500 κόρων. Στα δεξαμενόπλοια περιλαμβάνονται τα ποντοπόρα και άκτοπλοϊκά πετρελαιοφόρα και τα ύγραριοφόρα.

Σε σύγκριση με την 1η 'Οκτωβρίου 1984 παρουσιάζεται μείωση κατά επτά σκάφη και κατά 213.544 τον. γκρός (478.637 τον. d.w.).

'Εξάλλου από πλευράς νέων παραγγελιών, η στατιστική μνημονεύει 11 παραγγελίες μεγάλων πλοίων συνολικού τοννάζ 256.000 τον. γκρός, μεταξύ των οποίων ένα πλοίο τακτικών γραμμών, τρία πλοία κοντέινερς και δύο μπάλκ κάρριερς που ναυπηγούνται σε γαλλικά ναυπηγεία και πέντε μπάλκ κάρριερς που ναυπηγούνται στο εξωτερικό. 'Από το υπό ναυπήγηση τοννάζ, ποσοστό 85% θα παραδοθεί εντός του 1985 και το υπόλοιπο 15% εντός του 1986.

ΔΑΝΙΑ

Ο Μόλλερ και οι άλλοι

Κατά το 1984 η Δανική ναυτιλία εισήγαγε στη χώρα 21 δισεκατ. κορωνών σε ξένο συνάλλαγμα. Το μεγαλύτερο τμήμα του ποσού αυτού προέρχεται από τα πλοία γραμμής, στον τομέα των οποίων το συγκρότημα A.P. Moller κατέχει τη πλειοψηφία με 31 σκάφη. Το Ικανοποιητικό αυτό αποτέλεσμα οφείλε-

ται κυρίως στην ανατίμηση του δολλαρίου με το οποίο κατά κανόνα πληρώνονται οι ναύλοι. 'Αντίθετα οι ναυτιλιακές εταιρίες που δεν μετέχουν στις τακτικές γραμμές αντιμετωπίζουν μία πολύ δύσκολη αγορά και ελάχιστα ή ανύπαρκτα κέρδη. Πολλές απ' αυτές έχουν μεγάλες δυσχέρειες τόσο στην εξόφληση των χρεών τους όσο και στην πληρωμή των υψηλών τόκων.

Με 89 πλοία συνολικού τοννάζ 5.419.000 τον. d.w. το συγκρότημα Μόλλερ είναι αδιαφιλονίκητα η πρώτη εφοπλιστική επιχείρηση της χώρας, με μεγάλη διαφορά από τις άλλες. Δεύτερη κατά σειρά έρχεται η East Asiatic με 14 πλοία συνολικού τοννάζ 458.000 τον. d.w. 'Ακολουθούν κατά σειρά χωρητικότητας η Elsam με δύο πλοία 274.000 τον. d.w., η Nordøen AIS με έξι πλοία 211.900 τον. d.w. ή D/S Torm με πέντε πλοία 201.800 τον. d.w. και η Mercandia ή οποία βρίσκεται σε φάση έντυπωσιακής αναπτύξεως κατέχουσα ήδη 18 σύγχρονα ρό-ρό 106.500 τον. d.w.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Και τώρα κρουαζιερόπλοια

Η Έλλειψη ενδιαφέροντος σε παγκόσμιο επίπεδο για τη ναυπήγηση εμπορικών πλοίων στρέφει τους δραστήριους 'Ιάπωνες στη κατασκευή κρουαζιερόπλοίων. 'Ηδη τρία ιαπωνικά ναυπηγεία ανταγωνίζονται σκληρά τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά για την άναθεση της κατασκευής ενός σκάφους 15.000 τον. γκρός για Νορβηγούς πλοιοκτήτες. Παράλληλες διαβουλεύσεις γίνονται με πλοιοκτήτες της Λιβερίας για την ναυπήγηση ενός κρουαζιερόπλοιου δυναμικότητας 1.200 — 1.400 επιβατών που θα δρομολογηθεί στην Καραϊβική και για την ναυπήγηση για λογαριασμό Κινέζων εφοπλιστών ενός επιβατηγού σκάφους 600 επιβατών για τις γραμμές της Χαβάης. 'Ακόμη, συζητείται η ναυπήγηση δύο κρουαζιερόπλοίων δυναμικότητας 2.000 επιβατών για την «Royal Caribbean Cruise Line» και ενός σκάφους 4.500 επιβατών για την «Norwegian Caribbean Line». 'Αν και είναι μάλλον δύσκολο οι παραγγελίες αυτές να ανατεθούν στα ιαπωνικά ναυπηγεία λόγω των τοπικών υποχρεώσεων των Νορβηγών εφοπλιστών, οι 'Ιάπωνες έχουν ήδη στραφεί στον ναυπηγικό αυτό τομέα καθώς τα κρουαζιερόπλοια τη πε-

IN ARGENTINA

"PETROZAM" AGENCIA MARITIMA BUENOS AIRES

SHIPAGENTS AND BROKERS — MARINE SURVEYORS
STEAVEDORING — BUNKERING CONTRACTORS

PRESIDENT: CAPTAIN PETROS PETRAKOS

CHARTERERS AGENTS FOR:

- MESSRS. CIA CONTINENTAL S.A.
- LA PLATA CEREAL CO. SA
- CARGILL S.A.

PIRAEUS OFFICE:

"OCEANIDA LTD"

TEL.: 4528048

TLX: 212933 FULM GR

749, VIAMONTE ST. 20TH FLOOR

C. 1053 BUENOS AIRES - ARGENTINE

PHONES: 392.5548/5152/5455 — D D I. (054) -111-2291

TLX: 24381 PETZA AR/23224 PETROS AR

CABLES: "PETROZAM" BAIRE

ρίοδο αυτή εμφανίζουν σημαντική άνοδο των αξιών και εύκολία χρηματοδοτήσεως νέων ναυπηγήσεων λόγω των σημαντικών κερδών που πραγματοποιούν.

ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Νέο πλοίο - ψυγείο

Τό δεύτερο από τα τέσσερα πλοία ψυγεία που ναυπηγεί η «Χάρλαντ & Γούλφ» του Μπέλφαστ για την «Μπλου Στάρ Λάιν» βαπτίστηκε στις 28 Μαρτίου με το όνομα «Σκότις Στάρ». Στην τελετή ο πρόεδρος της «Χάρλαντ & Γούλφ» αφού αναφέρθηκε στην έπαφλή που υπάρχει μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυπηγού στις σημερινές συνθήκες της αγοράς και την άτυπα εξαίρεση των ναυπηγών ναύλων σημείωσε ότι για τους ναυπηγούς η περίοδος ανάκαμψης τοποθετείται πλέον πολύ θιγρότερα, ενώ ο οικονομικός πόλεμος τιμών μεταξύ της Ιαπωνίας και της Ν. Κορέας κατά τα δύο τελευταία χρόνια οδήγησε σε πτώση των τιμών σχεδόν κατά 30%, με αποτέλεσμα αυτής της πρακτικής πολλά ναυπηγεία της Κορέας να μη κερδίζουν παραγελίες κατά τους τελευταίους μήνες.

Μ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Δέν είναι πιά ο νεώτερος

Πρίν λίγα μόλις χρόνια ο βρεταννικός έμπορικός στόλος κολακευόταν να πιστεύει πως ήταν ένας απ' τούς νεώτερους σε ηλικία στόλους του κόσμου. Σήμερα αυτό δεν ισχύει πιά, δεδομένου ότι κατά τα στοιχεία του Υπουργείου Μεταφορών η μέση ηλικία του στόλου από τα 8.7 έτη έπεσε στα 9.3 έτη, σημειώνοντας από το 1977 ως το 1983 αύξηση του μέσου όρου κατά δύο μονάδες. Τα στοιχεία αυτά έρχονται να στηρίξουν τις θέσεις του βρεταννικού έφοπλισμού, ο οποίος προσπαθεί να πετύχει από την Κυβέρνηση φορολογικές απαλλαγές προς όφελος των έφοπλιστών ώστε να τούς προσελκύσει προς την παραγωγή νέων πλοίων.

Είναι προφανές ότι αν η Κυβέρνηση δεν περιλάβει τέτοιου είδους ρυθμίσεις στον καινούργιο προϋπολογισμό, η παρακμή του βρεταννικού στόλου θα ένταθεί τόσο με την περαιτέρω μείωση του τονάζ του όσο και με τη συνεχή αύξηση της μέσης ηλικίας του.

Ν. ΚΟΡΕΑ

Μείωση των παραγγελιών

Όπως ανακοίνωσε η Ένωση των Ναυπηγείων Ν. Κορέας, οι ξένες παραγγελίες κατά το δεύτερο εξάμηνο του 1984 παρουσίασαν μείωση κατά 35%. Συγκριτικά πάντως η μείωση αυτή είναι ελαφρότερη, δεδομένου ότι στο πρώτο εξάμηνο του 1984 είχε παρουσιασθεί μείωση της τάξεως του 60%.

Για όλο το 1984, οι ξένες παραγγελίες έπεσαν στα 2.4 εκατ. τον. γκρός έναντι των 3.8 εκατ. τον. γκρός του 1983. Η βελτίωση δέ που παρουσιάστηκε στο δεύτερο εξάμηνο οφείλεται στη δραστηριότητα του Όκτωβρίου κατά τον οποίο τα ναυπηγικά συμβόλαια εξαγωγής έφθασαν τα 623 εκατ. δολάρια, τα οποία αντιπροσωπεύουν το ένα τέταρτο του συνολικού ποσού του έτους που έφθασε τα 2.39 δισεκατ. δολ. του 1983.

Κατά το 1984 η Ν. Κορέα δέχτηκε μείωση κατά 16% του ναυπηγικού της προγράμματος στον έσωτερικό τομέα για να αντιμετωπίσει τον περιορισμό των έθνικών επενδυτικών κεφαλαίων και την παραινόμενη ναυτιλιακή κρίση. Σε αντιπερισπασμό, τα Κορεατικά ναυπηγεία απέδόθησαν σε μία έντονη συναγωνιστική προσπάθεια για την εξασφάλιση παραγγελιών από το εξωτερικό, ιδίως τούς έξι τελευταίους μήνες του έτους. Παράλληλα η προσπάθεια αυτή στράφηκε κυρίως προς την αναζήτηση παραγγελιών κατασκευής πλωτών γεωτρυτικών εξεδρών.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Προβλέπεται μείωση

Κατά την άποψη της Ένώσεως Νορβηγών Έφοπλιστών, ο νορβηγικός στόλος προβλέπεται να μειωθεί περαιτέρω εντός της προεχούς τριετίας. Δηλαδή έναντι των σημερινών 750 πλοίων 29.9 εκατ. τον. d.w., υπολογίζεται στα τρία επόμενα χρόνια να μειωθεί σε 700 πλοία 19 εκατ. τον. d.w. Το 60-70% αυτής της μείωσης θα οφείλεται στα VLCC και ULCC καθώς και στα μικτά πλοία. Ειδικότερα προβλέπεται ότι στο τέλος του 1987 ο υπό νορβηγική σημαία έμπορικός στόλος θα περιλαμβάνει τονάζ 10.5 εκατ. τον. d.w. σε μεγάλα δεξαμενόπλοια, 7 εκατ. τον. d.w. σε μπάλκ κάρριερς και μικτά, 1.5 εκατ. τον. d.w. σε φορτηγά, ενώ περί τα 3 εκατ. τον. d.w. θα αναφέρονται σε πλοία βοηθητικών

υπηρεσιών.

Πρέπει πάντως να ληφθεί υπόψη ότι περισσότερα των 50 πλοίων θα ανήκουν στη νορβηγική πλοιοκτησία έστω και αν τελούν υπό ξένες σημαίες. Έτσι σε συνολικό τονάζ θα υπάρξει έλλειμα 2 περίπου εκατ. τον. d.w. το οποίο θα οφείλεται στην πώληση γιά διάλυση των πολύ μεγάλων μονάδων, οι οποίες θα αντικατασταθούν από μικρότερα και εξειδικευμένα πλοία.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ναυτεργατική άνεργία

Η Σουηδική ναυτιλία δέν μπόρεσε να αποφύγει την κρίση απασχολήσεως που μαστίζει γενικά όλες τις ναυτικές χώρες. Το ποσοστό άνεργίας στο Σουηδικό έμπορικό ναυτικό έχει ήδη ξεπεράσει το 10%, ενώ μέσα στην τελευταία δεκαετία οι Σουηδοί ναυτικοί μειώθηκαν από 25 σε 13 χιλιάδες.

Αυτή τη δυσάρεστη κατάσταση ήρθε να βαρύνει η πτώχευση του οίκου Σαλέν. Στην αρχή τα ναυτικά συνδικάτα είχαν έλπίσει ότι οι συνέπειες δέν θα ήτο τόσο δραματικές και ότι το ένα τρίτο τουλάχιστον των θέσεων απασχολήσεως θα έμεναν στη χώρα. Στην πραγματικότητα όμως η πλειονότητα των πλοίων της Σάλενινβεςτ ή πουλήθηκαν ή θα πουληθούν στο εξωτερικό και οι περισσότερες θέσεις εργασίας θα χαθούν. Γι' αυτό και τα συνδικάτα έκαναν έκκληση στο Σουηδικό έφοπλισμό να βοηθήσει ώστε να διατηρηθούν υπό την έθνική σημαία όρισμένες μονάδες που επρόκειτο να πουληθούν. Πρόκειται κυρίως γιά τα έξι πλοία του τύπου Winter τα οποία προς το παρόν διαχειρίζεται η κρατική εταιρία Ζένιτ.

Πάντως λόγω των οικονομικών περιστάσεων της χώρας δέν φαίνεται πιθανή κυβερνητική παρέμβαση. Είναι χαρακτηριστικό όμως το ότι τα συνδικάτα περιώρισαν τις απαιτήσεις τους γιά το 1985 σε μισθολογική αύξηση 5%, παραδεχθέντα την Κυβερνητική άποψη ότι δέν μπορεί να υπάρξει αύξηση της αγοραστικής δυνάμεως όταν ο πληθωρισμός αυξάνει.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Αποσύρονται από τη ναυτιλία

Τό ναυτιλιακό συγκρότημα «Τζαρντίν Μάθeson» ανακοίνωσε πρόσφατα την απόφασή του να αποσυρθεί από την ναυτιλιακή αγορά σε μία προσπάθεια να στρέψει το ενδιαφέρον του σε περισσότερο προσοδοφόρες επιχειρήσεις. «Ηδ από τα 37 πλοία του στόλου του συγκροτήματος έχουν μείνει μόνο τα 20 και αυτά πρόκειται σύντομα να διατεθούν προς πώληση αποφέροντας στην εταιρία ποσό 700 - 800 εκατ. δολαρίων Χόγκ Κόγκ. Τό γκρούπ θα διατηρήσει τις ναυλομεσιτικές του επιχειρήσεις οι οποίες πιστεύεται ότι μπορούν να αποδώσουν κάποια κέρδη στο έγγυς μέλλον και θα προχωρήσει σε επενδύσεις στον ασφαλιστικό τομέα. Τό συγκρότημα «Τζαρντίν Μάθeson» είναι τό δεύτερο που αποσύρεται από τό ναυτιλιακό στερέωμα του Χόγκ Κόγκ τό 1985. Είχε προηγηθεί η «Ιντερνάσιοναλ Μάριταιμ Κάρριερς» με απόφαση όπως οι ναυτιλιακές της επιχειρήσεις αποτελέσουν μακροπρόθεσμο μόνο τό 40% των συνολικών επενδύσεων του συγκροτήματος.

" SACORAFOS "

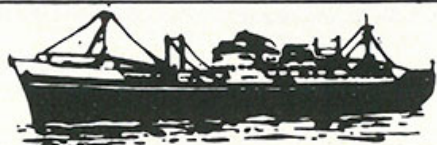
TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι πλοίων:

— «Στάμος», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο No. 915, 33.300 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Nueva Gloria Corporation» (κ. Κων. Φαφαλιός).

— «Φλάγκσιπ Λ.», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Litiora», υπό βρετανική σημαία, 159.633 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Eivnavi Inc.» (κ. Κων. Χατζηαντωνίου).

— «Ιος», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο No. 1.024, 34.400 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Vical Shipping Corporation» (κ. Γεώργ. Παπάλης).

— «Ανάφη», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο No. 1.025, 34.400 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Theal Shipping Corporation» (κ. Γεώργ. Παπάλης).

— «Ατλαντίς», δεξαμενόπλοιο, πρώην «White Peony» υπό παναμαϊκή σημαία, 44.601 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Firal Shipping Corporation» (κ. Γεώργ. Παπάλης).

— «Αννα Σιέρρα» φορτηγό, πρώην «Iron York» υπό αυστραλιανή σημαία, 6.350 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Constellation Marine Corp.» (κ. Εύαγ. Σαραβάνος).

Παραλαβές

Από τή ναυπηγεία τής Χερσώνας παραδόθηκε στον Όμιλο του κ. Μ. Κυριακού τόν πρόντακτ κάρριερ «Αθήναι Φιντέλιτυ» 29.940 τόν. d.w., 18.510 τόν. γκρός καί ύψωσε σημαία Κύπρου.

Από τή ναυπηγεία τής «Μιτσουμπίσι Χέβυ Ινταστρις» παραδόθηκε στην εταιρία «Τεο Shipping» τόν μπάλκ κάρριερ «Βαμάντ Γουέ-ηβ» 28.233 τόν. d.w. καί 16.623 τόν. γκρός.

Τόν σκάφος φέρει τή κλάση του Lloyds Register, είναι εφοδιασμένο μέ μηχανή χαμηλής καταναλώσεως Σούλτζερ τύπου 4RTA 58 καί ύψωσε σημαία Παναμά.

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν τόν Ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Fortune Leader» 22.670 τόν. d.w., 14.072 τόν. γκρός του 1977, έναντι τιμής περί τών 2.8 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του φορτηγού τύπου «τράμκο» «Αιητζιαν Ντέστιν» 7.566 τόν. d.w., 4.838 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στη Βραζιλία τόν 1971, έναντι τιμής περί τών 600.000 δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθησαν τή α-δελφά φορτηγά πλοία «Αίγις Φρήντομ» καί «Αίγις Φέημ» 15.379 τόν. d.w. 8.927 τόν. γκρός, ναυπηγηθέντα στην Ελλάδα στή «Ελληνικά Ναυπηγεία» τόν 1969, έναντι τιμής 800.000 δολларίων en bloc.

— Υπό τήν αίρεση τής τελικής επιθεωρήσεως επωλήθη σέ Έλληνες τόν παναμαϊκό δεξαμενόπλοιο «Hassan B» 63.156 τόν. d.w., 35.397 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1964, έναντι τιμής περί τών 1,3 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές τών δύο Ιαπωνικών δεξαμενοπλοίων τύπου Aframax «Kaisel Maru» 87.452 τόν. d.w. καί «White Peony» 87.433 τόν. d.w., άμφοτερα ναυπηγήσεως 1975, τή όποια πληρούν τίς προϋποθέσεις του IMO. Τή σκάφη άποκτήθηκαν έναντι τιμής en bloc περί τών 12 εκατομ. δολларίων καί ύψωσαν τήν κυανόλευκο μετονομασθέντα ήδη αντίστοιχα σέ «Νήσος Άμοργός» καί «Ατλαντίς».

— Τέλος, μεταξύ Έλλήνων φέρεται πωληθέν τόν μπάλκ κάρριερ «Βασιλική» 28.600 τόν. d.w., 16.300 τόν. γκρός, Ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής πού ξεπερνά τή 5 εκατομ. δολларία.

Διαλύσεις

— Σέ μή κατανομαζόμενους διαλυτές επωλήθη τόν πολύ παλαιό στροβιλοκίνητο ελληνικό φορτηγό «Αλέξανδρος Κορυζής» 7.207 τόν.γκρός, ναυπηγήσεως 1944, αντί δολ. 65 ανά τόννο έλ. έκτοπίσματος.

— Νοτιοκορεάτες διαλυτές αγόρασαν τόν μικτό σκάφος «Ρομάντικ», 77.049 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, αντί δολ. 138 ανά τόννο βάρους.

— Στό Πακιστάν επωλήθη γιά διάλυση τόν ελληνικό φορτηγό «Σάν Δημήτρης» 11.000 τόν. γκρός του 1968, αντί δολ. 90,50 ανά τόννο έλ. έκτοπίσματος.

— Έναντι τιμής πού κυμαίνεται περί τών

130 δολ. ανά τόννο βάρους επωλήθη γιά διάλυση στή Νότιο Κορέα τόν ελληνόκτητο σούπερτάνκερ «Γουόρλντ Ρηζόλβ» 114.709 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τόν υπό σημαία Κύπρου στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Μαριπέρα» 57.027 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1966, αντί δολ. 133 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος. Τόν σκάφος έχει βάρος πλέον τών 18.000 τόννων.

Οι δεξαμενισμοί

Σύμφωνα μέ σχετικά στοιχεία, κατά τόν δεύτερο δεκαπενθήμερο του Άπριλιου, ή μεγάλη πλωτή δεξαμενή του ΟΛΠ θά είναι άπασχολημένη ως έξης:

Στίς 16 καί 17 τόν «Όλύμπικ Πρίνς», στίς 18 καί 19 τόν «Έλλην Γ.», στίς 22, 23 καί 24 τόν «Όλύμπικ Λίμπερτυ», στίς 25, 26, 27 καί 28 τόν «Πήγασος» καί στίς 29.30 τόν «Όσεαν Πρίνς».

Η μεγάλη μόνιμος έχει προγραμματισθεί ως έξης: Στίς 16 καί 17 τόν «Αίγαίον», στίς 18 καί 19 τόν «Ατλας Ι», στίς 22 τόν «Άκρούς», στίς 23 καί 24 τόν «Γεώργιος Κατζηκυριάκος», στίς 25 καί 26 τόν «Σίτυ όφ Μύκονος» καί στίς 29 καί 30 τόν «Ιόνιαν Μούν».

Σοβιετικοί συνδικαλιστές προσκεκλημένοι τής ΠΝΟ

Επίσημη έπίσκεψη στην Ελλάδα θά πραγματοποιήσουν από 20 έως 26 του Άπριλιου 1985 ό Πρόεδρος καί ό Διευθυντής Διεθνών Σχέσεων τής Κεντρικής Έπιτροπής του Συνδικάτου Ναυτεργατών τής Σοβιετικής Ένωσης κ.κ. Ο. Sychenikov καί V. Kerr αντίστοιχα. Οι Σοβιετικοί συνδικαλιστές έρχονται στην Ελλάδα ύστερα από πρόσκληση πού τούς άπηύθυνε ό γεν. γραμματέας τής Πανελλήνιας Ναυτικής Όμοσπονδίας κ. Μιχ. Ζενζεφύλης.

Κατά τήν έδώ παραμονή τους θά έχουν συζητήσεις μέ τή διοίκηση τής ΠΝΟ πάνω σέ διμερή καί πολυμερή θέματα, θά γίνουν δέ δεκτοί από τόν Έπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα. Τέλος, θά συναντηθούν μέ τή Διοίκηση τής Γ.Σ.Ε.Ε. καί του Έργατικού Κέντρου Πειραιώς.

Τόν πιστοποιητικό άσυρμάτου

Λόγω οικονομικών δυσκολιών καί ανεπάρκειας προσωπικού, ή υπεύθυνη άρχή γιά τήν επιθεώρηση τών ηλεκτρονικών εγκαταστάσεων ενός πλοίου, ή Όμοσπονδιακή Έπιτροπή Τηλεπικοινωνιών, δυσκολεύεται νά έξυπηρετήσει όλα τή πλοία πού καταπλέουν σέ λιμάνια τών ΗΠΑ. Γιά τόν λόγο αυτό τή πιστοποιητικά του πλοίου πρέπει νά είναι έγκυρα καί γιά τόν ταξίδι μέχρι τόν επόμενο λιμάνι όπου μπορεί νά γίνει ή επιθεώρηση ή ή εταιρία μπορεί νά άνανεώσει τή πιστοποιητι-

«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

κά του πλοίου διενεργώντας επιθεώρηση της ηλεκτρονικής εγκατάστασης με δικά της έξοδα.

