

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουνίου 1985
Αρ. Φύλλου 1201/960

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΠΘ. 1201/960 ΔΡΧ. 120

15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1985



KENTRIKA ΓPAΦEIA : Δ. ΓΟΥNAPH 2 · ΠEIPAIEYΣ
THΛEΦΩNA : 4111.511 · 516 (6 ΓPAMMAI)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

ΠPAKTOPEΣ

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

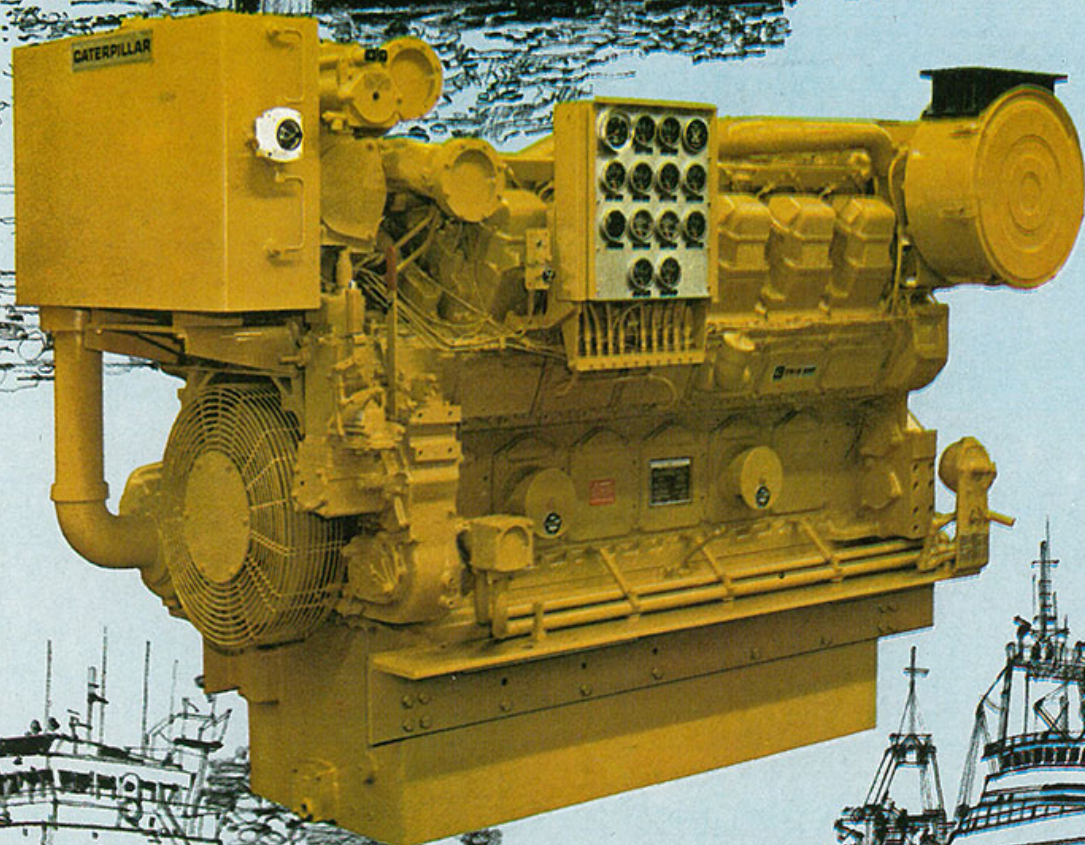
ΕΛΤΡΑΚ



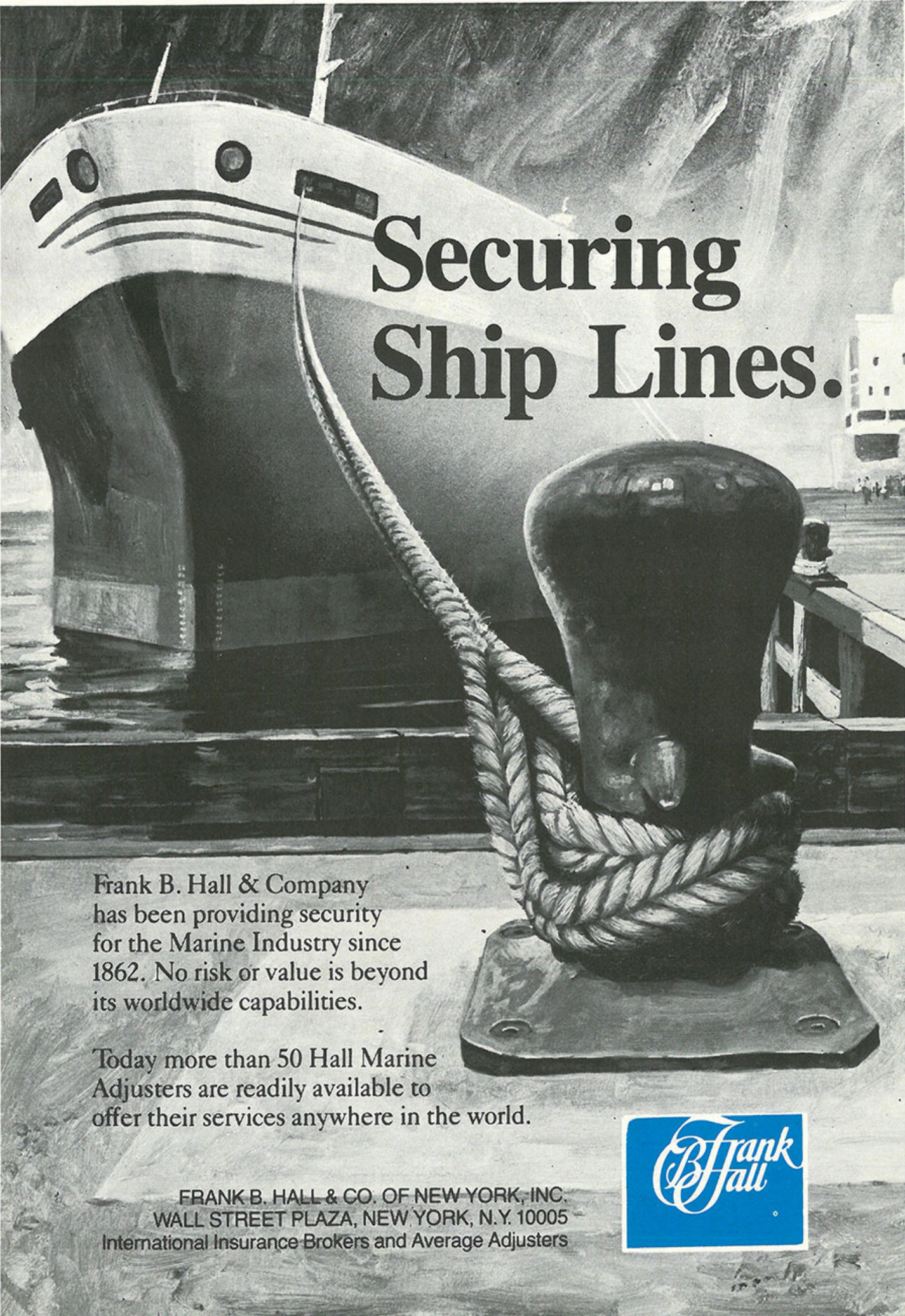
ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

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 & Δάφνης 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') — 1201/960

15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο Κόστος στά «όριακά» μισθώματα τών καιρών