Συγχαρητήρια σέ ναυτικούς

Ο ύπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κατσιφάρας συνεχάρη τους πλοίαρχους και τα πληρώματα των ελληνικών πλοίων «Σίλβερ Λήντερ» και «Εφesos» γιατί στις 26 και 31 Μαρτίου αντίστοιχως διέσωσαν ανοικτά από το Σαλβαδόρ και τη Σε-νεγάλη συνολικά 11 άτομα που επέβαιναν σέ ένα Καναδικό μικρό σκάφος και σέ ένα α-λιευτικό που είχαν μείνει ακυβέρνητα. Στην ίδια περιοχή της Σενεγάλης, το ελληνικό πλοίο «Ιδέα» διέσωσε επτά ψαράδες που εί-χαν μείνει στην ακυβέρνητη βάρκα τους επί μία εβδομάδα.

Πιστοποιητικά άπαλλαγής από τη SOLAS 74

Τό Υπουργείο Ναυτιλίας αποδέχθηκε την εγκύκλιο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφα-λείας του IMO, μέ την οποία επιτρέπεται ή έκδοση πιστοποιητικού άπαλλαγής ενός πλοίου από όρισμένους κανονισμούς της SOLAS 74.

Εξάλλου σύμφωνα μέ απόφαση του IMO πού τροποποίησε την SOLAS 74/78 μέ έναρ-ξη ισχύος από 1.9.84 τά νέα και τά υπάρχον-τα πλοία θά επιθεωρούνται από πλευράς ά-σφαλείας, βάσει των νέων διατάξεων και ά-παιτήσεων.

Η διέλευση από τό Σουέζ

Όπως ανακοίνωσε ό Όργανισμός της Διώρυγας του Σουέζ, θά ένταθούν οι έλεγ-χοι στά διερχόμενα πλοία γιά την τοποθέτη-ση και καλή λειτουργία των προβολέων. Σέ περίπτωση πού ή εγκατάσταση δέν είναι σύμφωνα μέ τούς κανονισμούς της SCA και οι επιδιορθώσεις δέν γίνονται στή δεύτερη διέλευση της διώρυγας, στό πλοίο θά έπι-

βάλλεται πρόστιμο 3.000 λιρών Αιγύπτου μέ-χρι νά γίνουν οι επισκευές και θά άπαγορεύ-εται ό κυκερινός διάπλους της διώρυγας.

Άκόμα αύστηρά πρόστιμα καθορίζονται γιά ρύπανση της διώρυγας μέ λύμματα, από 3.000 - 6.000 Λ.Α. και φυλάκιση έξι μηνών ό-πως επίσης και πρόστιμα άν ό πλοίαρχος δέν άναφέρει στόν Όργανισμό ρύπανση πού παρατήρησε. Τίς ύποχρεώσεις αυτές έ-χουν και τά πλοία χωρών πού δέν έχουν ύπο-γράψει την MARPOL.

Οι καταδίκες γιά τή ναυταπάτη του Δ/Ε «Σάλεμ»

Συνολικές ποινές φυλάκισης 23 χρόνων και 2 μηνών επέβαλε στις 8 Άπριλίου τό Πενταμελές Έφετείο Πειραιώς στους πέντε από τούς 14 κατηγορουμένους πού δικάζον-ταν γιά τή περιβόητη ναυταπάτη του λιβε-ριανού υπερδεξαμενοπλοίου «Σάλεμ» τό ό-ποιο βυθίστηκε στις 16 Ιανουαρίου 1980 ά-νοικτά της Σενεγάλης, άφού προηγούμενος είχε ξεφορτώσει φορτίο 196.000 τόννων άρ-γού στή Νοτ. Άφρική.

Στόν ναυτικό πράκτορα Νίκο Μιτάκη έπε-βλήθη κάθειρξη 11 χρόνων γιά ήθική άυ-τουργία σέ πρόκληση ναυαγίου και άπλή συ-νεργία σέ ύπεξαίρεση φορτίου.

Στόν Α. Μηχανικό του σκάφους, Άντώνη Καλομοιρόπουλο, έπεβλήθη ποινή τεσσά-ρων χρόνων. Από τρία χρόνια φυλάκιση έ-πεβλήθη στους μηχανικούς, Ι. Μαύρο και Γ. Θεοδοσίου και τέλος φυλάκιση 2 χρόνων και 2 μηνών στόν άσυρματιστή Β. Ευαγγελίδη.

Όλοι, μετά την καταδίκη τους όδηγήθη-καν στόν Κορυδαλλό.

Στό Ναυτικό Έπιμελητήριο

Μετά τή παραίτηση του κ. Θανάση Μα-ρκόπουλου από τή θέση του αντιπροέδρου Β' στή θέση του άναδείχθηκε ό κ. Κώστας Κο-μνηνός, μέχρι τώρα μέλος της διοικούσας έ-πιτροπής του Ναυτ. Έπιμελητηρίου Έλλά-δος.

Άλλαγές στό διοικητικό Συμβούλιο της Ναυτιλιακής Λέσχης

Μετά την παραίτηση του κ. Σαβ. Καλαφα-τίδη από τό διοικητικό συμβούλιο της Ν.Α.Π. τή θέση του αντιπροέδρου κατέλαβε ό κ. Νί-κος Α. Βερνίκος και τή θέση του γεν. γραμ-ματέα ό κ. Άλ. Άλεξανδράκης, ένώ ό κ. Μπαϊρακτάρης άναδέχθηκε νέο μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Ναυτιλιακής Λέ-σχης.

Ο κ. Α. Άντερσον στήν «Παπαρη-στίδης Μαρिताίμ»

Άπό 1 Άπριλίου, ό κ. Α. Άντερσον, γνω-στός στήν ελληνική έφοπλιστική οικογένεια από τή προηγούμενη συνεργασία του μέ την «Έξον Κορπορέτιον» και την «Ολύμπικ Μαρिताίμ», άνέλαβε καθήκοντα διευθυντού προγραμματισμού και άναπτύξεως στήν «Παπαρηστίδης Μαρिताίμ» μέ έδρα τό Λον-δίνο.

Η 54η Σύνοδος του IMO

Στά κεντρικά γραφεία του IMO στό Λονδί-νο, πραγματοποιήθηκε μεταξύ 25-29 Μαρ-τίου ή 54η Σύνοδος της Διεθνούς Ναυτιλια-κού Όργανισμού μέ βασικό θέμα: Consid-eration of the question of Salvage, In Partic-ular revision of the 1910 Convention on Salv-age and Assistance at Sea.

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος έκ-προσώπησαν στή Σύνοδο οι κ.κ. Ι. Περράκης και Κ. Άποστολάκης.

Μέ την εύκαιρία σημειώνομε ότι ό κ. Άπο-στολάκης μετέσχε πρόσφατα ως όμιλητής σέ έθνικό σεμινάριο πού έλαβε χώρα στήν Άλεξανδρεία της Αιγύπτου. Τόν κ. Άποστο-λάκη προσκάλεσαν ό Αιγυπτιακός Όργανι-σμός Λιμένων και Φάρων και τό Πανεπιστή-μιο της Άλεξανδρείας γιά νά μιλήσει γύρω από τά Νομικά θέματα πού άναφύονται από την έφαρμογή της MARPOL 73/78.

Η ναυσιπλοία στά στενά της Μεσσηνης

Μετά τή σύγκρουση Ισπανικού πετρελαιο-φόρου μέ τό ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Πά-τμος» οι ιταλικές άρχές καθιέρωσαν αύστη-ρά μέτρα γιά τήν άσφαλή ναυσιπλοία στά Στενά της Μεσσηνης. Συγκεκριμένα άπαγο-ρεύεται ή διέλευση των στενών σέ πλοία ά-νω των 5.000 τον. d.w. πού μεταφέρουν προϊόντα άργού ή ρυπαντές χωρίς την ύπο-χρεωτική παρουσία και πλοήγηση από πλοη-γό. Τά πλοία πρέπει νά έπικοινωνούν μέ τό «Μεσσηνη Ράδιο» τουλάχιστον 12 ώρες πρίν και νά πληροφορούν τίς άρχές γιά τό όνομα και τά διεθνή διακριτικά του πλοίου, σημαία, τοννάξ, είδος φορτίου και άλλες πληροφο-ρίες.

Αύξηση λιμενικών τελών στή Σαουδική Άραβία

Αύξήθηκαν από τίς 5 Άπριλίου τά λιμενι-κά τέλη σέ όρισμένα λιμάνια της Σαουδικής Άραβίας. Οι ένδιαφερόμενοι μπορούν νά προμηθεύονται τό σχετικό έντυπο της Λιμε-νικής Άρχής της Σαουδικής Άραβίας από τή γραμματεία της Ε.Ε.Ε.

Δωρεές

Στή μνήμη των γονέων τους Ιωάννη και Μαρίας Πατέρη, οι κυρίες Ευγενία Νικ. Πα-τέρα και Ρούλα Γ. Δάμπαση διέθεσαν τό πο-σό των 3 έκατομ. δραχμών γιά τήν άνακατα-σκευή του Άγροτικού Ιατρείου Οίνουσσών.

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex: 71080 CHIOS NA

Cables: CHIOS NAPLES

Εξερευνήσεις στο Αιγαίο

Από τις εκδόσεις «ΤΕΛΕΘΡΙΟ» κυκλοφόρησε σέ συνεργασία με το Ίνστιτούτο Πολιτικών Μελετών του Υπουργείου Έξωτερικών το ενδιαφέρον βιβλίο «Κατακτητική Ναυσιπλοία στο Αιγαίο 1521», που βασίζεται στο ημερολόγιο του Τούρκου θαλασσοπόρου και γεωγράφου Πίρι Ρέις.

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ»

Του ναυπηγού κ. Κων. Φιλίππου

Από το Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας, εκδόθηκε η μελέτη του ναυπηγού κ. Κων. Φιλίππου για τα ναυτικά ατυχήματα στις ελληνικές θάλασσες. Πρόκειται περί μίας αρκετά έμπεριστατωμένης στατιστικής έρευνας που περιλαμβάνει λεπτομερή στοιχεία για τις Συγκρούσεις, Προσαράξεις, Ακυβερνησίες, Είσοδες Υδάτων και Πυρκαϊές που συνέβησαν στις θαλάσσιες περιοχές του Αιγαίου, Ιονίου, Καρπάθιου και Κρητικού Πελάγους μεταξύ των ετών 1978 και 1982. Η έρευνα αναλύεται σε 33 πίνακες που περιλαμβάνουν στοιχεία για κάθε ατύχημα όπως τύπος και χαρακτηριστικά των πλοίων, είδος ατυχήματος, αν δόθηκε βοήθεια στα κινδυνεύοντα πλοία και αριθμός απωλειών, λιμένες με πυκνή κυκλοφορία και στατιστική ανάλυση των ατυχημάτων κατά χρονικό περίοδο.

Ακολουθούν συμπεράσματα σχετικά με τις επικίνδυνες περιοχές, τύπο και ηλικία των σκαφών που υπέστησαν ατύχημα και για τα πλέον συνηθισμένα είδη ατυχημάτων. Από τις πλέον επικίνδυνες περιοχές είναι ο Αμβρακικός Κόλπος με ένα ατύχημα κάθε 201 κινήσεις πλοίων, ενώ στο αντίθετο άκρο ο λιμένας του Πειραιά είναι από τις ασφαλέστερες περιοχές με δείκτη ατυχημάτων 15 άνω 100.000 κινήσεις πλοίων.

Η στατιστική μελέτη αποκαλύπτει επίσης πολλά μη εμφανή γεγονότα όπως ότι παράγοντες όπως η κακοκαιρία, η κακή ορατότητα, η νύχτα δεν επηρεάζουν τον αριθμό των συγκρούσεων και τέλος η μελέτη περιλαμβάνει χάρτες των ελληνικών θαλασσών όπου παρουσιάζονται οι περιοχές ατυχημάτων.

Η μελέτη του κ. Φιλίππου είναι μία πολύ χρήσιμη εργασία που θα βοηθήσει στη λήψη των κατάλληλων μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοίας στις ελληνικές θάλασσες.

Μηνύματα προς τούς ναυτικούς για τό Πάσχα

Έπ' ευκαρία των εορτών του Πάσχα άπύθουν μηνύματα προς τούς ναυτικούς ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κατσιφάρας, ο πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλης και ο γεν. γραμματέας της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης.

Ο Υπουργός στο μήνυμά του ύπογραμμίζει τα έξής:

Έλληνίδες και Έλληνες ναυτικοί,

Θάθελα τούτες τις στιγμές νάμαι κοντά σας, πλάι σας, και στη γέφυρα, στη μηχανή, στο κατάστρωμα νά σας σφίξω τό χέρι και νά σας μεταφέρω τό μηνύματα των δικών σας, τήν αγάπη και τήν ευγνωμοσύνη της Πατρίδας. Αλλά ή πραγματικότητα, μάς θέλει μακριά, χιλιάδες ίσως μίλια, πού όμως δέν μάς χωρίζουν γιατί σ' οποια θάλασσα και άν βρισκόσθε, βρίσκομαι με τή σκέψη μου κοντά σας.

Η Κυβέρνηση και εγώ προσωπικά ξέρουμε καλλίτερα από τό καθένα τήν προσφορά σας και τό προβλήματά σας, προβλήματα για τό όποια άλλωστε καθημερινά αγωνιζόμαστε. Και θέλω νά σας διαβεβαιώσω για μία άκόμα φορά ότι παρά τή δύσκολη διεθνή οικονομική συγκυρία προσπαθούμε με κάθε τρόπο νά ανακουφίσουμε τό κλάδο σας με τή λήψη συγκεκριμένων μέτρων για τήν προστασία των συμφερόντων σας.

Τούτες όμως τις Άγιες μέρες ή άπουσία σας είναι πάνω από μέτρα, πάνω από ύλικές αξίες. Αυτό πού εύχομαι για σας μαζί με τούς συγγενείς και τούς φίλους σας είναι νά περάσετε τό Πάσχα με τή σκέψη ότι όλοι μας βρισκόμαστε νοερά κοντά σας.

Έλληνίδες και Έλληνες ναυτικοί Καλό Πάσχα.

Ο κ. Γουρδομιχάλης αναφέρει τα έξής:

Μέ τήν εύκαιρία των εορτών του Πάσχα και έκ μέρους όλων των συναδέλφων μου, άπευθύνω θερμές εύχές στους αξιωματικούς και τά πληρώματα της ναυτιλίας μας για

πρόοδο, ύγεία και ευημερία. Καλή Άνάσταση και καλά ταξίδια.

Τέλος ο κ. Ζενζεφύλλης ύπογραμμίζει:

Τό Πάσχα μάς έρχεται μέσα σε μία άτμόσφαιρα φορτισμένη από τά διογκωμένα προβλήματα όλόκληρης της εργατικής τάξης αλλά και από τά παναθρώπινα και τά έθνικά μας προβλήματα.

Ο ξεφρενος χορός των εξοπλισμών και της προετοιμασίας του πυρηνικού όλεθρου του πλανήτη μας συνεχίζεται, τήν ίδια ώρα πού εκατοντάδες χιλιάδες συνάνθρωποί μας πεθαίνουν από τήν πείνα.

Οι άπειλές κατά της πατρίδας μας είναι πάντα ύπαρκτές και ή Κύπρος πορεύεται τό Γολγοθά της κατοχής της από τά Τουρκικά στρατεύματα.

Η εργατική τάξη σε όλον τόν κόσμο καλείται νά πληρώσει τό μεγαλύτερο μέρος για τήν παγκόσμια οικονομική κρίση και έμεις οι ναυτεργάτες αντιμετώπιζουμε καθημερινά τό φάσμα της άνεργίας.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες και μέσα σε αυτή τή συγκυρία, ή εργατική τάξη — και έμεις οι ναυτεργάτες αναπόστατο κομμάτι της — καλούμαστε νά πορευτούμε τό δρόμο του άγώνα για τήν έδραίωση της παγκόσμιας Ειρήνης, για τό σταμάτημα των βάνουσων έπεμβάσεων στις διάφορες χώρες, για τήν υπεράσπιση της άνεξαρτησίας και έθνικής αξιοπρέπειας, για τήν κατάκτηση της δίκαιης άμοιβής του μόχθου μας, για τήν έξασφάλιση του άναφαίρετου δικαιώματός μας για δουλειά.

Συναδέλφοι Ναυτεργάτες,

Άς πορευτούμε όλοι σε μία αδιάσπαστη ένότητα τό δρόμο του άγώνα και άς είμαστε βέβαιοι ότι τότε και μόνο τότε θά άναφωνήσουμε σε μία φωνή με τούς όπου γής εργαζόμενους, με τούς όπου γής τίμιους ανθρώπους.

Σε σας συναδέλφοι και στις οικογένειές σας, εύχομαι Καλά ταξίδια, ύγεία, προκοπή και Καλήν Άνάσταση.

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



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	Έλληνική	5.580	1972	Ράουμα για Βαλτιμόρη, υπέστη έκρηξη και είσοροή υδάτων στις 26/3 και κατέπλευσε στο Μπρούκλιν για επιθεώρηση και επισκευές.
ΑΔΑΜΑΣ	Λιβεριανή	45.300	1983	Υδροδεξαμενίσθηκε στο Σακάιντε, συνεπεία προσάραξης στο Κόμπε, στις 1/4.
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	Έλληνική	9.998	1978	Άμβούργο για Βρέμη, έμφορτο, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 28/3. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στη Βρέμη.
ΓΑΡΜΠΗΣ	Έλληνική	36.038	1967	Απώλεσε την άγκυρα και μέρος της άλυσίδας στον Μισισισιππή στις 26/3. Επισκευές αναβλή-κε.
ΜΑΡΙΓΟΥΝΤ	Παναμαϊκή	4.985	1972	Ίψγουϊτς για Βεγγάζη, έμφορτο, κατέπλευσε στην Βρέστη για επισκευές έπειτα από κακοκαιρία που συνάντησε στον Βισκαϊκό στα τέλη Μαρτίου.
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ	Μάλτας	4.207	1968	Κατά τό ταξίδι από Μαπούτο για Τζέντα στα τέλη Μαρτίου, υπέστη βλάβες στην μηχανή, πυρκαϊά και μικρή είσορή υδάτων. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στη Τζέντα.
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	Έλληνική	5.802	1977	Επιθεωρήθηκε στο Γκουγιακουίλ συνεπεία ζημιών στη μηχανή που υπέστη στις 16-19/3.
ΦΡΟΣΩ Κ.	Έλληνική	9.069	1970	Εκτέλεσε υδροδεξαμενισμό και επισκευές στη Μάλτα στις 1/4, συνεπεία βλάβης της ηλεκτρογεννήτριας.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	Έλληνική	15.269	1978	Συγκρούστηκε στη Βομβάη, στις 31/3, με τό φορτηγό «Jalaganta» χωρίς να ύποστεί σοβαρές ζημιές.
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΘ	Έλληνική	20.723	1966	Εύρωπη για Σαουδική Άραβία έμφορτο δημητριακών, άκνητοποιήθηκε ΝΔ της Κρήτης στις 5/4 και ρυμουλκήθηκε προς Πειραιά.
ΔΟΤΩ	Λιβεριανή	35.191	1968	Γάνδη για Άργεντινή, προσάραξε στις 26/3 στο Ρίβερ Πλέϊτ. Αποκολλήθηκε χωρίς βοήθεια στις 27/3 και κατευθύνθηκε προς Ροζάριο.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	Παναμαϊκή	15.844	1977	Ανέφερε ζημιές στο πηδάλιο στον Πειραιά στις 5/4.
TANKERΣ:				
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.	Λιβεριανή	38.278	1965	Κατά την εκφόρτωση καυσίμων στη Κωνσταντζα στις 31/3, υπέστη πυρκαϊά που προξένησε σοβαρές ζημιές στην υπερκατασκευή, τό μηχανοστάσιο και τό ηλεκτρικό σύστημα. Ο πλοίαρχος και δύο μέλη του πληρώματος τραυματίσθηκαν κατά την κατάσβεση της πυρκαϊάς.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

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

Η ναυλαγορά

Σπάνια ένα δεκαπενθήμερο της παγκόσμιας ναυλαγοράς λειτούργησε μέσα σε τόσο στενά περιθώρια εργασίμου χρόνου. Οι άργιες του δυτικού Πάσχα σε συνδυασμό με όρισμένες εορτές στο χώρο της 'Απω Ανατολής κράτησαν το σύνολο σχεδόν των πρωταγωνιστών της ναυλαγοράς εκτός γραφείων. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την έλλειψη του ορθοδόξου Πάσχα και την ανάγκη κάποιων πρόωρης καταρτίσεως του παρόντος δελτίου για χάρη της εγκαίρης τυπώσεως και κυκλοφορίας στενεύει τα περιθώρια μιάς εύρειας άνασκόπησης και αναλύσεως.

Εν πάση περιπτώσει, από τα πεπραγμένα των εργασιών ημερών του δεκαπενθήμερου και — κυρίως — από ότι έχει μετρηθεί από τη διαμεσολάβηση, είναι φανερό ότι η ζήτηση χωρητικότητας κρατήθηκε σε ικανοποιητικά επίπεδα και οι αντίστοιχοι ναύλοι διατήρησαν τα προηγούμενα επίπεδα με τάσεις ελαφρώς ανόδου.

Στόν τομέα των σιτηρών, ή τόσο χαρακτηριστική ναύλωση από Κόλπο για 'Ιαπωνία για 50-52.000 τόννους διατήρησε το μάλλον ικανοποιητικό (πάντοτε με τα μέτρα της εποχής) επίπεδο των δολ. 15,75/18,00 ενώ οι αντίστοιχες προς Κόντινεντ ναυλώσεις, χωρίς επίσημα δεδομένα, φαίνεται να κινούνται στα δολ. 9,50 ανά τόννο. Το κέντρο της προσοχής στρέφεται όμως προς τη Ν. Αφρική (Πλέϊτ) όπου η εποχιακή έξαρση στις φορτώσεις σιτηρών αποτελεί το βασικό στήριγμα της ναυλαγοράς στον εν λόγω τομέα. Σημαντικό ποσοστό των φορτώσεων από την παραπάνω περιοχή βρίσκει την έκφρασή του στις χρονοναυλώσεις, από την λοιπή δραστηριότητα θα σημειώσουμε τους 40.000 τόννους για Κόντινεντ στα δολ. 12,50 ανά τόννο.

Σημειώσαμε επίσης αξιόλογη δραστηριότητα από τις Μ. Αίλνες, κυρίως όμως από τον Β. Ειρηνικό όπου οι 50.000 τόννοι για Ν. Κορέα πλήρως τον βελτιωμένο ναύλο των δολ. 11,50 ενώ οι 52.000 τόννοι για Σκανδιναβία κλείνονταν περίπου, στα δολ. 12,50 φίο.

Στόν τομέα του άνθρακα, η επίσημα γνωσθείσα δραστηριότητα υπήρξε μάλλον φτωχή, φήμες όμως για ένα άριθμό κλεισιμάτων μιάς κάνουν να υποθέσουμε ότι η κατάσταση δεν ήταν τόσο κακή. Στα μεγάλα μεγέθη, οι 110.000 τόννοι από Κόλπο με συμπλήρωση Ν. Αφρική για 'Ιαπωνία κρατήθηκε στα δολ. 11,25 ενώ ίδια ποσότητα από Αυστραλία για Κόντινεντ έκλεισε στα δολ. 11,50 φίο.

Λίγες οι ανακοινωθείσες ναυλώσεις στα σιδηρομεταλλεύματα, δεν επιτρέπουν μιά επαρκή αξιολόγηση στο τομέα, έγινε όμως γνωστό ότι ικανός αριθμός ναυλώσεων από Νόρβικ για Κόντινεντ συνολολογήθηκε. Χαρακτηριστική ή απουσία των βραζιλιανών φορτίων, ενώ, στην 'Απω Ανατολή, οι 80.000 τόννοι από Αυστραλία για 'Ιαπωνία κλείνονταν στα δολ. 5,70 ανά τόννο.

Αίσθητή ή απουσία της 'Ινδίας από τα λιπάσματα με ναυλώσεις μετρούμενες στα δόκτα του ενός χερσιού ενώ 20.000 τόννοι από Βανκούβερ για Κίνα πλήρως δολ. 20,50 φίο.

Σποραδικές ναυλώσεις φορτίων ζάχαρης δεν δίνουν, βέβαια, κανένα ιδιαίτερα τόνο στη ναυλαγορά. Πιο χαρακτηριστική, ή ναύ-

λωση για 14.000 τόννους από Κούβα για Κίνα στα δολ. 20,50 ενώ ίδια ποσότητα από τα Νησιά Φίτζι για Πορτογαλία κλείνονταν στα δολ. 29.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Κάποιο ενδιαφέρον για πάναμαξ στα δολ. 6.000 περίπου για κυκλικό 'Ατλαντικού και δολ. 5.500 από Κόντινεντ για 'Ερυθρά είναι ότι χαρακτηριστικό έχει κανείς να σημειώσει.

Το handy size, ανεξάρτητα από περιοχή παραδόσεως, κλείνεται στα δολ. 3.200 — 3.500 με εξαίρεση τον Κόλπο, όπου σημειώσαμε δολ. 5.400 για Κίνα.

Οι 15.000 τον. d.w. από Βραζιλία για ΗΠΑ κλείστηκε στα 3.500 ενώ, στο πολύ μεγάλο μέγεθος, οι 140.000 τον. d.w. από 'Ιαπωνία για Κόντινεντ κλείνονταν στα δολ. 2,25/TDW/μήνα.

Ένας αριθμός κλεισιμάτων από Ν. Αφρική πλήρωνε δολ. 3.200 — 4.000 αναλόγως προορισμού.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Χωρίς τίποτα το ιδιαίτερο, χωρίς να... γράψει ιστορία πέρασε το πρώτο δεκαπενθήμερο του 'Απριλίου στη ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων.

Χαρακτηριστική ή έλλειψη ναυλώσεων VLCC από τον Περσικό όπου η τεταμένη κατάσταση στην εμπόλεμη ζώνη απομακρύνει

τους ναυλωτές. Και εκεί όμως που σημειώσαμε δραστηριότητα (για μικρότερες μονάδες) ή έχεμύθεια που επεκράτησε δεν επιτρέπει βαθύτερη διεξόδυση στην διαμόρφωση των επιπέδων του ναύλου. Μιά ματιά στα ημερήσια δελτία γνωστού μεσιτικού οίκου του Λονδίνου πείθει για του λόγου το ασφαλές, αφού όλες οι ναυλώσεις του Περσικού καλύπτονται με το RNR (Rate not reported).

Στό χώρο της Μεσογείου σημειώσαμε βραχύβιες εξάρσεις, φαινόμενο που επαναλαμβάνεται προκειμένου περί των ναυλώσεων της Β. Θάλασσας. Πιο σκόπιμο, όμως, είναι να παραθέσουμε μερικά κλεισίματα:

- 150.000 τόννοι, ενδομεσογειακή μεταφορά, WS 40.
- 80/90.000 τόννοι, όμοιως, WS 75.
- 75.000 τόννοι, 'Αλγερία για Κόντινεντ, WS 85.
- 85.000 τόννοι, από Λιβύη για ΗΠΑ ('Ατλ.) WS 47,5.
- 85.000 τόννοι, Β. Θάλασσα (τοπική μεταφορά) WS 67,5.
- 130.000 τόννοι, Β. Θάλασσα για Ρόττερνταμ, WS 48.
- 'Από Δυτ. Αφρική, σημειώνουμε:
- 70/80.000 τόννοι, για Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 80.
- 130.000 τόννοι, για Κόλπο ΗΠΑ, WS 34,5.

Στην Καραϊβική:

- 35.000 τόννοι για ΗΠΑ ('Ατλ.), WS 100.
- 54.000 τόννοι, από 'Αν. Μεξικό για Κόλπο, WS 72,5.
- 85/90.000 τόννοι, από Λά Σαλίνα για Σκανδιναβία, WS 59.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΙΣΤΡΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 18 φίο, 11 ημέρες, 'Απρίλ. 25 - Μαΐου 5. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 15,70 φίο, 11 ημέρες, 'Απρίλ. 20-30.

ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: Ποταμό Μισισσιππή 70.000 τον. δημητριακά Γιούροπορτ, δολ. 10 φίο, 12 ημέρες, 'Απρίλ. 10-15.

ΠΡΟΓΚΡΕΣΣΙΒ: Βορείως Ρίβερ Πλέϊτ 15.000 τον. πλαλλέτες Τύννησια, δολ. 31, 2.000/700 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Απρίλ. 1-5.

ΒΕΝΙ II: Ρίβερ Πλέϊτ 23.000 τον σιτηρά δυτική άκτι Μεξικού, δολ. 28, 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 10-22.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ: Παρανάγουα 37.500 τον. φορτίου Μπορνβό/Αμβούργο, δολ. 480.000 κατ' άποκοπή πλέον δολ. 32.000 για δεύτερο λιμάνι εκφόρτωση εκτός Γαλλίας, 13 ημέρες, 'Απρίλ. 9-15.

ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ: Κούβα 14.000 τον. ζάχαρης σε σάκκους Κίνα, δολ. 39 φίο, 850 τον. 1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 1-10.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΓΙΑΞ Α.Σ.: Δυτ. Αυστραλία 33.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 17, φόρτωση κλίμακας/4.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Απρίλ. 7-12.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: Ακαμπα 14.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία WS 12,50 φίο, 4.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 1-10.

ΧΙΑΝ Α' 'ΑΛΑΝΤ: Βίσμαρ με συμπλήρωση Ρουτόκ ή 'Αμβούργο 14.300 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 26,50 ή 27,50 ιά δεύτερο λιμάνι, 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μαρτ. 29-31.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ: 12.830 τον. d.w. του

1972, παράδοση Χάβρη άμεση, επαναπαράδοση άκτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Ανατολ. Μεξικό, δολ. 2.675 την ημέρα.

ΑΛΙΚΗ II: 20.949 τον. d.w. του 1976, παράδοση στον πιλότο Καλάο 'Απρ. 18-30, επαναπαράδοση στον πιλότο Βρέστη/Αμβούργο, δολ. 5.000 την ημέρα συμπερ. υπερωριών.

ΑΛΚΑΙΟΣ: 16.609 τον. d.w. του 1977, παράδοση πιλότο 'Αμβέρσας Μαρτ. 27, ταξίδι διαρκείας 65 ημερών μέσω ΗΒ/Ιρλανδίας/Κόντινεντ με επαναπαράδοση Νοτ. 'Αμερική, δολ. 4.200 την ημέρα, συμπερ. υπερωριών.

ΔΑΝΑΟΣ: 21.300 τον. d.w. του 1984 παράδοση στον πιλότο 'Αμβέρσας 'Απρίλ. 10-11, ταξίδι Καραϊβικής με επαναπαράδοση βόρειο άκτι Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 4.950 την ημέρα.

ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΗΤΗ: 20.242 τον. d.w. του 1974, παράδοση 'Ιαπωνία μέσα 'Απριλίου, ένα κυκλικό ταξίδι Καραϊβικής/Δυτικής 'Αφρικής ή ανατολ./δυτικής άκτις Μεξικού, δολ. 4.150 την ημέρα.

ΖΑΝΝΗΣ: 40.750 τον. d.w. του 1981, παράδοση στον πιλότο Κβινάτα 'Απρίλ. 7, επαναπαράδοση στον πιλότο Βαλτιμόρης, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ: 24.232 τον. d.w. του 1984, παράδοση με την άφιξη 'Ιντσού 'Απρίλ. 3-9, ένα κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού με επαναπαράδοση Κολόμπο/Σιγκαπούρη δολ. 4.300 την ημέρα.

ΑΓΗΝΩΡ: 14.935 τον. d.w. του 1971, παράδοση Πουέρτο Μαντρίν 'Απρίλ. 6-13, επαναπαράδοση Χόγκ Κόνγκ/Ιαπωνία, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ: 42.294 τον. d.w. του 1985, παράδοση Γκλάντσόουν 'Απρίλ. 4-15, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.150 την ημέρα πλέον δολ. 115.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΠΡΕΣΙΝΤΕΝΤ I: 127.497 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο 'Απρίλ. 20-30, ταξίδι μέσω 'Ιταλίας με επαναπαράδοση διερχόμενο Γι-βραλτάρ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΛΕΞ: 28.761 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ.

Αφρική τέλη 'Απριλίου, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο, δολ. 3.300 την ημέρα.

ΧΕΡΟΥΒΙΜ: 26.867 τον. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο 'Οσάκα 'Απριλ. 2-7, ταξίδι μέσω Γκουιάμας και Βανκούβερ με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Πούντα Καρντόν 34.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 115, όψιν Φλόριντα WS 140, 'Απριλ. 6.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά άκτι 'Ατλαν. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο/ Καραϊβική/ ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 120, όψιν Δυτ. 'Αφρική WS 130, 'Απριλ. 9.

ΝΟΜΙΚΟΣ: Κωνσταντίνος 28.000 τον καθαρά, μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 107.5, 'Απριλ. 3.

ΤΡΕΙ'ΝΤΙ'ΟΥ'Ι'ΝΤ: Ντάρβεν 68.000 τον μέρος φορτίου, Αυσταλία, WS 65, 'Απριλ. 10.

ΜΑΡΙΚΑ Π.: Μπετζάια 65.000 τον. μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 47.5, όψιν 'Αμερ. Κόλπο WS 45, 'Απριλ. 5.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καρίπιτο 34.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 105, 'Απριλ. 4.

ΚΥΘΝΟΣ: Μεταξύ λιμένων Περσικού Κόλπου 25.000 τον. καθαρά, δολ. 170.000 κατ' αποκοπή άμεση.

ΣΕΙΡΗΝΑ: Σκίνα 24.000 τον. καθαρά 'Ιταλία, WS 135, Μαρτ. 29.

ΑΛΕΝΤΑΛΕ: Γουαντί Φεϊράν 80.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 57.5.

ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ: Τής 63.000 τον. μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο/ Καραϊβική WS 48, όψιν 'Ανατολ. άκτι Καναδά WS 52.5, 'Απριλ. 6.

ΟΡΑΜΑ: Τενερίφη 26.000 τον. μέρος φορτίου. Ζάβια WS 120, 'Απριλ. 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Κάιο 'Αρκάς 70.000 τον. μέρος φορτίου, Τέξας WS 77.5, Μαρτ. 29.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Σίντι Κερύ 85.000 τον. μέρος φορτίου ευρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου WS 62.5, 'Απριλ. 8.

— MV BANDAMA (15745/1977) δολ. 2.000.000

— MV KAVO YOSSONAS (16170/1967) δολ. 680.000

'Αριθμός πλοίων αναφερόταν στις λίστες πωλήσεων τη μία ημέρα για να ακυρωθεί την επόμενη.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μετά την πρόσφατη άνοδο των τιμών στην 'Απω 'Ανατολή που ακολουθήθηκε από ανάλογη αύξηση στον 'Ινδικό, σημειώνουμε κάποιο δισταγμό εκ μέρους των διαλυτών που ενεργεί σαν τροχοπέδη στην πρός τὰ δυνω πορεία των τιμών. 'Ετσι, η αγορά διατηρήθηκε στα αυτά περίπου επίπεδα με τάσεις ελαφρώς πτωτικές.

Στις διάφορες περιοχές, τά επίπεδα τιμών βρίσκονται στα ακόλουθα επίπεδα:

Ταϊβάν:

VLCC δολ. 130/135.

B/C δολ. 125/130.

Κορέα:

VLCC/Μεγάλα δεξαμενόπλοια δολ. 130/135

Κίνα:

Μεγάλα δεξαμενόπλοια δολ. 132/135
Φορτηγά 5.000 LDT δολ. 125/126
B/C 8/10.000 LDT δολ. 128/131

Πακιστάν:

Δεξαμενόπλοια 5/7.000 LDT δολ. 120/123
Φορτηγά 4/5.000 LDT δολ. 116/119

'Ινδία:

Φορτηγά 5/7.000 LDT δολ. 115/119.

'Ισπανία:

Φορτηγά 4/5.000 LDT δολ. 85/87.

Οι τιμές νοούνται με παράδοση στο λιμάνι διαλύσεως.

Οι 'Αγοραπωλησίες

Ο αριθμός των εργασιών ημερών του τελευταίου δεκαπενθήμερου, ο τόσο περιορισμένος λόγω των εορτών, δεν επέτρεψε την ανάπτυξη των αγοραπωλησιών στους συνήθεις ρυθμούς. 'Ετσι, μέρος των αναφορών που ακολουθούν αναφέρονται στα τέλη του προηγούμενου δεκαπενθήμερου. Ο τακτικός αναγνώστης του δελτίου μας δεν θα διαπιστώσει καμιά μεταβολή του γενικού κλίματος όπως αυτό περιγράφεται στα προηγούμενα δελτία μας.

Στά δεξαμενόπλοια, αναφέρεται η πώληση του T/T "SEA SWIFT" (260.000 TDW/1973) στά δολ. 4.800.000.

Τό όνομα γνωστό "Ελληνα έφοπλιστή" αναφέρεται στην πώληση του M/T "WHITE PEONY" (87.400 TDW/1975) καί του M/T "KAI-SEI MARU", αδελφού του προηγούμενου, ξαντι δολ. 6.000.000 ανά πλοίο. Ο ίδιος αγοραστής φέρεται αναμεμιγμένος στην αγορά των T/T "VIRGINIA STAR" καί "VIRGINIA LILY" (83.400 TDW/1974) αντί δολ. 4.750.000 ανά μονάδα.

'Εν τώ μεταξύ, τό T/T "CORAGGIO" (424.000/1976) φέρεται πωληθέν αντί δολ. 5.350.000 με προοπτική επαναπωλήσεως την

Ταϊβάν για διάλυση. Τό πλοίο έχει 56.800 τόννους ελαφρού έκτοπισματος.

Στά μπάλκ κάρριερς, σημειώνουμε τις έξης χαρακτηριστικές πωλήσεις, πάντοτε με την επιφύλαξη της ευοδώσεώς τους:

— MV FORTUNE LEADER (22670/1977) δολ. 2.750.000

— MV SAMUEL S (19024/1970) δολ. 1.050.000

— MV FIFTH AVENUE (19672/1970) δολ. 875.000

— MV EASTERN MUSE (19796/1971) δολ. 1.200.000

— MV EASTCAPE (22140/1969) δολ. 950.000

— MV BRIGHT STAR (16957/1976) δολ. 1.450.000

Στά πλοία γενικού φορτίου θά αναφέρουμε:

— MV INDUS MAIZU (15094/1970) δολ. 900.000

— MV NAGANO MARU (12960/1970) δολ. 780.000

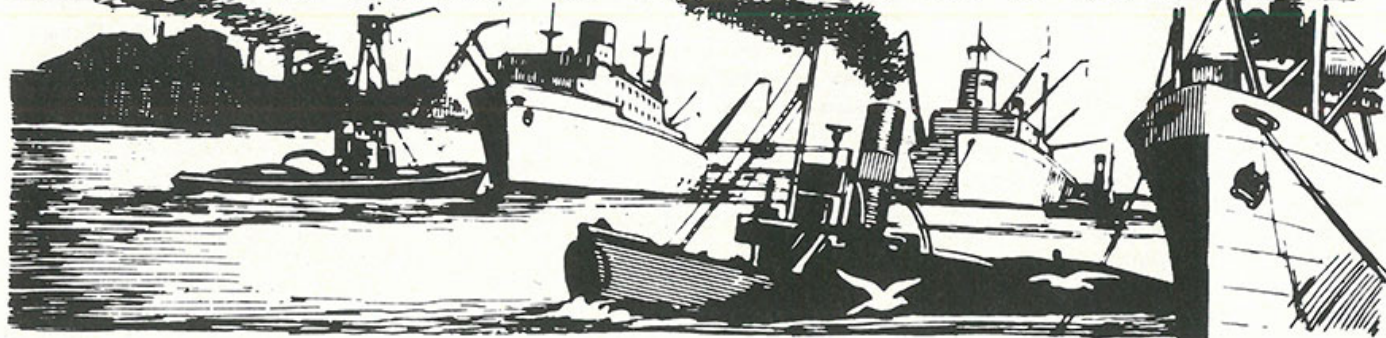
AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/8 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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1187/956, April 15 1985

FOUR CRUCIAL INCIDENTS

Four incidents which occurred during the past fortnight we believe can influence negatively the future of our shipping matters in the months to come.

The first two refer to the known incidents of the closure of "Hellenic Shipyards" and the failure between the Panhellenic Seamen's Union and the Union of Greek Shipowners to reach an agreement over wage increases.

With respect to the closure of our largest building and repair facility all we can say is that the workers at "Hellenic Shipyards" have shown an unrealistic and in certain extent a foolish attitude towards the Management, which has struggled the last three years to keep the yard going absorbing losses in the tune of 44 million dollars. Let us hope, for the sake of the 4,800 workers and their families, but also for all those thousands of subcontractors and others influenced by the yard's operation, that the state will accept the most realistic offer made by Mr. Stavros Niarchos and will take over and continue the operation of our outstanding shipyard.

With respect to the failure of PNO to reach agreement with the shipowners on the percentage of the increase of basic wages and allowances, we believe that there is still time and the means to find the golden mean and in no way we can accept the belief of PNO officials that a "stalemate" has been reached. One should not forget that the minister of Mercantile Marine has the right to intervene and arbitrarily decide on the proportion of the increase, an action which we hope will not be proven necessary.

The two other incidents, which are not widely known even in shipping circles, concern a decision taken by a Greek Criminal court by which a shipowner and a port captain have been sentenced for a wage dispute and the most

allarming news that some Greek shipowners who had never discussed using a convenience flag are now leaving the Greek registry.

The incident of the decision of the Greek Criminal court which for the first time ever has been asked to give verdict on a wage dispute between seamen and shipowning company is most crucial and we only hope that the appeal court to which the case has been brought will clear matters, because otherwise we simply envisage that Piraeus will very soon become an empty town.

Lastly, we have heard with distress that a number of Greek shipowners, who always preferred to sail under the Greek flag, are now seriously considering to change flag, following the continuation of the crew rotation scheme and the general attitude shown by some, so called, officials.

If this tendency grows further, we regret but when we will speak of greek shipping in the future, we shall only be able to count the coastal and passenger ships and a few units under 1,000 gross tons or under construction.

The above four different incidents we believe can and will be jointly and thoroughly considered, by those who have chosen to take care of our shipping matters.

THE GENUINE LINK

There was broad consent at the UNCTAD meeting on the main points that have heretofore prevented discussions for an international agreement on convenience flags.

The two sensitive points were those involving crews and ownership. With regard to the first, the relative calls for an important proportion of nationals of the ship's flag forming part of the crew. As

for ownership, the requirement is that nationals of the ship's flag should be among its shareholders. The proportions in each case should be fixed by the country concerned. Once these points have been settled all that will remain will be details concerning the management of the ships and to decide whether such provisions shall be compulsory or not.

It should be remembered that UNCTAD, in which 100 countries are represented, has not so far succeeded in drawing up an international agreement recognising the need of a genuine link between the ship and country of its flag. It should also be remembered that one third of the world's fleet now flies flags of convenience. Naturally, the countries that make use of convenience flags have shown a preference for an uncomplicated and voluntary system with regard to free registry and the genuine link.

STANDARDISATION

The fact that multi-national interests are involved in sea transport more than in any other commercial field led very early to the need of establishing a standard set of international rules with the object of avoiding conflict when difficult problems arose.

For centuries, the classic method of internationalising the maritime code has been and continues to be the drafting of international conventions. Their ratification by the largest possible number of countries assures the application of standard rules in the resolution of multi-national differences. Now, however, a new form of standardisation has begun to be applied with some success. It is the effort by which the insufficiency or total lack of maritime legislation in the developing countries be made up with legislation based on general lines which reflect the basic principles of the maritime codes of the advanced countries.

TONNAGE OVERSUPPLY HALTS MARKET RECOVERY

Despite the fact that almost as much iron ore, coal and grain is being shipped as has been seen since the height of the market, the influence it is having on freight rates is negligible and one wonders when the situation is going to change.

What must happen today for there to be any appreciable rise in the market? Even the war in the Persian Gulf is having no effect, whereas only a few years ago such a situation would have created a strong owners' market.

Ships are being scrapped in greater numbers, but the scrapping rate is constantly outstripped by the delivery of newbuildings, so none of these do more than make a marginal rise on ship's earnings.

The cold weather witnessed in the West during the previous months did not help to provide even an artificial rise of tanker rates, while the shipments of grain aid although increased, did not improve freight levels.

All above factors do not assist any positive forecasting and in our opinion the only hope remains for increased scrapping of tonnage, combined with a maintained strength of shipping demand.

AN INADMISSIBLE ACTION

The Minister of Mercantile Marine should forthwith ask his colleague in the Foreign Ministry to reprimand the staff of the Greek consulate in Venice which threatened in writing the master of a Greek ship that they would ask the Italian authorities to prevent the sailing of his ship if he did not comply with a order, issued in English, in spite of the fact that its object was the appraisal of Greek captains.

These gentlemen should be reminded that the object of Greek services abroad is to facilitate Greek ships and not to ride roughshod over them.

GREEK — CHINESE COOPERATION

The Chinese have made proposals for scrapping obsolete Greek ships at their breaking yards and building new ones. In view of the fact that many of the Greek ships that are now being scrapped end up with Chinese breakers, there may be something in the proposal.

It was made some days ago by the Chinese Minister of Foreign Economic

Affairs to the Greek Minister of Mercantile Marine on the latter's recent visit to Greece during which it was decided that the Chinese side would make specific proposals for the further study and application of Greek - Chinese cooperation in this respect. If the proposals work out, it seems certain that it will open up further fields of cooperation which will be of particular advantage to Greek shipping.

MR. L. ANDERSON JOINS "PAPACHRISTIDIS MARITIME"

As from the beginning of April, Mr. Louis Anderson has become Managing Director, Planning and Development of Papachristidis U.K. Limited.

Having held senior positions with Exxon Corporation and Olympic Maritime, Mr. Anderson brings to the company broad experience in the petroleum and shipping industries.

He will join Jim Keates and John Dunn, Managing Directors, Commercial and Operations, respectively, in conducting the recently expanded business of the company and in undertaking new commercial initiatives.

THE "SALEM" FRAUD CONVICTIONS

Total sentences of 23 years and two months' imprisonment were handed down by the five-member Piraeus Court of Appeal to five of the fourteen defendants in the famous case of the "Salem", the Liberian supertanker which was sunk on January 15, 1980 off the coast of Senegal after it had discharged its cargo of 196,000 tons of oil in South Africa.

The shipping agent Nicos Mitakis was sentenced to 11 years of hard labour for his role in masterminding the fraud.

The ship's chief engineer Antonis Kalomiropoulos was sentenced to four years' imprisonment while the engineers, J. Mavros and G. Theodosiou got three years each. The radio officer B. Evangelides was sentenced to two years' and two months' imprisonment.

After their conviction, all five were taken to the Corydallos Prison to begin serving their terms.

DELIVERIES

— The product carrier "Athenian Fidelity" (29,940 dwt 18,550 grt.) was delivered to the M. Kyriakou Group by the

50 YEARS AGO

— The statutes of Hellenic Lines S.A. were published in the Government Gazette of March 19. The object of the company is to operate regular lines to foreign ports with headquarters in Piraeus. The company's mandate is a twenty-year one and its fully paid-up capital amounts to 20 million drachmas divided into 20,000 shares of Drs. 1,000 each. The first board of directors, elected to the first five-year term, was composed of Messrs. Marco Nomicos, Const. Michalos, Emm. Mihalinos, N. Canellopoulos, M. Papamihail, R.T. Slim, D. Rediadis, and Pericles Callimanolopoulos. Mr. N. Canellopoulos was elected Chairman of the Board, P. Callimanolopoulos, general manager and M. Nomicos managing director.

— At a ceremony on the morning of 11th April, the Minister of the Navy, Mr. S. Doysmanis, laid the foundation stone of the Merchant Navy Officers' Welfare Fund Building at Passalimani.

— The French turbo-electric powered liner "Normandie" is to sail from Cherbourg on May 29, for its maiden voyage to New York. The "Normandie" is the largest ship in the world.

(Naftika Chronika — No. 104 - 15/4/1935)

red to the M. Kyriakou Group by the Cherson yards and registered in Cyprus.

— The bulk carrier "Vamant Wave" (28,233 dwt. and 16,623 grt.) was delivered to "Teo Shipping" by the Mitsubishi yards. The vessel has a Lloyds Register classification and is fitted with a low-consumption Sulzer type 4RTA58 engine. It is registered in Panama.