«Αν και η προσωρινότητα που έχει δημιουργηθεί με την μεταβατική μετεκλογική κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ δεν επιτρέπει την λήψη και την υλοποίηση σημαντικών αποφάσεων, επανερχόμαστε στην ανάγκη να ληφθούν τα αποφασιστικά μέτρα τα οποία είχαμε ζητήσει να υπάρξουν άμεσα μετά τις εκλογές. Κι' αυτό γιατί τα μηνύματα είναι σαφή: Μέχρι το φθινόπωρο, όποτε όλοι ελπίζουν ότι θα υπάρξει μία «λογική» αύξηση της ζητήσεως χωρητικότητας που θα επιφέρει και μία επίσης «λογική» αλλά φευ, προσωρινή, βελτίωση του επιπέδου των ναύλων, τα πλοία τα οποία απασχολούνται στον τομέα των χύδην φορτίων πρέπει να εξασφαλίσουν την κίνηση τους με τα «όριακά» μισθώματα που προσφέρονται — με λίγα αλλά ξεκάθαρα λόγια πρέπει να υπάρξουν αιματηρές οικονομίες για να προσαρμοσθεί το κόστος εκμεταλλεύσεως σ' αυτά τα «όριακά» μισθώματα και ταυτόχρονα να αυξηθεί η παραγωγικότητα.