SOVIET VISITORS

President and Director of International Relations of the Central Committee of the Seamen's Union of the Soviet Union, Messrs. O. Sychenikov and V. Kepp will arrive on an official visit to Greece from April 20 to 26 at the invitation of the Secretary General of the Panhellenic Seamen's Federation Mr. Michaelis Zenzefyllis.

During their stay, the soviet visitors will discuss various matters with PNO executives and will meet with the Minister of Mercantile Marine, Mr. George Katsifaras.



**PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
FOR BUNKERS IN EGYPT**

5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 67577/8/9
65181

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

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 ἀμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1985, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 2.000 (ἐναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 2.500 (ἐναντι δρχ. 4.000 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 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή

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

‘Η κίνηση τών ‘Ελληνικῶν Πλοίων

(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθάσε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ΑΒΑΕ	62	10405
ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	6017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9877
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14284
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	68	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3846
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067

ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	69	10008
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΑΣ	67	9457
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΑΝΤ	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9389
ΑΙΘΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	84	5931
Α'Ι'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	18006
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13633
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8805
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΑΝΤ	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000

ἀργεί Γαλαξειδί	
α. Μαλάγα 13/3	
α. Βρέμη 9/2	
δ. Παναμά 12/3	
ε. Πειραιά 12/3	
ε. Καρθαγόνα 2/3	
α. Μοντεβιδέο 14/3	
α. Ούμ Σαΐδ 16/2	
ἀργεί Πειραιά	
α. 'Αμβέρσα 10/2	
ἀργεί Πειραιά	
ναυπηγ. Τσίμπα	
α. Σαγκάη 22/2	
α. Νιούκαστλ 1/3	
α. Ντάρμπαν 12/3	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Νταμάμ 18/10	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Ντόβερ 17/3	
ἀργεί Πειραιά	
στη Ρουέν 7/1	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λας Πάμας 11/3	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
α. Τακόμα 21/2	
α. Ρόττερνταμ 6/3	
α. Μασσαλία 18/3	
α. Σπέτζια 19/3	
ἀργεί Πειραιά	
α. Βενετία 9/3	
μετ. 'Ζενίθ' (Μάλτ)	

α. 'Αμβέρσα 23/2	
α. Λας Πάμας 16/3	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ἀργεί 'Ιθάκη	
α. Χάμπτον 16/2	
στο Λάγος 16/1	
ε. Πειραιά 31/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τενερφίδη 6/3	
ἀργεί Πειραιά	
α. Π. όφ Σαΐν 5/3	
α. Λός 'Αντζελες 3/3	
ε. Ρόττερνταμ 7/3	
α. Γκάρτσον 14/3	
ἀργεί Τρινκομάλη	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/3	
ε. Πειραιά 27/2	
α. Φλόσσινγκ 2/2	
α. Τζιμπούτι 10/2	
δ. Μπρουναμπίτελ 28/2	
ε. Πειραιά 22/2	
α. Λας Πάμας 9/3	
ε. Κουβέιτ 19/2	
μετ. 'Αλφα 'Ατόμικ' ('ΕΛ.)	
μετ. 'Μάνος'	
ε. Μπανγκόκ Μπάρ 20/2	
στον Πειραιά	
ε. Εϊνκλινγκ 14/2	
μετ. 'Αλφα Μυστικ' ('ΕΛ.)	
ε. Κόλουμπουργκ 24/1	
α. Σπλίτ 13/3	
ε. Πειραιά 28/2	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 28/2	
α. Λας Πάμας 8/3	
ἀργεί 'Αργονόλι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Λός 'Αντζελες 14/3	
ε. Πόρτ Λίνκολν 12/3	
ε. Λός 'Αντζελες 16/3	
α. Μπαλμπόα 11/3	
ε. Κάρνιφ 19/3	
α. Πειραιά 13/3	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 26/1	
ε. Σάντος 8/3	
α. Βομβόλη 13/3	
α. Βηρυτό 24/2	

α. Ν. 'Υόρκη 6/3	
α. Τάμπα 1/3	
δ. Π. Σαΐδ 19/3	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Βομβόλη 28/1	
α. Σπέτζια 13/3	
δ. Κων/πολη 26/2	
ε. Χάλλ 19/3	
ε. Πειραιά 27/2	
α. Κόρπους Κρίστι 5/3	
α. Γκλάντσουον 28/2	
ἀργεί Πειραιά	
ε. 'Ικόνιο 15/3	

ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.	73	57781
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	18018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΜΩΝ	71	15119
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΩ	68	24341
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	8383
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	8374
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΥΟΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΡΥΖΗΣ	44	7207
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΑΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ II.	76	12376
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΜΗΝΗ Α.	63	14691
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑ	63	1594
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	74	1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2605
ΑΛΦΑ Α'Ι'ΑΛΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΟΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΟΝ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36081
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633

ε. Λισσαβόνα 1053	
α. Σιγκαπούρη 6/3	
α. Κορσιόνγκ 24/1	
ε. Τζόντα 2/3	
στη Κούβα 2/3	
α. Τζέντα 11/3	
ἀργεί Πειραιά	
στο Ντάρμπαν 20/2	
α. Μόντρεάλ 12/3	
α. Γιβραλτάρ 7/3	
διάλυση 'Ισπανία	
ἀργεί 'Αστακό	
ε. Ρεσίφε 15/2	
ε. Νταμάμ 16/3	
α. Χιούστον 11/3	
δ. Π. Σαΐδ 11/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/3	
ε. Γκεράλντον 1452	
ἀργεί Πειραιά	
επισκευές Πειραιά	
ε. Σπλίτ 17/3	
στο 'Ασάμ 15/3	
α. Σάντος 10/2	
δ. Ντόβερ 18/3	
α. Τζέντα 14/3	
ε. Σαγκάη 6/3	
διάλυση Εύρωπη	
α. Φιλαδέλφεια 16/3	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Μορμουγκάο 17/3	
ἀργεί Σάρζα	
δ. Γιβραλτάρ 14/3	
α. Κονταζακόλκος 27/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/3	
α. Ν. 'Υόρκη 15/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/3	
δ. Σουέζ 13/3	
δ. Παναμά 13/2	
α. Σαλβαντόρ 11/3	
ε. Πειραιά 10/3	
ἀργεί Πειραιά	
στον Π. Σέλντ 31/1	
α. Τάραντα 26/2	
ναυπηγ. Τογιάμα	
υπό ναυπήγηση	
α. Χάτονχο 5/3	
α. Λας Πάμας 14/3	
α. Σιγκαπούρη 851	
α. Τζέντα 7/3	
α. Κόμπε 8/3	
α. Νικόσα 15/3	
ε. Δρέπανον 6/3	
επισκευές 'Αμβέρσα 11/1	
α. Μαδέιρα 15/3	
ε. Βαλτιμώρη 11/3	
α. Μελβούρη 9/3	
α. Σιγκαπούρη 25/2	
ε. Χάβρη 17/3	
στο Ρόττερνταμ 19/2	
α. Δουνκέρκη 18/3	
α. Ρόττερνταμ 7/3	
ε. Λισσαβόνα 17/1	
υπό ναυπήγηση	
ρ. 'Αλνίς Νταόνικ	
πρ. 'Αλνίς Ντόρικ	
α. 'Αϊό 28/2	
δ. Σουέζ 8/3	
α. Μπρουναμπίδη 6/2	
α. Φιλαδέλφεια 16/3	
α. Γάνδη 26/1	
α. Σάντος 14/3	
ε. Λουάντα 23/2	
ε. Μελβούρη 13/3	
α. Φρημάντλ 1953	
δ. Παναμά 16/3	
δ. Κων/πολη 9/3	
α. Γιβραλτάρ 16/3	
α. Ματσουσάνα 25/2	
ε. Τζέντα 10/3	
α. 'Αμβέρσα 3/3	
ε. Μομπά 14/3	
ε. 'Ιντσόν 13/3	
α. Τάραντα 18/3	
δ. Κων/πολη 12/3	
α. 'Αντίγκουα 12/3	
α. Μπανάμπουρ 13/3	
ε. Λά Παλλίς 18/3	
δ. Π. Σαΐδ 16/3	
α. Σαβάννα 16/3	
ε. Τζέμικ 28/2	
α. Νιούπορτ 20/3	
δ. Σουέζ 15/3	
α. Ντάρμπαν 8/3	
ε. 'Ακαμπα 26/2	
α. Μπιζέρτα 26/2	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ.....	78	35522	δ. Π. Σαΐδ 10/3	ΑΡΚΑΔΑΡΟΣ.....	75	8826	α. 'Ιτατζάι 24/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ.....	79	10993	δ. Παναμά 9/3	ΑΡΚΤΟΙ.....	70	9778	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙ.....	78	13889	α. Κόμπε 16/2	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ.....	81	18300	α. Γιοκοχάμα 14/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι ΟΜΦ.....	76	13633	α. 'Αμβέρσα 14/3	ΑΡΜΟΝΙΑ.....	73	23144	ε. Νταμιά 8/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	71	9229	α. 'Αμβούργο 15/3	ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.).....	86	30647	πρ. «Γεώργιος Βεργώνης»
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.....	79	13883	α. 'Αμβέρσα 19/3	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.).....	87	38845	ε. Γιβαλράτρ 14/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	74	13633	α. 'Αμβούργο 5/3	ΑΡΜΠΕΛΛΑ.....	75	22575	ε. 'Εσπεράνσο 17/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	73	13631	ε. 'Νοτ Λόντον 4/3	ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.....	52	8906	στο Κουβέιτ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	68	12348	ε. Ντόρμαν 17/3	ΑΡΤΕΜΙΣ.....	79	23193	ε. Μορμουγκάο 2/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ.....	76	13633	ε. Ντεμερόρα 9/3	ΑΡΤΕΜΙΣ.....	77	11982	δ. Σουέζ 19/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΥΠ.....	74	13633	ε. Ζαγκλά 2/2	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.).....	77	68259	α. Ρότερνταμ 55/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ.....	77	15378	α. Χάρβη 12/3	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	84	22172	α. Νταμιά 16/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	66	23392	α. Πενσάνκολα 8/3	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	76	30149	ε. Κολούμπα 9/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	80	15688	δ. Σουέζ 8/3	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.....	78	10142	ἀργεί Γάνδη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.....	67	53448	ἀργεί Πειραιά	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ.....	63	19633	δ. Παναμά 6/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.....	62	11503	ἀργεί Πειραιά	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	66	16094	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΑΤΟΛΗ.....	70	8998	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	84	25063	α. Λός 'Αντζέλες 11/3
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ.....	65	13638	ἀργεί 'Αμβούργο	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.).....	69	58143	α. Μπιλμπού 14/3
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ.....	71	18634	α. Ντόρμαν 7/3	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.).....	72	42253	α. Χαμπτον 2/3
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ.....	69	40316	α. 'Αμποντ Πόντι 12/2	ΑΣΗΜΙΝΑ.....	86	35001	α. Ρότερνταμ 1/2
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.).....	84	38500	ε. 'Αλ Ρουές 18/3	ΑΣΙΑ.....	67	9525	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ.....	85	34500	α. Λός 'Αντζέλες 10/3	ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	63	8478	α. Καρταγένια 14/3
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α.....	83	10470	ε. 'Αρατού 7/3	ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ.....	68	17458	α. Λός Αντζέλες 15/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.).....	72	119505	α. Σεπέτιμα 12/2	ΑΣΚΟΝΑ.....	81	30500	α. Φορντάιτ 26/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.).....	72	119505	α. Τουμπαρό 10/2	ΑΣΛΕ'Υ.....	70	13363	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/3
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	76	115461	ἀργεί Πειραιά	ΑΣΠΑΔΟΦΟΡΟΣ.....	80	8786	διάλυση Τουρκία
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ.....	73	32781	α. Σίμα 28/2	ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.).....	85	45085	ε. Μένα δλ 'Αχαντί 15/3
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.).....	72	79746	α. Π. Γουάσκοτ 4/2	ΑΣΤΕΡΙ.....	65	8151	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.).....	70	104797	ε. Ρότερνταμ 3/3	ΑΣΤΕΡΙΩΝ.....	72	13138	ε. Π. Κέλανγκ 17/3
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ.....	77	20676	ε. Φορντάιτ 23/2	ΑΣΤΗΡ.....	74	13633	δ. Σουέζ 18/3
				ΑΣΤΟΡ.....	78	29860	ε. Σουέμα 4/2
				ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ.....	60	3890	ρυθουλκείται Τουρκία
				ΑΣΤΥΝΑΞ.....	75	38811	α. Μομπά 14/3
ΑΝΕΜΟΣ.....	76	8376	δ. Σουέζ 13/3	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.).....	70	17485	α. Σπέζια 15/3
ΑΝΕΜΩΝΗ.....	79	10998	ε. Π. Σαΐδ 18/3	ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.).....	62	18033	ε. Φιλadέλφεια 18/3
ΑΝΘΕΜΙΟΣ.....	70	9981	α. Λομέ 4/3	ΑΣΩΜΑΤΟΣ.....	71	9468	α. Δουνκέρκη 13/3
ΑΘΙΑ.....	64	11034	ἀργεί Πειραιά	ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	69	13341	α. Τάμπα 25/2
ΑΘΙΠΠΗ Α.....	76	16646	α. Γένωβα 15/3	ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	72	11000	α. Λατόκα 9/3
ΑΘΟΣ.....	79	11000	α. Θεούτα 26/2		66	6235	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΙΜΑΡ.....	65	1926	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΙΜΑΡ.....	72	10527	α. Λονδίνο 5/3				
ΑΝΝΑ.....	76	16438	δ. Γιβαλράτρ 19/3				
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.).....	71	115925	ἀργεί Πειραιά				
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	74	8915	ε. 'Αμβέρσα 16/3	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.).....	68	40548	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/3
ΑΝΝΙΤΑ.....	64	10741	ἀργεί Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ.....	69	16229	α. Σάν Φραντ'σκο 17/3
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.....	65	19758	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ.....	76	16056	δ. Γιβαλράτρ 8/3
ΑΝΝΟΥΛΑ.....	71	9826		ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ.....	62	4916	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΤΑΙΟΣ.....	71	16379	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/3	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ.....	78	5868	ἀργεί Πειραιά
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.....	54	5383	α. Τζέντα 1/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ.....	69	16229	α. Φιλadέλφεια 25/2
ΑΝΤΑΡ.....	70	16973	ἀργεί Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ.....	69	16229	ε. Βερακρούξ 11/2
ΑΝΤΕΛΙΝΑ.....	77	16356	στη Σιγκαπούρη 6/3	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ.....	69	16229	ε. Βερακρούξ 2/2
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ.....	74	7557	στο Μπανότ 'Αμπας 12/3	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΚ.....	69	16229	α. Κπέμε 12/3
ΑΝΤΖΕΛΑ.....	62	4207	ε. Πειραιά 9/3	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ.....	67	6103	στην 'Αλεξάνδρεια
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	67	24829	ἀργεί Χαλκίδα	ΑΤΛΑΝΤΙΣ.....	60	5788	α. Πειραιά 1510
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ.....	71	30193	ἀργεί Πόρτσμουθου	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ.....	73	20354	α. Μανίλα 23/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ.....	77	34130	α. Μπάγια Μπλάνκα 25/2	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ.....	68	10182	δ. Κων'πολη 24/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ.....	84	38353	α. 'Αμβούργο 11/3	ΑΤΛΑΣ.....	77	11804	α. Κολόμπο 13/2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ.....	64	38353	στη Μπάγια Μπλάνκα 21/2	ΑΤΛΑΣ Α.Σ.....	84	22172	ε. Νταμιά 26/2
ΑΝΤΖΟΥΑΕΤΤΑ.....	78	24941	στη Μπάγια Μπλάνκα 21/2	ΑΤΡΕΥΣ.....	74	13633	α. Ντόρμαν 12/3
ΑΝΤΙΓΟΝΗ.....	76	23149	α. Πόρτλαντ 8/3	ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ.....	73	7594	ἀργεί Σετοουμάλ
ΑΝΤΙΟΠΗ.....	78	10998	δ. Παναμά 14/3	ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ.....	72	9301	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/2
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ.....	72	11931	α. Τενερίφ 8/3	ΑΤΤΙΚΗ.....	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	30622	α. Σιγκαπούρη 16/3	ΑΥΛΙΣ.....	72	16402	στη Χόπα 19/3
ΑΝΤΩΝΗΣ.....	67	8865	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/3	ΑΥΛΙΣ.....	79	10993	α. Κίγκστον 13/3
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ.....	76	15934	δ. Παναμά 25/2	ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ.....	60	3476	ἀργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ.....	77	38515	ε. Ντόρμαν 1/3	ΑΥΡΑ.....	68	9624	ἀργεί Πειραιά
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ.....	76	6051	ε. Γιούροπορτ 17/3	ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ.....	64	4566	ἀργεί Πειραιά
ΑΠΕΕ.....	73	16397	δ. Γιβαλράτρ 27/2	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680	ἀργεί Πειραιά
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ.....	63	9733	α. Τζέντα 14/3	ΑΥΘΟΡΟΣ (δ.).....	65	38806	διάλυση Ταϊβάν
ΑΠΝΟΙΑ.....	75	34409	ἀργεί Πειραιά	ΑΥΘΟΣ.....	68	35477	α. Ρίο 'Ανέιρο 13/3
ΑΠΟΛΛΩΝ.....	70	18662	α. Γιούροπορτ 21/2	ΑΥΡΙΚΑ.....	65	5021	ἀργεί Γάνδη
ΑΠΟΛΛΩΝ.....	72	13136	α. Σουαθάμπτον 14/3	ΑΥΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	64	6474	δ. Π. Σαΐδ 19/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ.....	72	17899	ε. Φλάσινγκ 11/3	ΑΥΡΟΔΙΤΗ.....	78	19253	α. Βιτόρια
ΑΠΟΥΣ.....	70	3275	ε. Τζέντα 23/2	ΑΥΡΟΣΣΑ (δ.).....	56	16944	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΑΜΗΣ.....	85	10400	ἀργεί Πειραιά	ΑΥΡΟΣ.....	68	3340	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΑΜΙΣ.....	75	1586	υπό ναυπήγηση	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.).....	62	13017	ε. Χαλδία 18/3
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ.....	82	13800	α. 'Ιργουεά 18/3	ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	65	21479	διάλυση Σιγκαπούρη
ΑΡΑΝ.....	80	10428	α. Κουσίρο 6/3				
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ.....	77	11281	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/3				
ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	68	24877	στη Βαλλέτα				
ΑΡΓΟΣ.....	69	9842	ἀργεί Πειραιά	ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8406	ἀργεί Σετοουμάλ
ΑΡΓΩ.....	72	16207	στο Σινγκάγκ 12/3	ΒΑΝΤΑ.....	66	13762	ἀργεί Τρινκομάλη
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ.....	78	1587	μετ. «'Αργώ ΙΙ» (π.)	ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ.....	70	9247	ἀργεί 'Αργοστόλι
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	77	1587	ε. 'Ιμπέρια 15/3	ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ.....	76	11802	α. Χερβούργο 9/3
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι ΟΝΗΡ.....	76	1578	δ. Σουέζ 15/3	ΒΑΡΗ.....	82	22474	ε. Μαντρός 14/3
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ.....	76	1579	ἀργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ.....	64	30582	δ. Γιβαλράτρ 9/3
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	78	1587	ἀργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ.....	68	14771	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ.....	76	1579	α. 'Αλγκεθ'ρας 16/3	ΒΑΣΙΛΙΑΣ.....	79	16432	α. Κιζάν 15/3
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ.....	77	1579	ἀργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΙΑΣ Δ.....	77	3827	α. Καρατάι 11/3
			ε. Πειραιά 4/10	ΒΑΣΙΛΙΑΣ ΙV.....	51	1704	α. Αιγούστα 15/3
				ΒΑΣΙΛΙΑΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ.....	84	16794	επωλήθη άλλοδαπούς
				ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	81	16300	δ. Γιβαλράτρ 16/3
ΑΡΕΤΗ.....	73	13631	ε. Γκίλονγκ 12/3	ΒΕΓΚΑ (δ.).....	78	18643	α. Μομπά 6/3
ΑΡΕΤΗ Α.....	69	9343	δ. Μπρουναμπουτέλ 5/2	ΒΕΝΕΤΙΚΟ.....	78	12238	α. Σάν Φραντ'σκο 17/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ.....	72	20239	α. Γδύνι 6/3	ΒΕΝΕΤΙΚΟ.....	77	16993	ε. Γκρέιντ'ζμουθ 16/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ.....	63	9778	ἀργεί Πειραιά	ΒΕΝΙ ΙΙ.....	77	16993	ε. 'Ακαμπα 6/3
ΑΡΙΑΔΗΝ.....	68	45678	α. Αλ Ρουές 14/3	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.).....	66	39580	α. Γουίλελμσχαβέν 5/3
ΑΡΙΑΝΑ.....	73	23134	α. Φορντάιτ 24/2	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.).....	74	38178	α. Τής 19/3
ΑΡΙΕΣ.....	80	7839	ἀργεί 'Ιθάκη	ΒΕΡΑ.....	65	20806	
ΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	17113	ε. Πειραιά 27/2	ΒΕΡΓΩ (μ.).....	72	57527	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ.....	78	9998	α. Σάουθεντ 'Ανκορατ. 20/3	ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ.....	66	10210	α.Σ. Ευστάθιο 18/1
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ.....	72	3822	ἀργεί Πειραιά	ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.....	63	9269	α. Ρουέν 15/3
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ.....	80	9998	α. Σάουθεντ 'Ανκορατς 10/3	ΒΗΤΑΖΑΝ.....	66	19633	ε. Πειδιά 8/3
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ.....	68	10009	α. Τσόλνα 26/2	ΒΙΚΙΓΚ.....	62	13321	ε. Χαλκίδα 12/3
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ.....	68	38099	α. Σακλίντε 2/3	ΒΙΚΟΡΙΑ.....	70	2818	επωλήθη
ΑΡΙΣΤΕΥΣ.....	69	9979	δ. Σουέζ 14/3	ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ.....	68	12005	α. Χοντ'είντα 26/2
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ.....	80	9989	δ. Σουέζ 14/3	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ.....	78	14568	ε. Ν. Μαγκλάδ 6/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	85	1409	α. Σιγκαπούρη 17/3	ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	81	16500	α. 'Ακαμπα 8/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	85	13600	μεσογειακές μεταφορές	ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	65	15738	δ. Ντόερ 17/3
ΑΡΙΩΝ.....	73	13633	ναυπηγ. 'Αϊδί	ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ.....	83	12811	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ.....	76	10801	ε. Τζέντα 8/3	ΒΟΛΟΣ.....	75	6952	α. Γκατενμπουργκ 19/3
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ.....	76	5999	δ. Π. Σαΐδ 15/3	ΒΟΜΑΡ.....	71	16313	ε. Π. Ντέ Μπόικ 19/3
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	76	10494	α. Χαμπτον 28/2	ΒΟΡΡΑΣ (δ.).....	70	31464	ὕψωση λιβερρανή
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ.....	65	20206	α. Ρεοίφε 4/2	ΒΟΡΡΑΣ.....	55	3736	ἀργεί Στυλida
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	65	10987	ἀργεί Στυλida	ΒΥΖΑΝΤΑ 'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.).....	60	1434	ἀργεί Στυλida
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	58	9720	ἀργεί Στυλida	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	59	9374	ἀργεί Στυλida
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ.....	65	11334	α. Λιαουσγκάγκ 28/9	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.).....	67	35041	δ. Δαρδανέλια 5/3
			ἀργεί Στυλida	ΒΥΡΩΝ ΓΕΝΝΕΟΣ.....	72	28021	α. Σιβατβάκια 29/1
				ΒΥΤΙΝΑ.....	75	15111	ε. 'Αλεξάνδρεια 6/3

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	39236
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	71318
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	67	28373
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	67	36038
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	84	23450
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	68	12252
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	76	16037
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	78	15269
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	87	15421
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	81	8592
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	58	3708
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	52	1699
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	61	18796
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	56	1581
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	72	12204
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	61	7116
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	70	18634
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	81	1545
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	70	19162
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	71	18170
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	68	10544
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	43	7176
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	71	8494
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	72	1598
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	14782
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	81	18500
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	68	38124
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	71	9093
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	65	21374
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	19284
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	9783
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	68	9717
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	71	9508
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	57	4734
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	60	3847
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	52	8129
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	69	9038
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	60	5977
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	14275
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	73	16095
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	72	17971
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	61	16561
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	14274
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	74	19702
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	73	9290
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	62	10163
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	64	34568
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	65	2986
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	65	3998

α. Σιγκαπούρη 23/2	
ε. Άκαμπα 19/2	
δ. Ντουμπάι 8/3	
α. Άμμαν 3/2	
ε. Ν. Όρλεάν 11/3	
α. Βαλτιμόρη 11/3	
δ. Ντόβερ 19/2	
α. Γάνδη 18/3	
δ. Σουέζ 12/3	
δ. Σουέζ 11/2	
άρχει Ήγουμενίτσα	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γκαέρτα 14/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μπιλμπάο 13/3	
στο Ντόρ ες Σαλάμ	
α. Φιλαδέλφεια 16/3	
α. Αλβερνί 19/3	
α. Χόγκ Κόγκ 14/3	
μετον. «Γεώργιος Ι.» (κ.)	
α. Κίελο 7/3	
άρχει Πειραιά	
ε. Νταμάμ 16/3	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ν. Υόρκη 14/3	
δ. Παναμά 10/3	
ε. Τζιμινγκά 20/3	
α. Ντακά 6/3	
άρχει Πόρτομπαρ	
δ. Κων/πολη 13/3	
ε. Δουνκέρκη 16/3	
α. Ζήμπραγκ 27/2	
ε. Π. Κέλενγκ 10/3	
άρχει Πειραιά	
στον Πειραιά	
α. Ρίο Ιανέιρο 3/3	
άρχει Λευκάδα	
α. Καρατάι 11/2	
α. Άμβερσα 10/3	
α. Μπουένος Άιρες 13/3	
άρχει Πειραιά	
α. Νικόσια 28/2	
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 11/3	
δ. Γιβραλτάρ 29/1	
άρχει Πειραιά	
επώληθη Άλλοδαπούς	
ε. Μπαντάρ Άμπας 14/3	
α. Νάπολη 15/3	
ε. Παναμά 13/3	
ε. Ρουέν 13/3	
άρχει Άστακό	
Διάλυση Κίνα	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μ. Μαγκάνουι 5/3	
στον Πειραιά	
άρχει Έλεονώρα	
α. Χάμπτον 12/3	
α. Θέοντα 13/3	
α. Λός Πάμπος 15/3	
πρ. «Ντόνα Όρτάνσια II»	
α. Ν. Όρλεάν 21/12	

ΓΚΑΛΑ	70	15302
ΓΚΑΛΑ	83	21200
ΓΚΑΛΑ	60	7869
ΓΚΑΛΑ	64	17370
ΓΚΑΛΑ	69	1436
ΓΚΑΛΑ	80	10991
ΓΚΑΛΑ	71	3002
ΓΚΑΛΑ	65	5836
ΓΚΑΛΑ	87	51844
ΓΚΑΛΑ	69	11148
ΓΚΑΛΑ	68	18275
ΓΚΑΛΑ	76	16014
ΓΚΑΛΑ	73	16439
ΓΚΑΛΑ	76	13036
ΓΚΑΛΑ	73	16439
ΓΚΑΛΑ	83	24843
ΓΚΑΛΑ	71	12959
ΓΚΑΛΑ	68	11148
ΓΚΑΛΑ	77	13027
ΓΚΑΛΑ	74	16439
ΓΚΑΛΑ	77	16432
ΓΚΑΛΑ	68	16275
ΓΚΑΛΑ	76	13027
ΓΚΑΛΑ	78	14531
ΓΚΑΛΑ	84	19500
ΓΚΑΛΑ	65	7952
ΓΚΑΛΑ	76	13027
ΓΚΑΛΑ	69	11148
ΓΚΑΛΑ	72	12919
ΓΚΑΛΑ	72	12919
ΓΚΑΛΑ	75	13036
ΓΚΑΛΑ	77	14531
ΓΚΑΛΑ	78	14531
ΓΚΑΛΑ	68	10397
ΓΚΑΛΑ	78	14800
ΓΚΑΛΑ	72	12959
ΓΚΑΛΑ	74	13036
ΓΚΑΛΑ	83	25200
ΓΚΑΛΑ	72	43479
ΓΚΑΛΑ	77	13027
ΓΚΑΛΑ	77	14531
ΓΚΑΛΑ	75	13036
ΓΚΑΛΑ	67	20178
ΓΚΑΛΑ	71	12463
ΓΚΑΛΑ	74	109893
ΓΚΑΛΑ	63	15381
ΓΚΑΛΑ	69	22915
ΓΚΑΛΑ	70	22912
ΓΚΑΛΑ	66	23390
ΓΚΑΛΑ	62	15389
ΓΚΑΛΑ	71	16306
ΓΚΑΛΑ	63	13516
ΓΚΑΛΑ	68	16229
ΓΚΑΛΑ	69	13942
ΓΚΑΛΑ	69	26356
ΓΚΑΛΑ	65	14584
ΓΚΑΛΑ	66	20723
ΓΚΑΛΑ	58	7081
ΓΚΑΛΑ	58	12732
ΓΚΑΛΑ	68	2206

α. Π. Τάουσαντ 7/3	
α. Λός Άντζελες 1/2	
α. Ρότερνταμ 2/2	
δ. Παναμά 4/3	
α. Μομπάσα 16/1	
α. Σάν Νικόλας 14/3	
α. Ν. Όρλεάν 28/2	
ε. Γκουαγιακούιλ 18/2	
Διάλυση Κίνα	
δ. Παναμά 7/3	
α. Λός Άντζελες 14/12	
α. Εϊνγκάνγκ 18/2	
άρχει Ρίβερ Φάι 11/3	
α. Σάντα Φέ 11/3	
άρχει Πειραιά	
στη Γένοβα 16/3	
ε. Ν. Όρλεάν 14/3	
α. Ρότερνταμ 1/3	
α. Ν. Υόρκη 16/3	
ε. Ναυάκι 3/2	
α. Ν. Όρλεάν 25/1	
α. Κουινγκντά 27/2	
α. Ντάρμπαν 2/3	
ε. Χάμπτον 14/3	
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 8/3	
ε. Άμστερνταμ 13/3	
ε. Μανζανίλο 15/2	
α. Λός Άντζελες 18/11	
α. Σάντος 9/3	
άρχει Πειραιά	
α. Ρεσίφ	
α. Τζέντα 25/2	
ε. Ζανγκιάνκ 7/3	
α. Ντάρμπαν 2/3	
ε. Όδησσος 28/2	
άρχει Τρινκομάλη	
ε. Καδοιούγκ 8/3	
δ. Σκάω 3/3	
άρχει Πειραιά	
άρχει Άργοστόλι	
ε. Πειραιά 6/3	
α. Χάβρη 14/3	
ε. Καρατάι 23/2	
ε. Άμβερσα 14/3	
άρχει Άστακό	
άρχει Πειραιά	
α. Πειραιά 31/1	

ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	62	1427
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	76	19284
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	79	19284
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	75	19451
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	79	19267
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	72	19426
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	78	19264
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	73	19451
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	74	19264
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	77	19265
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	75	19451
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	73	19451
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	67	22817
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	67	22817
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	85	17199
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	84	17199
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	74	18204
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	84	17199
ΓΟΥ'ΙΝΤ'ΦΟΥΣΤ	59	9191

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΝΑΟΣ	63	13628
ΔΑΝΑΟΣ	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	58	8243
ΔΙΑΜΑΝΤ (δ.)	58	13105
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19168
ΔΙΔΩ	70	10378
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΙΟΝΥΣΙΟ (δ.)	62	23180
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44846
ΔΙΟΥΦΟΡΟΣ	72	19182
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16396

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16396
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687
ΕΚΑΙΡ	63	13841
ΕΚΤΟΝ	62	11428
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΑΦ	68	19495
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I	64	10652
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	63	10936
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	8006
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	78	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	38237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	38237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	38237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	38237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤΟΣ	72	18207
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΛΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41476
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216

στον Πειραιά
δ. Δαρδανέλλια 22/2
α. Ν. Υόρκη 16/3
α. Πειραιά 4/3
α. Γιοκοχάμα 16/3
ε. Άμβερσα 19/3
ε. Λισσαβόνα 13/3
ε. Πόρτ Έλζαμπεθ 14/3
α. Ίνστον 6/3
ε. Κάρντιφ 11/3
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 9/3
δ. Σουέζ 28/2
ε. Λός Πάμπος 15/3
α. Βίλα Κονστιτούσιον 11/3
α. Γουέλιγκτον 25/2
α. Παράναγους 5/3
ε. Μπέιρα 4/3
ε. Γουέλιγκτον 17/3
άρχει Γαλαξείδι

α. Τακοράντι 20/2
άρχει Πειραιά
α. Χόγκ Κόγκ 16/3
άρχει Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
δ. Γιβραλτάρ 18/3
α. Πειραιά 17/2
ε. Βισκατιάτντμ 17/3
στο Μπαντάρ Άμπας
α. Λονδίνο 7/3
α. Άμβερσα 13/2
α. Ρίο Ιανέιρο 7/3
α. Λιανουγκάγκ 27/2
μεσογειακές μεταφορές
α. Ντονάλα 21/2
α. Χόγκ Κόγκ 13/3
ναυπηγ. Τόκνο
άρχει Γαλαξείδι
άρχει Λισσαβόνα

μετ. «Δημήτριος Δύο» (κ.)
σημαία Μάλας
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά
άρχει Μίνα Σάκρ
ρυμουσκείται Τουρκία
α. Σαγκάη 28/2
α. Πόρτ Λίνκολν 7/2
δ. Ντόβερ 11/3
άρχει Ίθακη
α. Μάντρε ντέ Ντέους 10/3
επώληθη Άλλοδαπούς
ε. Νιούκαστλ 1/3
α. Γιβραλτάρ 16/3
α. Τερνέστη 15/3
μεσογειακές μεταφορές
ε. Λάρνακα 15/3
δ. Π. Σάϊδ 18/3
α. Ντάρμπαν 2/3
ε. Παράντι 8/3
ε. Βισκαπατάνμ 11/3 *

άρχει Πειραιά *
άρχει Βασόρα
ε. Νταμάμ 11/3
άρχει Γαλαξείδι
άρχει Πειραιά
α. Τζέντα 11/2
ε. Ρότερνταμ 25/11
ναυπηγ. Βαρνεμούντε
α. Βαλτιμόρη 3/3
στη Λιβύη
α. Μιλάζο 23/2
άρχει Πειραιά
άρχει Γαλαξείδι
α. Κουινγκντά 19/2
δ. Κων/πολη 9/1
ε. Πειραιά 28/2
ε. Ντόβερ 24/1
ε. Λός Γκουλέτ 1/3
ε. Παναμά 16/3
δ. Μπρανιμπούτελ 24/2
άρχει Στυλίδα

στη Τολάνα 20/3
α. Άμβερσα 12/3
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 15/3
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Γάνδη
ε. Πειραιά 11/2
α. Τολάνα 20/2
μεσογειακές μεταφορές
α. Σοβάννα 8/3

α. Φιλαδέλφεια 23/2
α. Μουτσούρε 12/2
στις Μ. Αλίνες
άρχει Πειραιά
α. Βρέμη 15/3
ε. Πειραιά 5/3
δ. Ντόβερ 17/3
ε. Μπάχια Μπλάνκα 14/3
α. Μπάχια Μπλάνκα 28/2
στη Μπάχια Μπλάνκα 18/2
π. Σουδάν 17/2
α. Τουμπάρσο 12/12
α. Λός Πάμπος 13/3
Χαλίφαε 2/3
άρχει Πειραιά
Παντάνγκ 1/3
«Αλεξάνδρεια 9/3
Σαλάδα 9/3
Χάλλ 30/1

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	27830
ΕΜΟΥΛΙ (δ)	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΜΑΤΟΝ	67	9548
ΕΝΤΕΒΟΡ Ι.	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	74	13687
ΕΣΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10008
ΕΠΟΣ	77	9788
ΕΠΟΣ	78	8053
ΕΡΗΝΙΩ	65	18405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	4508
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	18122
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	18935
ΕΥΗ Λ.	67	14589
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΝΟΙΑ	70	10008
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΕΡΣ	58	2872
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6880
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7185
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10998
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57180

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30188
ZANTE (δ)	69	54282
ZETTA	71	20516
ZEYΣ	60	11687
ZHNQ	81	23100
ZINI	78	11348
ZYΓΟΣ	78	19186
ZYΓΟΣ	69	3490
ZOH XPICTINA	65	34501
ZBH	70	2985
HZY PA'INTEP	81	4617
HAETPA (δ)	72	54719
HAIOΠOΛIΣ	77	34035
HPO	85	23390
HCTPOY'INT	81	16700
HCTΠOPT	67	27018
HΦAICTOZ	86	21374
ΘAΛACCIH AΞIA	84	16794
ΘAΛACCIH AYΓH	76	14052
ΘAΛACCIH ΔOΞA (δ)	77	78088
ΘAΛACCIH KYPA	78	15880
ΘAΛACCIH MANA	77	15880
ΘAΛACCIH ΠOPOC	68	12860

ΘANIK I.	61	9516
ΘANTEP ΦPOCT	84	4828
ΘAPPAΛEOC (δ)	69	51732
ΘAZOC A'IAHT	76	9444
ΘEAGENNHC	72	9986
ΘEANTO A.C.	72	22886
ΘEKOZ	78	16885
ΘEOΓENHHTOP	68	35477
ΘEOKYHTOP	73	69904
ΘEOAHTOZ	65	41872
ΘEOMANA	65	40473
ΘEONYMΦOC (δ)	68	44863
ΘEOΦANQ ΛIBANOY	82	24.000
ΘEOΦAIOZ I. BATHC	77	16380
ΘEPMOΠYAAI (δ)	55	8992
ΘETIC	74	35540
ΘHPAZIA	84	28100
IAZON	70	11489
IKAPIAN PHΦEP	67	4390
IKTINOC	69	11489
IOAI	72	4999
IONIAN ΓOY'INT	83	20980
IONIAN KAPPIEP	73	15498
IONIAN PHΦEP	65	8002
IONION	70	15387
IXΘEIC	77	19186
IO	69	8909
IDANNA B. (δ)	61	22075
IDANNHC	59	3139
IDANNHC ZAFEPAKHC	68	16227
IDANNHC KOYAOYΘPOC (δ)	82	30041
IGN	71	11508

K. Z. MIXAΛOY	78	16023
KABO ΓIOXONAZ	67	10322
KABO ΓKPOCCOC	68	10322
KABO ΛOΓΓOC (δ)	69	50988
KABO MATAPAZ	77	12772
KABO ΠEIPATHC	78	12772
KATHPIN A.	70	16285
KALABPIA	66	24309

ἀργεί Στετούμπαλ	α. Πειραιά 15/3
ε. Πειραιά 10/3	
ἀργεί Πειραιά	
πρώην «Εντερπράιζ»	
πρώην «Εντερπράιζ 1»	
α. Σιγκαπούρη 3/3	
α. Μαυρίκιος 13/3	
α. Τσάινα 1/3	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 14/3	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λένκχορν 22/2	
α. Πειραιά 15/3	
ε. Γκουέμας 8/3	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Κολόμπο 14/2	
α. Ροζάριο 12/3	
ε. Φιλαδέλφεια 15/3	
ε. Δουνκέρκ 17/3	
δ. Ντόβερ 20/2	
α. Σ. Ντιέγκο 28/2	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τζάκσονβιλ 15/2	
δ. Γιβραλτάρ 27/2	
δ. Γιβραλτάρ 7/3	
α. Σιάτλ 11/3	
α. Χιούστον 25/2	
δ. Ντόβερ 2/3	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ν. Όρλεάν 13/3	
ἀργεί Σιταλίδ	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σάντος 4/3	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Νταβό 25/2	
α. Πειραιά 15/3	
α. Λός Πάλαμας 17/3 *	

α. Πειραιά 18/2	
ε. Τζουμπάιλ 21/2	
ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 22/2	
α. Σάροχ 14/2	
α. Μπρέικ 25/2	
σημαία Όνδούρας	
α. Ούμπε 4/3	
α. Λός Πάλαμας 3/2	
α. Λός Άντζελες 13/3	
ἀργεί Άστακό	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. «Γκαλλάντ»	
α. Μπ. Άιρες 28/2	
ε. Ν. Όρλεάν 18/3	
δ. Παναμά 17/3	
ἀργεί Άργιστόλι	
ἀργεί Λονδίνο	
α. Ναντίμο 9/3	
α. Π. Έλζαμπεθ 12/3	
α. Μπυλμπό 12/3	
ε. Καμαίσι 9/3	
ε. Ρίο Άνβέρο 11/3	
δ. Σουέζ 7/3	

ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τενερίφη 28/2	
δ. Κωνσταντή 11/3	
ε. Αδράνα 18/3	
α. Ντάρμπαν 11/3	
α. Μπαχαλίν 5/3	
α. Λός Άντζελες 9/2	
α. Ρίτσαρντς Μπαίη 28/1	
α. Έλευσία 3/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Γκατεμπουργκ 19/3	
α. Χέυ Πόιντ 1/3	
ε. Χοντέιντα 14/2	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κόμπε 27/2	
ε. Γιοκοχάμα 27/2	
επωλήθη Άλλοδαπούς	
α. Άμβούργο 20/2	
επωλήθη Άλλοδαπούς	
α. Βόλο 22/2	
α. Πενσάκολα 22/2	
α. Πειραιά 8/3	
α. Γένοβα 13/3	
ε. Ρουέν 17/3	
ε. Μπαντάρ Άμπας 30/1	
στο Ντάρμπαν 19/1	
α. Άλεξάνδρεια 7/3	
α. Άστακό 18/10	
α. Γκάλεστον 23/2	
α. Ν. Υόρκη 9/3	
επωλήθη Άλλοδαπούς	

δ. Γιβραλτάρ 8/3	
επισκευές Πειραιά	
ε. Άμβέρσα 18/3	
ε. Σιγκαπούρη 24/2	
α. Γιβραλτάρ 13/3	
α. Ν. Όρλεάν 14/3	
δ. Κωνσταντή 2/3	
α. Άσντον 7/3	

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15838
ΚΑΛΜΑΡ	51	8199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΛΥΩΝ	73	8172
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14588
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4980
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	18098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1783
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688
ΚΑΡΑΘΑ	75	29314
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34087
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407
ΚΑΣΟΣ	76	14983
ΚΑΣΣΑΝΔΑΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΑΛΟΥ	59	4632
ΚΑΣΤΛ ΣΗΛ	68	28537
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ)	58	2580
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
ΚΑΤΙΕ	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ)	66	38878

ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14851
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9882
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9738
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10480
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8898
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	68	8890
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307

ΚΕΡΤΙΣ	73	18459
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250
ΚΗΦΕΥΣ (δ)	71	18400
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16386
ΚΛΕΙΩ	58	8791
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΔΑΡ	67	6842
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	18000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025

ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	18000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΖΕΙΔΩΝ	79	18000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24883
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	18000
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ		
ΓΚΑΛΛΕΥ	67	7680
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ		
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	77	5539
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7887
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14784
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ)	55	8998

ε. Σιενρούγκος 26/1	
ἀργεί Λονδίνο	
ε. Βρέστη 16/3	
α. Χάδρη 11/3	
δ. Παναμά 17/3	
στο Κιουρασάο 8/3	
α. Σιγκαπούρη 19/2	
δ. Ντουμπάι 10/3	
α. Τέμα 5/3	
ε. Άμβούργο 19/3	

α. Τενερίφη 24/1	
ἀργεί Χαλκίδα	
στο Όδη Κονάορ	
ἀργεί Χαλκίδα	
επωλήθη Άλλοδαπούς	
α. Άμβέρσα 23/2	
α. Σάν Άντονιο 11/3	
στη Χαλκίδα	
ἀργεί Χαλκίδα	

α. Τάμπα 23/1	
ε. Πράια Μόλες 9/3	
ε. Π. Σαίδ 18/3	
ἀργεί Σιταλίδ	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ν. Όρλεάνη 13/3	

ἀργεί Βουβαί	
ε. Ντεμπεράρα 14/3	
α. Ναγκόγια 1/3	
ε. Ντάρμπαν 13/3	
ἀργεί Νουεβίτας	
ε. Άιν Σούκα 17/3	

α. Τζέντα 13/2	
α. Βαλτιμόρη 1/3	

δ. Γιβραλτάρ 18/3	
α. Σπλίτ 28/2	
ε. Άμβέρσα 17/3	
α. Ρίο Άνβέρο 4/3	
α. Άσντον 12/3	
α. Κάρντιφ 7/3	
ε. Πειραιά 10/3	
α. Άμποτ Πόιντ 13/3	
ἀργεί Έλευσία	
α. Τερνέστη 18/3	
δ. Κωνσταντή 26/2	
ε. Κωνσταντή 18/3	
ἀργεί Άργιστόλι	
α. Ρίο Άνβέρο 5/3	

δ. Σουέζ 18/3	
ε. Άμβέρσα 16/3	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Π. Σαίδ 18/3	
α. Τάραντα 13/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Άμβέρσα 19/3	
δ. Κωνσταντή 1/3	
ἀργεί Γαλαξειδί	
α. Ζαχράνι 27/2 *	

α. Λός Άντζελες 4/2 *	
ε. Νιούκαστλ 15/3	
ε. Τζέντα 14/3	
ἀργεί Ρίβερ Φώλ	
α. Αίσι 4/3	
ε. Ντۆρμπαν 17/3	
δ. Παναμά 14/3	
ε. Ν. Όρλεάνη 16/3	

ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	82	10451
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΡΥΤΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΛΟΣ	76	8598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914
ΚΡΗΤΗ (δ)	69	34189
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832

ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ)	71	14923
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΙΟΣ	59	16875
ΚΡΙΟΣ	75	7028
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355
ΚΥΚΝΟΣ (δ)	71	17355
ΚΥΜΑ	60	7758
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23598
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20518
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2635
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'	68	4350
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952
ΛΑ'Τ'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	38000
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΑ II	68	15781
ΛΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ)	61	21894
ΛΙΨ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	18402
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	18006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ	64	8547
ΛΥΡΑ	67	41914

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ)	70	17485
ΜΑΔΕΡ	68	11361

αργεί Πειραιά		
α. Εινηκάνγκ 21/2		
α. Κολόμπο 17/3		
α. Μομπάσα 6/3		
αργεί Άστακό		
α. Ντουμπάι 6/7		
πρ. «Σάμιερ Σάν»		
α. Παοαγιές 20/2		
α. Άμβούργο 27/2		
α. Ραγκούν 20/11		
στην Άκαγιούτλα		
δ. Κων/πολη 10/3		
α. Γιοκοχάμα 16/3		
α. Βαλλέττα 12/3		
α. Σάντος 13/3		
α. Φός 11/3		
α. Κόμπε 27/2		
α. Π. ντέ Μπούκ 15/3		
στον Πειραιά		
α. Φός 13/3		
α. Κόμπε 2/3		
α. Πόρτ Χάρκωρτ 1/3		
α. Κόμπε 16/3		
α. Κόμπε 13/3		

δ. Π. Σαϊδ 17/3		
α. Τερνέστη 7/3		
α. Σαβόνα 18/3		
α. Φός 3/3		
α. Μπουσάν 16/2		
αργεί Πειραιά		
α. Χάλλ 9/2		
αργεί Πειραιά		
α. Ρουέν 17/3		
α. Άμβέρσα 19/3		
α. Ρίτσαρντς 21/3		
α. Ρίτσαρντς Μπαί 24/2		
μεσογειακές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
α. Ντουμπάι 14/3		
αργεί Πειραιά		
α. Λίβερπουλ 6/3		
αργεί Άστακό		
α. Κολόμπο 25/2		
δ. Σουέζ 4/2		
αργεί Πειραιά		
α. Πειραιά 14/3		
αργεί Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 5/3		
α. Ντάρμπαν 15/3		
μεσογειακές μεταφορές		

α. Τακοράντι 5/3		
α. Κολόμπο 13/1		
αργεί Λευκάδα		
α. Φός 11/3		
α. Λά Παλις 15/3		
αργεί Πειραιά		
α. Σάντος 6/3		
α. Πόρτ Όκνα 26/2		
α. Πειραιά 7/3		
α. Χόγκ Κόγκ 26/2		
α. Μορμουγκά 7/2		
α. Μπαρλέττα 11/3		
α. Άαρχους 18/3		
δ. Σκάω 9/3		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 20/2		
αργεί Γαλαξίδι		
αργεί Πειραιά		
α. Γκαίμπε 19/2		
αργεί Στετουμπάλ		
αργεί Έλευσίνα		
στη Λισσαβόνα		
αργεί Χαλκίδα		
α. Λύτλετον 11/3		
αργεί Ήγουμένιτσα		
α. Ραγκούν 13/3		
αργεί Φορταλέζα		
α. Γένοβα 8/3		
α. Πόρτ Πίρι 12/3		
αργεί Στετουμπάλ		
α. Τζουμπάι 9/3		
α. Σουέζ 12/3		
α. Τζέντα 12/3		
α. Λός Πάλας 19/1		
δ. Κων/πολη 17/1		
α. Ντάρμπαν 8/3		
α. Άμβέρσα 25/2		
δ. Σουέζ 14/3		
α. Λειξόες 14/3		
αργεί Βασόρα		
α. Πέτερχεντ 15/3		
α. Ν.		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 13/2		
α. Χάμπτον 27/1		
α. Ντόχα 7/3		
α. Π. Σαϊδ 25/2		
α. Πειραιά 11/3		
αργεί Στετουμπάλ		

Ορλεάνη

ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	31	23000
ΜΑΙΡΗ	84	14500
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΑ	73	8957
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΟ V	72	17432
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	81	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967

ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6807
ΜΑΡΓΚΚΟ (δ)	76	81106
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569
ΜΑΡΙΑ	71	19061
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9585
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ)	75	68411

ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ)	67	40075
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269
ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΙΩ	66	3762
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806
ΜΑΡΩ	73	32510
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	65	7696

ΜΕΘΩΝΗ (δ)	81	32723
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017
ΜΕΛΟ'Ι'	68	8887
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12596
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ)	74	61172
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ)	70	17485
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ)	70	17486
ΜΕΣ. ΓΗ (δ)	71	17355
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ)	70	17485
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α' ΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	57	5289
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591

δ. Ντόβερ 11/3		
α. Λίβερπουλ 13/3		
α. Ν. Όρλεάνη 7/3		
δ. Παναμά 3/3		
αργεί Έλευσίνα		
αργεί Στετουμπάλ		
μετ. «Σελατάν (κ.)		
στον Πειραιά		
α. Γένοβα 18/3		
δ. Παναμά 7/3		
α. Πειραιά 12/3		
α. Π. Σαϊδ 19/3		
α. Ν. Υόρκη 16/3		
α. Φερρόλ 8/3		
δ. Κων/πολη 10/1		
α. Λός Άντζελες 21/2		
α. Κήκονγκ 17/3		
α. Ρόττερνταμ 23/2		
α. Ν.		
Όρλεάνη		
α. Βαλτιμόρη 15/3		
δ. Σουέζ 7/3		
αργεί Πειραιά		
α. Πειραιά 15/3		

δ. Παναμά 17/3		
α. Σιγκαπούρη 3/3		
α. Ίμμινγκχαμ 6/3		
αργεί Χαλκίδα		
στον Πειραιά		
α. Μομπίλ 12/3		
α. Σιγκαπούρη 4/3		
αργεί Πειραιά		
μετ. «Μίσο Μαρία» (κ.)		
α. Σ. Τζών 1/3		
δ. Κων/πολη 13/3		
α. Σιμίζου 10/2		
α. μένα αλ Άχμάντι 13/3		
δ. Σουέζ 18/3		
α. Σαουάνγκου 19/2		
α. Τζέντα 6/3		
α. Νάπολη 16/3		
α.		
α. Τάμπα		
α. Άλεξάνδρεια 10/3		
α. Ν. Υόρκη 16/3		
α. Άμβέρσα 20/3		
α. Βοστώνη 12/3		
αργεί Πειραιά		
στον Πειραιά		

δ. Π. Σαΐδ 10/3	
α. Π. Σαΐδ 18/3	
α. Φός 10/3	
α. Πειραιά 18/3	
α. Χάλιφα 4/3	
στό Σάν Σεμπαστιάν 20/3	
α. Ν. Όρλεάνη 5/3	
α. Π. Γουάσκοτ 5/3	
αργεί Στετουμπάλ	
αργεί Πειραιά	
α. Μπουένος Άϊρες 13/3	
α. Λά Γκουλέτ 7/3	
α. Κόλινγκ 14/3	
δ. Π. Σαΐδ 17/3	
α. Σάν Λορέντζο 8/3	
α. Μουτσούρε 7/3	
αργεί Χαλκίδα	
δ. Κων/πολη 8/3	
α. Κυτάνοκ 9/3	
μεσογειακές μεταφορές μετ. «Μέρυλαντ» (Λ.)	
α. Λας Πλάτας 8/3	
α. Πρίνς Ρουπερτ 8/3	
μεσογειακές μεταφορές έπισκευές Μομπιλιά 2/3	
α. Σάντος 9/3	
α. Βενετία 14/3	
αργεί Πειραιά	

ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1596
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1582
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	68	22217

ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΧΑ Δ.	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13886
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677
ΜΠΑΡΥ	66	14359
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246

ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ'Ι'Υ	63	9857
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	18935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΣ	66	9085
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5511
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	8825
ΝΑΕΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΜΟΣ	71	4981
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ''	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΙΩΣ (δ.)	73	18484
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831

ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162

ε. Ντεμερράρα 13/3	
ε. Τσιούτζια 9/3	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Βίλλια Γκαρθία 7/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/2	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 28/2	
ε. Σαρόνα 17/3	
α. Γκιζάν 14/3	
α. Σεβίλλη 15/2	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Γκιζάν 13/3	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
δ. Γιβραλτάρ 13/3	
α. Μπάχια Μπλάνκα 1/3	

ε. Σάντος 14/3	
μεταφορές 'Ερυθράς θαλ.	
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/3	
δ. Σουέζ 17/3	
α. Κακινάνα 6/3	
α. Βαλτιμόρη 13/12	
α. Σάν Χουάν 7/3	
α. Βίλλια Κονσταντίουσιον 6/3	
ἀργί Σάρκα	
α. Τάμα 12/3	
ε. Σηάτλ 13/2	
δ. Σουέζ 24/2	
ἀργεί Πειραιά	
στο Κέιπ Τάουν 7/3	

α. Μπότγουντ 23/2	
α. Μόμπιλ 3/3	
α. Νιούκαστ 10/3	
α. Νταμά 8/3	
α. Κεμπέκ 22/2	
8ος 39 198, 30, 45Δ 9/11	
ἀργί 'Αργουόλι	
α. Ποχάνγκ 12/3	
α. Μαλάνκα 1/3	
α. Μετάνι 12/2	
μεσογειακές μεταφορές	

Διάλυση Κίνα	
ε. Ν. 'Υόρκη 7/3	
α. 'Αλγκεκίρας 14/3	
α. Γιοκοχάμα 19/2	
δ. Ντόβερ 15/3	
ἀργεί Λευκάδα	
ἀργεί	
ἀργεί Πειραιά	
α. Δουνκέρκη 13/3	
ἀργεί Τζέντα	
ἀργεί Ρίβερ Φάλ	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ε. Βενετία 6/3	
α. Νταμά 10/3	
α. 'Αμβούργο 9/3	
ἀργεί Γαλαξίδι	
ἀργεί 'Αργουόλι	
α. Σάλλομ Βόε 17/3 *	

ἀργεί Γάνδη	
α. Νιούκαστλ 28/2	
ε. Καζαμπλάνκα 7/3	
α. Γιοκοχάμα 1/2	
ε. Λονδίνο 17/3	
ἀργεί Κενίτρα	
ἀναμένει Σιγκαπούρη	
ἀργεί Χαλκίδα	
μετον. «Δημήτριος Κ.» (μ.)	
δ. Παναμά 10/3	
δ. Κουβέιτ 17/2	
α. Π. 'Ελζαμπέθ 17/3	
α. 'Αμβέρσα 8/3	
α. Κουιντέρο 1/3	
ε. 'Ερβέν 15/3	
μεσογειακές μεταφορές	

ἀργεί 'Ελευσίνα	
α. Ρεσίφ 12/2	
α. Γένοβα 12/3	
α. Χάντερσον 7/3	
α. Κέιπ	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 20/2	
στο Σάντος	
α. Βρέμη 18/3	
μετ. «Καπετάν Κωστής» (κ.)	
δ. 'Επτάνησα 10/3	
στο 'Ελ Χάκλ (ἀποθήκη)	
α. Πειραιά 12/3	
α. Σιαμέν 13/3	

ἀργεί Πειραιά	
α. Π. Κορτές 15/1	
α. 'Αλεξάνδρεια 8/3	

ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347
ΝΙΚΟΣ	60	4824
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	8134
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392
ΟΔΕΛΑ	69	3268
ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	74	15976

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΣ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	68259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	76142
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868

ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΞΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100
ΟΞΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΞΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ	72	14675
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΑΤΙΜΑ	71	9372
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597

Π. Σ. ΠΑΛΛΟΣ	63	18430
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015
ΠΑΝΔΩΡΑ (δ.)	67	57794
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΤΑΣΤΑΣ Λ.	74	14790

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	80	30639
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214
ΠΑΡΟΣ	65	8883
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127

μεσογειακές μεταφορές

α. 'Αμβούργο 14/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/3	
ἀργεί Πειραιά	
ε. 'Αλεξάνδρεια 8/3	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 4/3	
α. Σάν Λορέντζο 14/3	
δ. Σουέζ 16/3	
α. Γιβραλτάρ 15/3	
α. Νιούκαστλ 12/3	
ἀργεί 'Αλεξάνδρεια	
ἀργεί Στυλίδα	
δ. Ντόβερ 15/3	

μεσογειακές μεταφορές

Διάλυση Κίνα	
ε. Βρέμη 15/3	
δ. Γιβραλτάρ 17/3	
α. Χάβρη 12/3	
ε. Χιούστον 10/3	
α. Βουλώνη 5/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/3	
στον Πειραιά 9/3	
ἀργεί Γαλαξίδι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ἀργεί Λευκάδα	
δ. Θέροντε 7/3	
μεσογειακές μεταφορές	
α. 'Αμβέρσα 14/3	
ἀργεί Πειραιά	
ἐπιβλήθη 'Αλλοδαπούς	
α. Γιούροπορτ 12/3	
ἀργεί Πειραιά	
σωστό όνομα «ΟΔΕΛΙΑ»	
δ. Μπραναμπάτελ 6/2	

ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σάουθεντ 18/3	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Ντόβερ 17/3	
α. Ν. Χάβρη 14/3	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
α. Γιούροπορτ 9/3	
δ. Γιβραλτάρ 7/3	
δ. Ντόβερ 13/3	

δ. Καϊμάν Μπράκ 4/3	
α. Μπλάου 8/3	
μεσογειακές μεταφορές	
στη Σιγκαπούρη	
μεταφορές Νιγηρία	
ε. Νουακτσότ 28/2	
δ. Γκάνδη 1853	
δ. Π. Σαίδη 18/3	
ἐπισκευές Πειραιά *	

α. Νάβρι 11/3 *	
α. Βουλώνη 28/2	
ναυπηγ. Φερρόλ	
α. Τσίμα 7/3	
στο Φλόσσινγκ 13/3	
α. Σιγκαπούρη 26/2	
ἀργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Τζουκάρο 1/2	
στο Νατάλ (ἀποθήκη)	
α. Γιβραλτάρ 8/3	
ἀργεί 'Αλιβέρι	
α. Ρεσίφ 23/2	
στο Λάγος	
ἀργεί Γκρέιτ Μπίτερ	

ἀργεί 'Ελευσίνα	
α. Βρέμη 25/2	
ε. Κουίγκντό 2752	
ε. Κουίγκντό 9/2	
ἀργεί Γαλαξειδί	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ν. 'Ορεάνη 11/3	
δ. Σκάω 10/3	
ε. Φορμάντιλ 13/3	
δ. Κων/πολη 9/3	

ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ	71	18306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ)	58	18297
ΠΑΦΘΗΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	78	8378
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ	71	9823
ΠΕΤΡΑ	78	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ)	56	17212
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ)	68	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ)	57	21977
ΠΕΤΡΟΛΑ 38 (δ)	60	26467
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	68	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	68	23708
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	8299
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045

ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΛΑΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ)	68	48801
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	18014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π	77	10558
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585

ΠΟΡΟΣ Α' ΛΑΝΤ	81	10520
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ)	71	60929
ΠΡΟΣΠΛΕΙΑ	70	9885
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16183
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ)	57	12875

ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ I (δ)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ)	78	69016
ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ	56	4275
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ)	71	77049
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΟ	75	9112
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ)	57	12812
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931
ΡΟΑΝ (δ)	59	12270
ΡΟΔΟΣΙ	67	15382
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ)	60	20416
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180
ΡΟΛΛΟΝ	73	38811
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ)	71	77049

α. Π. Χέντλαντ 8/3
α. Σαβόνα 9/3
ε. Κουικντάο 1/3
ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Νιούκαστλ 4/3
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
δ. Κων/πολη 4/3
ε. Χάλιφα 13/3
α. 'Ικόνιο 3/3
α. Λός Πάλμας 3/3

α. Βενετία 18/3
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ριγέκα 17/3
ε. Κόλουντμποργκ 9/3
ε. Π. Νογκάρο 16/3
μεσογειακές μεταφορές
ε. Σαγκάι 13/2
αργεί Πειραιά
ε. 'Αμβούργο 19/3
ε. Λέγκχορν 15/3
ε. Νταμιάμ 9/3
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 17/3
ε. Πειραιά 16/3
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 17/3
δ. Σουέζ 18/3
ε. Σαβόνα 18/3
στον Πειραιά 12/2
α. Νικόσια 12/3
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/2
α. Σινκαπούρη 8/3
ε. Π. Σαϊδ 18/3
ε. Χουάγκου 1/3
ε. 'Ιντσόν 9/3
αργεί 'Αστακό
αργεί 'Ηγουμένιτσα
δ. Ντόβερ 18/3

αργεί Γαλαξείδι
α. Ρεσίφ 5/3
αργεί Λομπίτο
α. Κόμπε 7/3
αργεί Γαλαξείδι
α. Φλάσσινγκ 18/2
ε. Χάλιφα 11/3
α. Ούμ Σαϊδ 9/3
ε. 'Ιντσόν 13/3
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
αργεί Πειραιά
α. Λός 'Αντζελες 25/1
α.
α. 'Αδελαΐδα
αργεί Χαλκίδα
α. Καρατί 14/2
α. Πόρτ Χέντλαντ 15/3
α. Σούνεϊ 19/2
ε. Νάπολη 19/3
δ. Παναμά 24/2
α. Αλβερπούλ 15/3

πρ. «Σάν Ταβόνα»
επισκευές Πειραιά
δ. Παναμά 27/1
α. Πόρτσμουθ 13/2
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 8/3
στο Σουέζ (αποθήκη)
ε. Σαλίνα 5/3
α. Πόρτλαντ 10/3
επισκευές Πειραιά
α. Τεργέστη 12/3
αργεί Πειραιά
ε. Φιλαδέλφεια 15/3
δ. Παναμά 11/2
α. Νάπη 9/3
δ. Παναμά 22/2
δ. Σουέζ 15/3
ε. Π. Σαϊδ 6/3
ε. Κωστήρακόδκος 19/2
ε. 'Ασπύριον 17/3
ε. 'Ικόνιο 22/2

α. Ν. 'Ορλεάνη 1/3
ε. Πειραιά 15/3
α. Αύγουστα 12/3
α. Πειραιά 13/3
ε. Γκρέιντμαουθ 18/3
ε. Ριγέκα 8/3
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 18/2
δ. Π. Σαϊδ 13/3
α. 'Ιντσόν 3/3
μετ. «Καλάννα» (Κεύλ)
α. 'Αμβέρσα 16/3
αργεί Πειραιά
αργεί Γαλαξείδι
ε. 'Ικόνιο 27/2
α. Γαλαξείδι 28/11
αργεί Λευκάδα
αργεί Πειραιά
α. Τζέντα 9/3
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/3
αργεί 'Αργονόλι
α. Σακάλινε 4/3
Διάλυση Νοτ. Κορέα

ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7806
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΕ (δ)	65	2916
ΣΑΜΠΛ (δ)	57	13247
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10800
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160

ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	18993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ)	68	14948
ΣΕΛΑΣ	83	10947
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962
ΣΕΜΙ II	76	12498
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47899
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12081
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810
ΣΗΚΑΛ	71	9787
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11886
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ	75	9881
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	89	9305
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ	85	13100
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ)	67	48058
ΣΚΛΗΡΙΟΝ	69	9057

ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19186
ΣΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ)	61	20433
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364
ΣΠΑΤΟΡ	81	30834
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ)	65	42810
ΣΠΥΡΟΣ (δ)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ)	64	41260
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	6878
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

δ. Γιβραλτάρ 17/2
α. Λομέ 15/2

στη Μομπάσα *
α. Χόγκ Κόγκ 1/3
δ. Μπρανσμπάτελ 5/2
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/3
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
ε. Καλαί 1/3
α. Μονφαλκόνε 17/3
α. Πειραιά 23/2
α. Ραβέννα 26/2
ε. Πειραιά 6/3
αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές

αργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 15/2
αργεί Πειραιά
α. Νιούκαστλ 24/2
στο Μπαντάρ 'Αμπάς
αργεί Πειραιά
Διάλυση Καράτσι
ε. Τζέντα 28/2
δ. Παναμά 15/3
δ. 'Αμβέρσα 15/2
α. Χιρόσιμα 4/3
α. Σάν Νικόλας 19/2
ε. Ναυλάκι 1/3
α. Μέθουλ 19/3
ε. Κουβέιτ 2/3

α. Τζέντα 14/1
ε. Τζέντα 14/1
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 15/3
δ. Σουέζ 8/3
α. Ντάρμπαϊν 13/3
αργεί Ρίο 'Ανέιρο
αργεί Σατουμπάι
αργεί Λομπίτο
αργεί Πειραιά
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 11/3
αργεί Γαλαξείδι
α. Χοντρίνα 19/10
ύψωση Παναμαϊκή
αργεί Πειραιά
α. Λός Πάλμας 13/3

ε. Κασσιόνη 7/3
αργεί Πειραιά
ε. Τζέντα 3/3
ε. Ντουμπάι 8/2
ε. 'Αδεν 21/2
ε. Πειραιά 8/3
α. Φουκουγιμά 10/3
α. Ρίο 'Ανέιρο 12/3
δ. Παναμά 21/2
στο Λάγος 8/3
στη Λεμεσό 4/3
α. 'Ακαμπα 22/2
α. Γιοκοχάμα 13/3
α. Ντάρμπαϊν 3/3
αργεί Χαλκίδα
ε. Βομβάη 8/2

ε. 'Αμβέρσα 17/3
α. Λός 'Αντζελες 17/3
α. Γιοκοχάμα 9/3
ε. Λονδίνο 14/3
α. Κεμπέκ 15/3
ε. Σαλβαντόρ 6/2
δ. Γιβραλτάρ 12/3
α. Μίλνερ Μπαϊν 28/2
επισκευές Γκντάνσκ
α. Χόγκ Κόγκ 17/3
αργεί Πειραιά
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 9/2
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
δ. Γιβραλτάρ 14/3
α. 'Αμβέρσα 2/3
αργεί Χαλκίδα
δ. Π. Σαϊδ 17/3
στη Μομπάσα

ε. Φός 20/3
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 27/2
α. Σουέζ 16/3
αργεί Γαλαξείδι
α. 'Αμβούργο 15/3
αργεί 'Εμδέν
α. 'Αμστερνταμ 25/2
αργεί 'Ελευσίνα
α. Χιούστον 15/2
δ. Γιβραλτάρ 13/3
αργεί Πειραιά
α. Μέθουλ 19/3
α. Τζέντα 14/3
δ. Κων/πολη 8/3
αργεί 'Ελευσίνα
α. Ντάρμπαϊν 9/3
αργεί Πειραιά
α. Μπ. 'Αϊρες 9/3
α. Π. Βέσμε 7/3
ε. Βίλα Κονστιτούσιον 19/2

ΣΤΑΡ (δ)	58	10287
ΣΤΑΡ Ι	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18878
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19888
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19888
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16844
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ)	78	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	8678
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ)	65	30490
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953

ΣΤΟΡΚ	70	15302
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	69	2997
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	18229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ)	72	70507
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΥΡΟΣ	64	5237
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38260
ΤΑΚΗΣ Η.	57	8508
ΤΑΚΤΙΚ (δ)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4238
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	78	11788
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11582
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΞΙΑ (δ)	69	63989
ΤΑΞΙΑ	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΤΙΝΑ (δ)	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100

ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	18563
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΙΝΙ	61	11125
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	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
ΤΖΩΝ Π.	65	16750
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100

ἀργεί Πειραιά	
ε. Σχέσιν 18/3	
α. Μπάχια Μπλάνκα 22/2	
α. Χάτσικοχ 28/2	
ε. Βανκούβερ 14/3	
α. "Αβονμαουθ 21/2	
α. Λός "Αντζελες 13/3	
ε. "Αλεξάνδρεια 10/3	
α. Λός Πάλαμας 10/3	
ἀργεί "Ελευσίνα	
δ. Κων/πολη 14/2	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπαλάο 28/2	
δ. Σουέζ 15/3	
στο Σουέζ	
α. Κόμπε 21/2	

α. Λός "Αντζελες 9/1	
δ. Κων/πολη 21/10	
ἀργεί Γκουαγιακούιλ	
α. Ν. "Ορλεάνη 3/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 27/2	
δ. Παναμά 15/2	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Γαλαξειδί	
ἀργεί "Ιθάκη	
α. Γένοβα 11/3	

α. Τέμα 23/2	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 28/2	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 21/2	
μεσογειακές μεταφορές	
α. "Ελ Ταμπλάδο 18/1	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Βενετία 13/1	
δ. Σουέζ 12/3	
ε. "Αμβέρσα 17/3	
α. Ν. "Ορλεάνη 11/3	
στο Μπόνου 5/3	
στο Κάλιτζ 20/3	
α. Γκάλβεστον 22/2	
δ. Ντόβερ 18/3	
α. Βοστώνη 13/3	
α. Σιγκαπούρη 11/3	
α. Σαβάννα 12/3	
δ. Κων/πολη 3/3	
ἀργεί "Αστακό	
ε. Τζακάρτα 22/2	
α. Λός Πάλαμας 4/3	
ε. Ρεσίφ 24/2	
α. Γκάνδη 11/2	

α. Κάντλα 30/10	
ἐπιπλήθη "Αλλοδαπούς	
ε. Κεμπέκ 14/3	
α. Βενετία 19/1	
α. Φρημάντλ 28/2	
α. Πειραιά 17/3	
ε. Μπιζέρτα 1/3	
α. Ντάρμπαν 12/3	
α. Πειραιά 16/3	
α. Φουτζέιρα 16/2	
δ. Π. Σαϊδ 22/1	
α. Μπ. "Αίρες 26/11	
ἀργεί Μανφρεντόνια	
ε. "Αλεξάνδρεια 28/2	
α. Σ. Τζών 9/2	
α. Μπαγκόνγκ 10/3	

ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	8246
ΤΟΘΟΤΗΣ	74	19186
ΤΟΘΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000

ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ)	69	41678
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639
ΤΟΥΡΚΙΑ	58	4301
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60670
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ)	65	41195
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ)	68	48827
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ)	75	68631

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ)	67	58527
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	85	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ)	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644
ΤΡΙΠΙΤΕ (δ)	62	25717
ΤΡΙΤΟΝ	63	11058
ΤΡΙΤΟΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΟΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9268
ΦΑΕΘΟΝ	71	11502
ΦΑΙΔΣ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890

ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ)	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ)	84	31411
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ)	75	62498
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ)	76	41330

ΦΙΛΙΚΟΣ (δ)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ)	83	31321
ΦΙΦΕ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041

ἀργεί "Ελευσίνα	
α. Βαλτιμόρη 5/2	
α. Π. Νουάρ 21/2	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 22/2	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κοτονού 22/2	
α. Τερνέστη 15/3	
ε. Βενετία 17/3	
δ. Παναμά 10/3	
ε. Λισσαβώνα 18/3	
ναυπηγ. Κομπέ	

α. Μπ. "Αίρες 5/3	
α. Λός "Αντζελες 7/3	
α. Τζέντα 27/2	
ἀργεί Πειραιά	
ἐπιπλήθη	
μετ. "Ιδέα" ("Ελ)	
α. Σιγκαπούρη 27/1	
μετ. "Μπωμόντ" ("Ελλ)	

δ. Σουέζ 9/3	
ε. Σάντος 11/3	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Π. Σαϊδ 10/3	
α. Ν. "Ορλεάνη 15/3	
δ. Ντόβερ 15/3	
ε. Μπαντάρ "Αμπάς 15/3	
α. Χάιρα 5/3	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ρουέν 13/3	
ἀργεί Ν. "Ορλεάνη	
ε. Σουέζ 18/3	
ε. Βρέμη 18/3	
δ. Π. Σαϊδ 18/3	
α. Ν. "Ορλεάνη 6/3	

δ. Σουέζ 9/3	
ε. Κουέμας 8/3	
α. Πόρτλαντ 9/2	
ε. Πειραιά 17/3	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Π. Μαχάμεντ Κασίμ 11/3	
δ. Ντόβερ 18/3	
ε. Πειραιά 23/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. "Ικχόν 12/3	
α. Λέγκχορν 1/3	
ε. Λάγος 27/1	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	

ε. Κάντλα 18/2	
α. Μομπά 3/3	
α. Γουλιμκτον 16/3	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Ρίτσαρντ Μπαί 18/3	
ε. Φλαδέλφεια 16/3	
α. Χόγκ Κόγκ 12/3	
δ. Παναμά 5/2	
ναυπηγήθηκε Σάντε Φλάντ	
ναυπηγήθηκε Σάντε Φλάντ	
α. Νιούκαστλ 25/2	
ε. "Εσπεράντο 16/3	
ἐπισκευές Σετούμπάλ 18/3	
α. Τζέντα 23/2	

δ. Ντόβερ 18/3	
δ. Π. Σαϊδ 19/1	
α. Ρουέν 16/3	
α. Σιγκαπούρη 5/3	
α. Σαβάννα 15/3	
α. Λ. Τσάρλς 8/3	
α. Γιβραλτάρ 18/3	

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

ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ. 62 19974
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ. 72 20713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΛ'ΙΕΡ. 56 13408

ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ. 72 7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ. 65 11940
ΦΛΟΙΣΒΟΣ. 71 19747
ΦΛΩΡΑ Κ. 78 15384
ΦΟΙΝΙΣ. 69 11469
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II. 58 10340
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ. 63 18141
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ. 70 10191
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ. 72 10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ. 70 11825
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ. 73 10192
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ. 62 12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ. 71 10192
ΦΟΡΟΥΝΑ I. 66 1444
ΦΟΡΟΥΝΕ. 84 19562

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ. 84 22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ. 65 9484
ΦΡΑΤΖΗΣ. 72 12463
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΗΒ. 79 9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ. 83 19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. 76 9302
ΦΡΗΝΤΟΝ. 70 9839
ΦΡΗΠΟΡΤ. 73 29709
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ. 69 1581
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ). 74 140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ. 71 9885
ΦΡΟΣΩ. 70 18328
ΦΡΟΣΩ Κ. 70 9069

ΦΩΤΕΙΝΗ. 77 19253
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε. 70 11169
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ. 76 33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ. 68 2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ. 85 22629
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ. 70 18149
ΧΑΡΑΠΑΝ. 70 12463
ΧΑΤΑΝ (δ). 58 12377

α. Άλεξάνδρεια 10/3
α. Λός Άντζελες 11/2
α. Άλεξάνδρεια 3/3

α. Π. Σαίδη 26/1
ε. Άλεξάνδρεια 9/3
α. Έμδεν 5/3
α. Μόρεχεντ Σίτυ 7/3
δ. Παναμά 12/3
α. Πειραιά 6/2
ε. Φιλαδέλφεια 7/3
ε. Πειραιά 18/3
α. Φλάσινγκ 4/3
δ. Παναμά 16/3
ε. Άνναπολις 22/2
δ. Π. Σαίδη 18/3
α. Μπείρα 6/3
αργεί Χαλκίδα
α. Ντάρμπαν 14/3

α. Χόγκ Κόνγκ 27/2
στο Χώρ αλ Ζουμαϊρ
α. Σμύρνη 26/2
α. Σάντος 13/3
δ. Ντόβερ 9/3
α. Πειραιά 18/2
δ. Παναμά 16/3
στο Κόμπε 16/3
α. Βαλβίς Μπαϊν 1/3
μεταφορές Περαικού
α. Άδελαϊδα 19/2
α. Π. Σουδάν 26/2
α. Μπ. Άϊρες 21/11

δ. Σουέζ 7/3
ε. Βενετία 4/3
α. Ν. Όρλεάνη 27/2
πρώην «ΗΑΜΝΟ»
δ. Σκάω 10/3
ε. Κωνίπολη 27/2
ε. Άμβούργο 16/3
αργεί Πειραιά

ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ. 77 39366
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ. 69 10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΛΙΗΒ. 68 10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ. 68 10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ. 69 10016
ΧΙΑΝ ΣΑΝ. 69 10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ. 68 10121

ΧΙΑΝ ΣΗ. 69 10016
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ. 69 10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ. 69 10016
ΧΙΟΣ (δ). 81 23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ. 73 6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ. 72 6671
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ. 67 5517
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ. 68 5527
ΧΙΠΠΟ (δ). 60 12832

ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ. 79 1594
ΧΛΟΗ. 75 16421
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ. 67 3831
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ. 70 4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ). 82 41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ. 58 8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ. 64 10258
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ. 78 16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ. 69 28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ. 57 1328

ΧΡΥΣΗ Β. (δ). 61 13380
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π. 57 2361
ΨΗΛΗ. 65 12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ. 75 11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ. 73 6680
ΩΚΕΑΝΙΣ. 71 10024
ΩΚΕΑΝΙΣ. 73 3717
ΩΚΕΑΝΟΣ. 67 28021

α. Λός Άντζελες 6/2
δ. Π. Σαίδη 24/2
δ. Σουέζ 12/3
ε. Χαλκίδα 7/5
ε. Γκοκογιάμα 12/3
α. Χαλκίδα 16/8
έπισκευές Χαλκίδα

ε. Μαντράς 14/3
α. Άλεξάνδρεια 7/3
α. Ταμπόκο 3/3
α. Σάο Σεμπασιάνο 1/3
αργεί Άμβέρσα
ε. Πόρτ Έβεργκλέιντς 6/3
ε. Σάο Φρανσίσκο 1/3
ε. Θεόντα 4/3
ε. Πειραιά 10/2

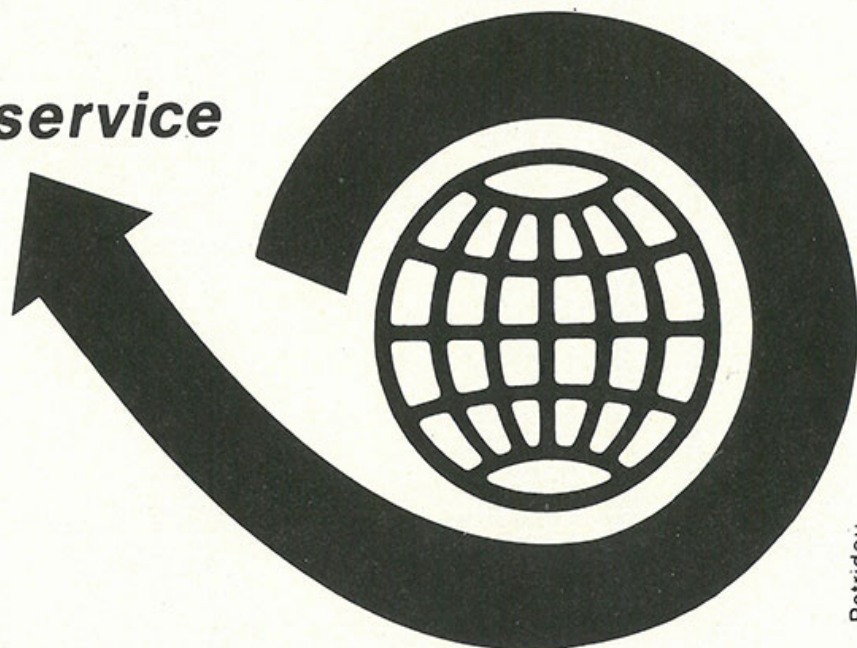
ε. Χέυσαμ 19/3
α. Νιούκαστλ 15/3
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Φιλαδέλφεια 14/3
αργεί Πειραιά
έπωλήθη Διάλυση
α. Πειραιά 26/2
α. Κολούμπια 15/3
μεσογειακές μεταφορές

α. Ράς Τανούρα 20/2
μεσογειακές μεταφορές
στο Νουακτοτ
δ. Δαρδανέλλια 8/3
α. Ν. Όρκη 16/3
ε. Ρεσίφ 14/2
αργεί Χαλκίδα
αργεί Πειραιά

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

Address: Filonos 107-109 Phones: 4531.538, 4531.478, 4531.479 Telexes: 3602, 3115 UNIV. GREECE



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρ. «Ειρήνη II»
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Λονδίνο 23/2
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Ν. Υόρκη 7/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Τάμπα 18/2
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Ν. Ορλεάνη 2/3
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Ίτακού 28/2
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	ε. Βενετία 5/1
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4824	ε. Χιούστον 27/2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	ε. Π.ω. Πρίνς 20/2
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944	ε. Άμβέρσα 3/3
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	ὤψωσε ελληνική
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Λός Άντζελες 28/2
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	Διάλυση Ταϊβάν *
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	δ. Παναμά 12/2
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Άμστερνταμ 5/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Άμβέρσα 1/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΩΗ (κ.)	82	11988	ε. Κόμπε 4/3
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Μορμούγκα 23/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	δ. Γιβραλτάρ 3/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	στο Ντουμπάι 4/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	ε. Σιγκαπούρη 4/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	α. Λός Άντζελες 1/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Άλεξάνδρεια 3/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18510	ὤψωσε ελληνική
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Σάντος 27/2
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	68	1718	άρχει Πειραιά
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141	α. Μαδέιρα 5/2
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (π.)	74	12498	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Άμβέρσα 25/2
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (π.)	74	12498	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	στο Χώρ αλ Ζουμπαιρ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΕΡΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205	ε. Ρός Τανούρα 28/2
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Κολόμπο 28/2
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204	α. Ν. Ορλεάνη 11/2
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	ἐπωλήθη
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	ἐπωλήθη
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	α. Κακούρα 2/3
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘΗ (π.)	69	9199	μετ. «Γιούρκο Έσπλόρερ» (Μ.)
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	άρχει Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28846	α. Άνναπολη 1/3
ΑΪΚΟΝ	71	27958	α. Βαλτιμόρη 27/2
ΑΪΛΑΝΤ (Μαλ.)	82	5225	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	α. Βαλτιράισο 10/2
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μαλ.)	66	9135	α. Τενερίφη 24/2
ΑΪΝΤΗΑΛ (Μαλ.)	65	9223	α. Ασάμπ 24/2
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	στο Ταμπίκο 7/2
ΑΪΡΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	ε. Πανζάνγκ 12/2
ΑΪΡΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	ε. Σιγκαπούρη 4/2
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Τζέντα 13/2
ΑΚΟΥΑΤΣΟΥ	68	25433	α. Τάμπα 28/2
ΑΚΡΟΝ	72	62701	ε. Άμβούργο 4/3
ΑΚΤΗ	77	17395	δ. Ντόβερ 2/3
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	δ. Γουέστφολκ 5/3
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	πρ. «Τρέντι Γόντερ»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Βαρκελώνη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Ν. Ορλεάνη 1/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722	δ. Σουέζ 12/10/84
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	ε. Φουτζέιρα 20/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	8042	ε. Βηρυτό 14/2
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	α. Ρουέν 25/2
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994	στο Ντάρμπαν 10/2
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ.	65	18389	ε. Μπαρμπάντος 15/1
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	α. Πειραιά 23/2
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	δ. Σουέζ 8/3/84
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	άρχει Χάγκεσσον
ΑΛΚΟΡ (π.)	62	10296	α. Σιγκαπούρη 5/2
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	ἐπωλήθη Διάλυση
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	68	2582	άρχει Πειραιά
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	α. Άμβούργο 5/3
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	ε. Τζέντα 15/2
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	ε. Ίγκων 12/2
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054	δ. Γιβραλτάρ 28/2
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Παρανάγουα 20/2
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	ε. Ρίο Άνιέρο 27/2
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Μπαχρέιν 25/2
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. Ναπιέρ 5/3
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	άρχει Πειραιά
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54810	α. Ν. Ορλεάνη 22/2
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	άρχει Καράτσι
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Χάμπτον 18/2
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.β.)	67	43231	α. Μπρίντσι 9/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	67	21457	α. Π. Μωχάμεντ Κουασίμ 11/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Π. Γουάσκοι 14/2
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Τάμπα 22/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Βενετία 52/7/2
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	δ. Παναμά 2/3
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Μπανιγερμασί 8/2
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129798	άρχει Πειραιά
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	α. Κπέμε 22/2
ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4817	ε. Άμβούργο 1/3

ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	18451	α. Βαλτιμόρη 27/2
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	πρ. «Ελπίδα»
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088	α. Ρός Τανούρα 30/10
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501	α. Γάνδη 18/1
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άρχει Χαλκίδα
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079	α. Μπέντε 16/2
ΑΝΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	α. Κπέμε 3/3
ΑΝΤΖΕΪΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Λός Πάμας 24/2
ΑΝΤΖΕΛ Ι. (π.)	63	22103	ε. Βοστώνη 4/3
ΑΝΤΖΕΜΠΕΡΙΝΓΚ (π.)	72	15110	αγορά εκ Παναμά
ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	9122	ε. Κων/πολη 22/12
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129685	στο Δακάρ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843	πρώην «Αντώνιος»
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21184	ε. Λισσαβόνα 4/3
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΑΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164	α. Ν. Ορλεάνη 1/3
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	δ. Παναμά 28/1
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	άρχει Χαλκίδα
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	α. Όμισόλ 5/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485	ε. Σιγκαπούρη 13/2
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	ε. Γκέλα 7/1
ΑΡΚΑΪΥ (π.δ.)	66	30522	α. Μανανά 14/2
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	άρχει Πειραιά
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	ε. κοσίν 28/2
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)	72	3908	δ. Γιβραλτάρ 24/2
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	ε. Βαρκελώνη 4/3
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	α. Σέτε 27/2
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ	71	1453	α. Κέϊτ Τάουν 28/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574	δ. Μπρανσμπούτελ 4/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	δ. Ντουμπάι 15/2
ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078	α. Γιοκοχάμα 13/2
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16368	α. Άμβούργο 23/2
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	α. Φουτζέιρα 8/2
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	στη Βαρκελώνη
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	ἐπωλήθη Άλλοδαπούς
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	ε. Μπαμόντ 25/2
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	ε. Κεμπέκ 28/2
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Μιζουσίμα 29/1
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128	α. Ν. Ορλεάνη 10/1
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	άρχει Πειραιά
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Χάλιφα 17/2
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1398	δ. Παναμά 2/3
ΒΕΡΑ	65	24314	α. Άμβέρσα 16/2
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	α. Κομά Μπαίη 27/2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	ἐπωλήθη Διάλυση Κορέα
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Μπαχ.)	65	16483	ε. Χαλκίδα 28/2
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Άμβούργο 28/2
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	α. Ρουέν 27/2
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λ.β.)	64	15716	α. Πενάγκ 17/2
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	άρχει Πειραιά
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Λατόκ 20/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	άρχει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	στη Μομπάσα (αποθήκη)
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491	α. Μπότγουντ 2/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987	πρ. «Ελληνική Ναβιγκέιτορ»
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ (π.)	67	13091	ε. Ναγκόγια 3/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	α. Λεμοσό 13/2
ΓΙΟΥΡΚΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	60	10778	πρ. «Παλμέα»
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315	πρ. «Γιούρο Πρίνσες»
ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	α. Κακινάνα 12/2
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ (Μαλ.)	59	8647	άρχει Πειραιά
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	68	15773	πρ. «Γεωργίος»
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	ε. Φουτζέιρα 5/3
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	68	2691	δ. Κων/πολη 23/2
ΓΚΑΙΗ (π.)	71	68731	Διάλυση Κίνα
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	άρχει Πειραιά
ΓΚΑΛΤΑΪΝΤ	65	1222	α. Πάμμουθ 5/2
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στη Καζαμπλάνκα
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	δ. Κων/πολη 17/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	δ. Ντόβερ 18/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	δ. Παναμά 4/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕΪ (π.)	65	21281	α. Ίνβεργκόρντον 18/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ Π.	70	11525	στο Μπουσίρ Άμπας
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8628	ε. Σιτακόγκ 2/3
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067	στο Μπουσίρ 11/12
ΓΟΥΝΤ ΠΑΪΟΝΗΡ (π.)	60	4470	Διάλυση Πακιστάν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	ε. Παρανάγουα 7/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ (π.)	60	7187	Διάλυση Ίνδια
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	α. Πειραιά 1/3
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2878	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΗ (κ.)	68	8915	σημεία Φιλιππίνων
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ἐπωλήθη Διάλυση
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Φλάσινγκ 17/2
ΓΟΥΪΝΕΡ (π.)	73	13631	ε. Μπότγουντ 25/2
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ	70	11329	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΓΛΟΥΥ (π.)	72	4931	ε. Ρουέν 27/1
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555	ε. Πράια Μόλε 11/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	δ. Γιβραλτάρ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28288	δ. Παναμά 31/1

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	87
Γ. ΝΕΓΚΟΖΙΕ'ΤΟΡ	68
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	87
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤ(μ.)	70
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ(μ.)	71
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (η.)	57
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60
ΔΑΣΑΚΙ	72
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.η.)	71
ΔΕΛΦΙΝΙ	71
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ (κ.)	77
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72
ΔΟΤΩ	68

40357	α. Φιλαδέλφεια 23/2
23347	ε. Μομπάσα 10/2
22782	α. Άμβουργο 2/3
23347	α. Ρότερνταμ 1/3
22798	α. Ρίο 'ανέιρο 20/2
22798	α. Κοπέρ 1/3
58799	ε. Ρότερνταμ 5/3
58800	α. 'μούντεν 19/2
114710	α. Τρινκομάλη 23/2
114933	α. Π. γουάκοτ 28/1
9158	ε. Πειραιά 27/2
126261	επισκευές Πειραιά
126260	επισκευές Πειραιά
102328	αργεί Πειραιά
2740	αργεί Χαλκίδα
6235	ε. Σουέζ 31/1
14334	στών Τζέμπελ 'Αλι
30886	επώληση 'Αλλοδαπούς
17805	ε. Φιλαδέλφεια 4/3
9584	αργεί Μπακαγούωτερ
6597	δ. Γιβραλτάρ 1/3
50999	ε. Γιβραλτάρ 5/2
17355	α. Ρίο 'ανέιρο 24/2
35191	α. 'Αννάπολις 12/2

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65
ΕΙΡΗΝΗ Μ. ΙΙ. (δ.)	68
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67
ΕΙΛΕΝ	67
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σικκ.δ.)	75
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	76
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (δ.)	75
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.)	75
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (Μαλ.)	69
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60
ΕΞΠΑΛΟΡΕΡ V(κ.)	67
ΕΞΠΑΛΟΦΟΣ	78
ΕΡΝΗ (π.)	81
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71
ΕΣΤΙ (π.)	72
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67
ΕΥΑΛΗ (π.)	59
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79
ΕΥΝΙΚΗ	77
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65
ΖΑΚ (π.)	62
ΖΑΡΑ (Α.)	77
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68
ΖΗΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ(π.)	66
ΖΗΚ	79
ΗΡΑ	79
ΗΡΑΙΑ (κ.)	67
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)	53
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ.	76
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σικκ.	74
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)	61
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΙΙ (κ.)	60
ΙΜΑ	68
ΙΔΙΑΝΑ (λιβ.)	77
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ.)	58
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μαλ.)	61
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ.)	52
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52
ΙΟΣ Ι (π.)	70
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68
ΙΣΤΡΙΑ	81
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68

9112	α. Ντάρμπαν 18/2
10625	α. Ντάρμπαν 28/2
1442	μεσογειακές μεταφορές
43339	α. Κεϋχάν Τέρμιναλ
23552	α. Γκνάνσκι 19/2
27989	επώληση 'Αλλοδαπούς
19344	α. Πειραιά 22/2
94989	α. Σιγκαπούρη 17/1
57829	α. Λός Πάμας 23/2
38279	α. Ομισά 15/2
9694	ε. Ν. 'Υόρκη 19/2
24766	α. Πειραιά 3/2
22200	α. 'Ανκάπολις 27/2
22135	ε. Πράια Μόλε 12/2
45001	επώληση 'Αλλοδαπούς
47344	α. Σιγκαπούρη 21/2
150518	α. Σίρρι 'Αϊλάντ 20/2
22893	α. Μπάνμπουρι 23/2
44989	επώληση 'Αλλοδαπούς
60491	α. Σακάι 14/2
1113	μεσογειακές μεταφορές
12102	α. Λειδές 27/2
6166	α. Βαλτιμόρη 19/2
5513	αργεί 'Αστακό
2981	επώληση 'Αλλοδαπούς
39814	ε. Ν. 'Υόρκη 4/3
15178	ε. Μορμουγκάο 4/3
4995	α. Λός Πάμας 11/2
10351	ε. Μομπάσα 21/2
1498	μεσογειακές μεταφορές
7059	επισκευές Πειραιά 23/2
35410	αργεί 'Ιτέα
29875	α. Κολούμπια 1/3
29875	δ. Κων/πολη 9/2
8676	ε. Γκνάνσκι 17/2
19090	α. Ρουέν 7/2
21360	αγορά εκ Λιβερίας
35406	αργεί 'Ιτέα
10028	επώληση αλλοδαπούς
16366	πρώην «Ζέφυρος»
17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
18838	α. Μέντα αλ 'Αχμάντι 3/2
31093	α. Γιούροπορτ 15/2
10051	επώληση αλλοδαπούς
16379	δ. Κων/πολη 21/2
16390	δ. Γιβραλτάρ 20/2
8799	πρ. «Μπάλντερ Ζή Ντόου»
2875	δ. Σουέζ 9/2
5691	αργεί Πειραιά
37650	δ. Ντόβερ 19/2
11003	στη Μπάρσα
37431	α. Τενερίφ 18/2
3293	αργεί 'Αγ. Δομνίνο
51501	α. Ντουάλα 26/2
10650	δ. Παναμά 27/2
9266	επώληση διάλυση Κίνα
3847	δ. Σουέζ 10/2
27989	δ. Π. Σαϊό 3/3
11280	ε. Ρίο 'ανέιρο 26/2
7528	μεσογειακές μεταφορές
5690	μεσογειακές μεταφορές
3825	μεσογειακές μεταφορές
3834	μεσογειακές μεταφορές
5201	μεσογειακές μεταφορές
3704	αργεί Πειραιά
8999	α. Ρεσίφ 28/2
3840	μεσογειακές μεταφορές
3993	αργεί Πειραιά
4039	μεσογειακές μεταφορές
3971	αργεί Πειραιά
4202	ε. Φλάσσινγκ 25/2
31000	ε. Γιοκοχάμα 1/5
10199	πρώην «Ιωάννα»
1575	μεσογειακές μεταφορές
9631	α. Γούννα 27/2

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82
ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	59
ΚΑΘΥ (κ.)	66
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ (π.)	60
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (Α.)	83
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69
ΚΑΛΥΝ (κ.)	89
ΚΑΛΥΨΩ (π.)	89
ΚΑΜΑΡΑ	77
ΚΑΝΟΠΟΣ (Μ.)	58

15551	ε. Χάμπτον 5/3
5051	αργεί Πειραιά
11533	πρ. «Π. Στάρ ΙΙ»
4240	επώληση αλλοδαπούς
18628	ε. Π. 'Ελίζαμπεθ 4/3
17066	ε. Μαδράς 21/2
9731	δ. Μπουρναμπουτέλ 20/2
4229	α. Χάιφα 16/2
4267	ε. Σουέζ 28/2
11430	ε. Βικτόρια 28/2
5997	επώληση αλλοδαπούς
38112	α. Λός 'Αντζελες 23/2
8764	α. Πενάγκ 11/12

ΚΑΠΑΛ (κ.)	55
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	80
ΚΑΡΕΝ (π.)	68
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71
ΚΑΣΤΑ. (κ.)	72
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μ.)	58
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	65
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75
ΚΛΕΟ Ι (π.δ.)	59
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48
ΚΟΡΦΟΣ Ι. (κ.)	60
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75
ΚΟΥΡΙΟΝ (κ.)	59
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59
ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68
ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ (π.)	70
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65
ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΩ (π.)	67
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64
ΚΥΡΗΚΟΣ Ε. (δ.)	63
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-	
ΖΟΣ (κ.)	67
ΚΩΣΤΗΣ (Μαλ.)	60
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μαλ.)	59
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΘΥ (δ.)	53
ΛΑΚΥ (π.)	60
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58
ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)	69
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70
ΛΑΜΥΑΑ ('Ονδ.)	59
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69
ΛΑΤΙΝΙ (μ.)	68
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77
ΛΕΝΑ	68
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (π.)	61
ΛΕΤΑ (κ.)	55
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	73
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65
ΛΕΟΝΙΔΑΣ Δ.	67
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72
ΛΙΑ (π.)	65
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μαλ.)	62
ΜΑΔΕΡ (κ.)	68
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69
ΜΑΛΟΟΥ	70
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (δ.)	70
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΛΙΟΝ (κ.)	68
ΜΑΡ ΚΟΥΠΙΕΡ (π.)	70
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69
ΜΑΡΘΑ Α. (π.)	59
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ ΙV (δ.π.)	60
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69
ΜΑΡΙΝΕΡ ('Ονδ.)	80
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	89
ΜΑΡΙΝΕΡ ΙΙ (π.)	88
ΜΑΡΙΠΕΡΑΑ (δ.κ.)	66
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73
ΜΑΡΙΩ	65
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78
ΜΕΛΟΝΤΥ	69
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56
ΜΕΙΚΑΝ ΣΗ (π.)	67
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	68
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75
ΜΕΣΙΣ	69
ΜΗΛΟΣ (π.)	68
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68
ΜΙΑ	80
ΜΙΑΗΤΟΣ	82
ΜΙΛΛΥ (κ.)	76
ΜΙΜΗ Μ. (Μαλ.)	69
ΜΙΝΑ (κ.)	67
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70

1599	στό Μαρούτι
3826	αργεί Π. δφ Σπαιν
16984	αργεί Πειραιά
10905	αργεί Πειραιά
16266	ε. Ρίσαρντς Μπαί 3/3
8927	ε. Ντουάλα 4/2
10993	α. Ρίο 'ανέιρο 15/12
18000	α. Τζιμπουτί 29/1
4068	μεσογειακές μεταφο
16301	α. Χάλα 24/1
9208	σημαία Φιλιππίνων
17674	ε. 'Αννάπολις 25/2
2448	ε. Μπέρια 4/1
1324	αργεί Σαουδική 'Αρα
5870	αργεί Πειραιά
9799	α. Σπέζια 5/3
13694	ε. Μ. Μαγκαλόρ 27/12
6741	ε. Π. Κορτές 12/2
79969	πρός Ταϊταγκοκ
176009	δ. Ντουμπάι 7/2
20880	διάλυση Ταϊβάν
39814	α. Χάμπτον 15/2
33200	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
1562	μεσογειακές μεταφο
5991	δ. Κων/πολη 18/2
7126	αργεί Πειραιά
16221	α. Σύνδεσ 5/3
16221	α. Ν. πλύμουθ 4/3
20514	ε. Κολόμπο 3/3
3354	α. Ντεμεράρα 18/1
2304	α. Π. Αϊζας 31/11
54793	α. 'Επνάντσα 24/1
73526	ε. Φλάσσινγκ 16/2
3129	μεσογειακές μεταφο
15809	α. Σιγκαπούρη 21/2
12087	α. Βαλτιμόρη 2/3
9777	α. Κόρπους Κρίστι 26
3168	δ. Κων/πολη 13/2
15382	στο Ντάρμπαν 24/2
122814	αναμένει Βομβάη
10596	μεταφορές Περισκοί
28493	αργεί 'Ελευσίνα
12687	α. Τακαράντι 15/2
24424	α. Σάο Σεμπαστιάο 1
11056	ε. Ντουάλα 7/2
3325	διάλυση Πακιστάν
6140	αργεί Πειραιά
13166	δ. Γιβραλτάρ 13/1
1426	μεσογειακές μεταφο
11230	αργεί Πειραιά
7130	διάλυση Πακιστάν
1590	α. Μομπά 13/2
12000	δ. Κων/πολη 25/2
11162	α. Τζέντα 19/2
63519	πρώην 'Τρέιντ 'Εντέ
3782	επώληση 'Αλλοδαπο
22244	α. Κολόμπο 19/2
2993	δ. Παναμά 25/2
28481	πρ. «Unity»
70983	δ. Π. Σαϊό 29/1
22449	δ. Κων/πολη 11/2
8627	επώληση διάλυση
1000	μεταφορές 'Ινδονησί
6415	α. Χιούστον 18/1
2435	δ. Κων/πολη 9/2
28648	α. Λός 'Αντζελες 21/
8106	ε. Καέν 3/3
15887	α. Γιβραλτάρ 5/5
16323	α. Τζέντα 3/2
1599	ε. Πειραιά 19/2
3	
39617	διάλυση Κίνα
22523	δ. Παναμά 9/1
93547	στο Χαφ Φακάν
11229	ε. Π. 'Ελζομπεθ 4/3
43992	α. 'Αμστερντμ 28/2
138991	επώληση 'Αλλοδαπο
16840	σέ θέση 22.318, 77.3
15579	πρ. «Ούνιτσον»
65231	διάλυση Ταϊβάν
6116	μετ. «Σάντα Μπάρμ
9101	ε. Σάντος 24/2
4847	διάλυση Πακιστάν
9853	ε. Μασάδονα 18/2
8596	επώληση 'Αλλοδαπο
3947	α. Κόρπους Κρίστι 16
13512	α. Πειραιά 1/3
13339	αργεί Πειραιά
45500	α. Φός 25/2
30341	ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/2
8773	αργεί Πειραιά
5760	διάλυση Πακιστάν
9072	α. Ντάρμπαν 1/3
10098	α. Ντάρμπαν 18/2
57027	α. Σίντι Κερλό 20/2
30236	α. Μέρσα ελ Χάμα 1
72336	αργεί Πειραιά
17238	αργεί Σιγκαύλα
71491	α. Τζονέβα Τέρμιναλ
172147	στο Φουτζέιρα 15/1
8200	ε. Ρίο Χάινα 14/2
3903	αργεί Κουβέιτ
24128	Σημαία Φιλιππίνων
17638	πρ. «Ελάρα Ν!»
10490	α. Σιγκαπούρη 6/2
71337	στό Μπόνον (αποθήκη)
3522	δ. Ντόβερ 3/2
9650	α. Σάντος 12/2
10715	α. Πειραιά 11/12
2983	ε. Πειραιά 7/2
15552	α. Λός Πάλαμας 5/3
35000	α. Λός 'Αντζελες 25/2
21372	ε. Φιλαδέλφεια 26/2
13525	ε. Σάντος 9/2
11870	ε. Αλβερπούλ 22/2
1590	ε. Ταμπίκο 21/2
1582	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/2

MINI ΛΑ'ΙΤ (π.)	70	1587	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	72	49808	α. Τερζόστη 4/3
MINI ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Χιούστον 27/2	84	20494	ε. Μανίλα 3/3
MINI ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/2	67	53480	άρχει Πειραιά
MINI ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584	ε. Σάν Φρανσίσκο 23/2	74	2248	α. Ταργακόνα 16/2
MINI ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	άρχει Πειραιά	75	71016	α. Γένοβα 24/2
MINI ΛΕΝΣ (π.)	71	1582	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/2	77	38247	αγορά εκ. Σιγκαπούρης
MINI ΛΗ (π.)	71	1582	άρχει ΝΙ 'Ορλεάνη	84	33852	υπεστείλες 'Ελληνική
MINI ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	ε. Σεβίλλη 2/3	59	38259	δ. Σουέζ 18/2
MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/2	59	10308	υπεστείλες 'Ελληνική
MINI ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	74	9712	α. Μπαρί 5/12
MINI ΛΙΝΤ (π.)	71	1582	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	64	22082	επωλήθη διάλυση
MINI ΛΟΥΥ (π.)	71	1584	ε. Κίγκστον 1/3	82	35380	α. Μπάχια Μπλάνκα 28/2
MINI ΛΟΥΤ	71	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	66	7483	δ. Κων/πολη 26/12
MINI ΛΟΥΤΙΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/2	62	9455	α. Ντάρμπαν 16/2
MINI ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Σαβόνα 1/3	84	22100	α. Τζέμπελ Ντάνια 1/3
MINI ΛΥΦΜ	75	1578	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/1	79	18736	α. Βίγκο 23/2
MINI ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	62	14112	ε. Φερρόλα 24/2
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	55	7738	α. Ρίτσαρντ Μπαί 1/3
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	α. Γιούροπορτ 26/2	69	1999	α. Τζέντα 25/2
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	78	18953	ε. Μπωμόντ 18/2	70	11525	α. Σιγκαπούρη 1/2
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	ε. Μπορντώ 1/3	67	9549	ε. Δουνκέρκη 3/3
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. Ρίο 'Ιανέιρο 24/2	67	38836	ε. Δουνκέρκη 3/3
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	ε. Ρουέν 5/3	72	57802	α. Τζέντα 21/2
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	61	1460	άρχει Πειραιά	69	5872	δ. Βαλέτα 4/3
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές	66	15688	α. Μίνα Καμπούρ 27/12
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520	ε. Νάπολη 18/2	78	34715	α. Λός 'Αντζελες 9/1
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία	66	1878	α. Καστέλλον 31/1
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Ρότερνταμ 2/2	65	15577	α. Λονδίνο 12/2
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	επωλήθη 'Αλλοδαπούς	63	9707	α. Κουβέιτ 28/2
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	μετ. «Σανράϊ Δέλτα» (π.)	71	90757	αναμένει Π. Σαΐδ
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.)	73	31881	ε. Μπαντρά Σαχίντ Ρεζάϊ 2/3	76	44489	α. Μαρίνα ντε Καράμα 27/2
ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	67	38603	ε. Ζήμπαγκ 28/2	77	9874	στο Κατάκωλο
ΜΠΡΙΖΙΤ (π.)	72	3172	άρχει Πειραιά	69	6182	α. Τζέντα 15/1
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ	68	35191	α. Τενερίφ 14/1
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Μάντρε ντε Ντέους 10/2	72	57102	άρχει Πειραιά
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/3	66	10233	α. Βίλα Κονσταντινούσιον 12/2
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Ρας Τανούρα 22/2	72	17686	α. Πενσκόλοα 4/2
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	α. Λέ Γκουλέτ 24/2	49	2879	δ. Γιβραλτάρ 28/1
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (π.)	74	10250	ε. Ρεγιοννίον 25/2	76	60937	ε. Σαβόνα 17/2
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	78	13889	πρ. «Θηρέαν Μαρίνερ»	73	118460	στο 'Αντεν
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	ε. 'Αννάπολις 28/2	70	3825	α. Μαρίνα ντε Καράμα 27/2
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	ε. Βομβάη 12/2	56	3597	στο Κατάκωλο
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	86	1477	μεσογειακές μεταφορές	66	15565	α. Τζέντα 15/1
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Θεσσαλονίκη 19/7/84	73	59193	α. Τενερίφ 14/1
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.	45	5848	άρχει Πειραιά
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364	α. Ντάρμπαν 22/2	70	30890	α. Βίλα Κονσταντινούσιον 12/2
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	α. Λός 'Αντζελες 22/2	68	9070	α. Πενσκόλοα 4/2
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ (δ.λ.)	86	25572	Βυθίστηκε Περισκόπιο 17/2	68	10722	δ. Γιβραλτάρ 28/1
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	στο Μπουσίρ	83	22996	ε. 'Ιμμινγκχαμ 4/3
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	δ. Π. Σαΐδ 28/2	66	22993	'Ολική 'Απώλεια
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άρχει Πειραιά	81	3986	ε. Σαβόνα 17/2
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	86	15825	α. Γιούροπορτ 2/3	89	10524	μετον. 'Ιωνία» (κ.)
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207	στο Σ. Ευστάθιο 1/3	73	11383	ε. Τσιτακόγκ 2/3
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	Διάλυση Κίνα	84	28959	ε. 'Ιμμινγκχαμ 14/2
ΝΗΣΟΣ ΝΙΟΣ (Μ.)	64	4.807	α. Χάβρη 28/2	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Λιμπρεβίλ 4/3	67	11258	α. Βοστώνη 1/3
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	α. Τζέντα 31/1	60	4820	α. Βαρί 19/2
ΝΙΚ (κ.)	69	7827	στην Καλκούτα	63	15929	δ. Π. Σαΐδ 1/3
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	8171	α. Σάν Λορέντζο 13/2	68	1243	επωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35587	ε. Σάν Λορέντζο 13/2	70	43598	α. 'Αμβέρσα 19/2
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές	65	18334	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	δ. Δαρδανέλλια 22/2	62	12040	Διάλυση Καράτσι
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	α. Χιούστον 11/2	71	1552	επισκευές Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	ε. 'Αμβούργο 9/1	70	6235	α. Βενετία 23/2
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Κόρπουκ Κρίστι 28/2	71	2932	ε. Κων/πολη 18/2
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	άρχει Χαλκίδα	86	39695	αγορά εκ Βρετανίας
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	ε. 'Αμστερνταμ 5/3	74	25785	α. Φρήπορτ 26/2
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	ε. Μπεντί 12/2	76	21819	στην Καραϊβική
ΝΙΟΥ ΦΕ'ΙΘ (κ.)	70	9206	δ. Κων/πολη 14/2	88	15474	α. Χάμπτον 20/2
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	9516	πρ. «Γκαίη Φόρτσιου»	73	10630	επισκευές Μοντεβιδέο 2/3
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	α. Θεοντα 20/2	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	ε. Παρανάγουα 22/2	75	111171	α. Γιοκάιη 10/2
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	67	25837	άρχει Στουλίδο	75	111171	δ. Σουέζ 28/2
ΝΟΡΘΟΥ'ΙΝΤ	70	12063	άρχει Πειραιά	86	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	68	22280	ε. Λός 'Αντζελες 4/2	81	12001	ε. Τσιτακόγκ 21/1
ΝΤΑΝΙΕΛ II (π.)	69	1999	στο Ρότερνταμ	85	12102	επωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΝΤΑΟΥΝ (Σινκ.)	81	5226	επωλήθη 'Αλλοδαπούς	82	15405	ε. Σιγκαπούρη 8/2
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Αιγούστα 5/1	57	1674	επωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	ε. Σάν 'Αντώνιο 24/2	74	11452	α. Λόγος 28/12
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	ε. Μασσαλία 5/3	72	3137	α. Ρίτσαρντ Μπαί 15/2
ΝΤΟΒΕΡ	66	10129	στο Βισκαπατάντα	70	11329	επωλήθη άγνωστα συμφέροντα
ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854	ε. Τζέμπελ 'Αλι 25/2	69	9986	α. Π. Βέντρες 25/2
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	αγορά εκ Νορβηγίας	72	69874	στη Νέα 'Ορλεάνη
ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.π.)	59	12483	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/2	77	18267	α. 'Αμβέρσα 1/3
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Π. Τζεντίλ 25/2	64	5807	πρώην «Πλειάς»
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (κ.)	73	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/2	84	4975	α. Βαρκελώνη 4/3
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	δ. Γιβραλτάρ 28/2	75	51898	α. Σιγκαπούρη 21/2
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260	α. Τάμπα 16/2	79	14889	ε. Τσιτακόγκ 3/3
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	πρ. «Αντώνιος Γιάννης Η.»	78	10299	α. Σαούδα 22/2
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	18200	α. Ντάρμπαν 14/2	69	43456	α. Ρότερνταμ 22/2
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	ε. Σάο Σεμπαστίου 23/2	71	8894	α. Βομβάη 20/10
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	δ. Κων/πολη 14/2	86	19408	δ. Σουέζ 15/1
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	άρχει 'Αστακό	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	δ. Σουέζ 3/2	76	18277	α. Στοκχόλμη 27/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	άρχει 'Ιτέα	71	11055	δ. Γιβραλτάρ 13/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	άρχει 'Ελευσίνα	65	18239	α. Γκνάντακ 25/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123	άρχει 'Ελευσίνα	70	5748	ε. Βαλβία Μπαί 7/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935	ε. Πειραιά 4/3	70	13907	υπεστείλες 'Ελληνική
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	δ. Κων/πολη 4/1	69	15869	πρώην 'Τζοάννα»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879	ε. Σκάτλ 18/2	62	9879	στην Κωνσταντίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128581	αναμένει Λαμπουάν	71	11379	στο Μαντράς 15/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	άρχει 'Ιτέα	67	5531	στο Τζιμπουτί 29/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	άρχει Πειραιά	65	9043	α. Λός Πάμας 2/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128581	στο 'Εσκόρβος 3/3	68	34640	ε. Ντόγκος 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	στο Ντάρμπαν 28/3	75	8884	ε. Σαγκάη 21/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'Σ	69	15688	άρχει Πειραιά	74	20704	δ. Κων/πολη 18/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Κωατζακόλκος 8/2	87	28528	α. Γκνάντακ 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Κωατζακόλκος 13/2	74	18963	δ. Γιβραλτάρ 3/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	α. Ρίο 'Ιανέιρο 20/2	89	12412	α. Ρίο 'Ιανέιρο 9/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Ταμπίκο 27/2	74	33073	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/1
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	69	14773	α. 'Αλεξάνδρεια 21/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2806	άρχει Πειραιά	69	12411	ε. 'Αλεξάνδρεια 21/2
ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808	α. Τερζόστη 4/3	73	29763	α. Κοπεγχάγη 22/2
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494	ε. Μανίλα 3/3	60	1315	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53480	άρχει Πειραιά			
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	74	2248	α. Ταργακόνα 16/2			
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	α. Γένοβα 24/2			
ΟΥΣΤΡΙΑ	77	38247	αγορά εκ. Σιγκαπούρης			
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	33852	υπεστείλες 'Ελληνική			
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	59	38259	δ. Σουέζ 18/2			
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308	υπεστείλες 'Ελληνική			
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	α. Μπαρί 5/12			
ΠΑΝΑΓΙΑ (Μαλ.)	64	22082	επωλήθη διάλυση			
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Μπάχια Μπλάνκα 28/2			
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7483	δ. Κων/πολη 26/12			
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	α. Ντάρμπαν 16/2			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Τζέμπελ Ντάνια 1/3			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Βίγκο 23/2			
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	ε. Φερρόλα 24/2			
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	α. Ρίτσαρντ Μπαί 1/3			
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999	α. Τζέντα 25/2			
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Σιγκαπούρη 1/2			
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	ε. Δουνκέρκη 3/3			
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38836	ε. Δουνκέρκη 3/3			
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου			
ΠΕΝΤΑΛΗ (λιβ.)	72	57802	α. Τζέντα 21/2			
ΠΕΡΑΜΟΣ I. (κ.)	69	5872	δ. Βαλέτα 4/3			
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ.)	66	15688	α. Μίνα Καμπούρ 27/12			
ΠΕΤΑΛΟΝ	78	34715	α. Λός 'Αντζελες 9/1			
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1878	α. Καστέλλον 31/1			
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577	α. Λονδίνο 12/2			
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707	α. Κουβέιτ 28/2			
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	αναμένει Π. Σαΐδ			
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Μαρίνα ντε Καράμα 27/2			
ΠΛΑΤΩΝ	77	9874	στο Κατάκωλο			
ΠΛΑΝΑ (κ.)	69	6182	α. Τζέντα 15/1			
ΠΛΩΤΩ	68	35191	α. Ρίτσαρντ Μπαί 1/3			
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑ						

ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598	έπισκευές Π. Κάρτιερ 20/2	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'Λ	72	18723	μετ. «Νάντελχρον» (Λ.)
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	δ. Π. Σάιδ 2/3	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	ε. Χάμπτον 4/3
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (π.)	72	7006	α. Ντάρμπαν 20/2	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	87	27175	α. Ν. Ύορκη 19/2
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	18406	α. Άντεν 5/2	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Φώλεϊ 1/3
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Ν. Ύορκη 16/2	ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	α. Άμβούγο 5/3
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ	63	24810	έπωληθη Διάλυση	ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	ε. Όρισάντο 5/2
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομείνι	ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	17823	ε. Μουροράν 21/2
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	έπωληθη Άλλοδαπούς	ΤΣΙΦΤΑΙΝ (π.)	60	8940	Διάλυση Πακιστάν
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Σιγκαπούρη 22/2	ΥΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	α. Μουροράν Κρότι 25/2
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές	ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΑΑΝΤΣ	70	15768	α. Σάρζα 24/1
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	δ. Σουέζ 27/2	ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	άρχει Πειραιά
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9850	α. Κεμπέκ 28/2	ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	4	16299	α. Βεραβάλ 16/2
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15785	έπωληθη Άλλοδαπούς	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	Διάλυση Ταιβάν
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	άρχει Πειραιά	ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	α. Ν. Όρλεάνη 23/1
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Φουτζέιρα 18/2
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	ε. Μπουρνά 2/3	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Τερόλεστον 15/2
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ρεσίφ 25/2	ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (φ.)	74	8869	α. Λορέντσο 15/2
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Μιλάδο 11/2	ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7284	στον Πειραιά 21/2
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Λεμεσό 5/3	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	ε. Μορμουγκάο 20/2
ΣΤΑΡΝΑΖ (Όνδ.)	62	4412	πρώην «Στάρ Σίπ»	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	στο Νταλιάν 19/2
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	δ. Μπρασάμπλε 11/2	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Σαλβαντόρ 22/2	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Άλεξάνδρεια 21/2
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103178	α. Ρας Τανούρα 26/2	ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	ε. Πειραιά 18/2
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	ε. Μομπάσα 4/3
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Γδύνια 15/2	ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Ήστ Λόντος 2/3
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	πρ. «Τρέιντ Βίζιον»	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	ε. Σαβάννα 26/2
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Καυμάν Μπράκ 5/2	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Σιγκαπούρη 10/1
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	υπέστειλε ελληνική	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Ρεγιονιόν 27/2
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει Άστακό	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Ντάρμπαν 5/3
ΤΖΑΚΥ (π.)	84	35209	υπέστειλε ελληνική	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122.945	α. Τζέντα 15/12
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	8500	άρχει Άστακό	ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229	α. Λεμεσό 19/2
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842	δ. Ντόβερ 18/2	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λας Πάλμας 1/3
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Λας Πάλμας 1/3				
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Γιοκοχάμα 27/2				
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	ε. Ν. Όρλεάνη 26/2				
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	α. Ν. Όρλεάνη 1/3				
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10818	στο Γιβραλτάρ 22/2				
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	δ. Γιβραλτάρ 23/2				
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492	άρχει Άστακό				
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	84	15910	άρχει Πειραιά				
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	ε. Σ. Νίκολας 27/2				
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	άρχει Πειραιά				
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	8848	α. Λας Πάλμας 13/2				
ΤΟΥΞΠΑΝ (π.)	69	5135	α. Ν. Όρλεάνη 7/2				
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	ε. Κορούνα 25/2				
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Σάντος 17/2				
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές				
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	64	10629	α. Σιγκαπούρη 23/1				
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	α. Σήατλ 3/2				
				ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48926	α. Σιγκαπούρη 2/3
				ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Φαλκονάρα 27/2
				ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279	α. Φιλαδέλφεια 1/3
				ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918	α. Ρουέν 23/2
				ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	στο Άλγέρι 1/3
				ΧΕΛΜΕΡ (π.)	64	10595	α. Λισαβόνα 21/2
				ΧΕΡΟ (π.)	57	1368	Διάλυση Πέραμα
				ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Μπαντάρ Άμπας 15/2
				ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	άρχει Πειραιά
				ΧΟΥΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	πρ. «Τόκνο Όλύμπια»
				ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983	στη Σιγκαπούρη
				ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ			
				(π.)	79	12598	έπισκευές Σιμονοσέκι 5/3
				ΧΩΚ (κ.)	64	10292	α. Λας Πάλμας 18/2
				ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρώην «Κασκιάτος»
				ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς
Τηλέφωνα: 4176 658 · 4122 537
Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά
Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING FOUNDED IN 1931

Editing & Printing offices: 77 Notara Street, Piraeus
P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus
Phone: 01 · 4176658 or 4122537
Cable: "CHRONIKA" Piraeus

Γραφεία Βορείου Ελλάδος: Βασ. Ήρακλείου 51· 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη
Τηλέφωνα: (031) 277963 · 278119
Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 4.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 4.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 40.00
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

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στα ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

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. 4126757/8/9.
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



When the going gets tough

TSAVLIRIS T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander G. 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
Telefax 4118517 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
Telefax 01-283 3615 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

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