Στην επίτευξη του στόχου αυτού — δηλαδή στην προσαρμογή του κόστους εκμεταλλεύσεως τών ελληνικών πλοίων στα «όριακά» μισθώματα που έχουν καθιερωθεί και θα διατηρηθούν για πολύ καιρό ακόμη και κυρίως μέχρις ότου υπάρξει εξισορρόπηση της προσφοράς και της ζήτησεως και καταπολεμηθεί με κοινά μέτρα ο προστατευτισμός — κατά την εκτίμηση τών «Ναυτικών Χρονικών», εκτός από την πλοιοκτησία μπορούν (και οφείλουν) να συμβάλουν αποφασιστικά ή Πολιτεία και οι «Ελληνες ναυτικοί». Η πρώτη με

τήν αποφυγή κάθε άμεσης και έμμεσης επιβαρύνσεως και με τη λήψη σειράς μέτρων που θα μειώσουν το κόστος εκμεταλλεύσεως και τα οποία οφείλει να υποδείξει ή Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών. Και οι δεύτεροι με τη διατήρηση του πλοίου σε ικανοποιητικό τεχνικό επίπεδο για να αποφεύγονται ζημιές από

τήν έλλειψη συντηρήσεως και αύξηση τών ασφαλιστρών καθώς και ή επιβολή ποινών στο πλοίο από τη μή εκτέλεση συμβατικών υποχρεώσεων, από έλλειψεις από επιβολή προστίμων και άλλα συναφή. Χρειάζεται δηλαδή, πολύ δουλειά από όλους και μεταφορά στα καθ' ημάς ημάς όλων εκείνων που θα επιτρέψουν στο ελληνικό πλοίο να εξασφαλίσει το κόστος εκμεταλλεύσεως που έχουν επιτύχει τα ελληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες για να επιτευχθεί ταυτόχρονα και ο στόχος του επαναπατρισμού τών πλοίων που αναγκάστηκαν να αναζητήσουν άλλες λύσεις για να επιζήσουν σ' αυτούς τους δύσκολους καιρούς.

Η ύπαγωγή υπό κοινό ύπουργό και φορέα

Κανένας δεν ήταν σε θέση να πει με βεβαιότητα, ως χθές τουλάχιστον αν θα διατηρηθεί οριστικά ή ύπαγωγή τών ύπουργείων Έθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Έμπορικης Ναυτιλίας υπό κοινό Έπουργό, και μάλιστα τον κ. Γερ. Αρσένη. Όλοι όμως εύχονται ή επιλογή αυτή — που εκφράζει την αντίληψη ότι ή ναυτιλία συμπορεύεται με τη γενικότερη οικονομία της χώρας και έπρεπε να έχει υιοθετηθεί από καιρό — να διατηρηθεί και στο οριστικό κυβερνητικό σχήμα, το οποίο, σύμφωνα με τις πρωθυπουργικές εξαγγελίες, θα διαμορφωθεί στα μέσα Ιουλίου. Επίσης, ως χθές, κανένας δεν ήταν σε θέση να πει το παραμικρό για το μέλλον του κρατικού ναυτιλιακού φορέα. Το μόνο σίγουρο που υπάρχει επ' αυτού — μετά τα δημοσιεύματα αθηναϊκών εφημερίδων για προθέσεις διασπάσεως του διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας — είναι τα όσα έχει πει ο ίδιος ο κ. Αρσένης. Απαντώντας, κατά την ανάληψη τών καθηκόντων του στο ΥΕΝ σε έρώτηση του συναδέλφου κ. Ηλία Καλαποθαράκου εάν υπάρχουν σχέδια για υποβάθμιση του ύπουργείου Ναυτιλίας, ο κ. Αρσένης είπε χαμογελώντας ότι το γεγονός ότι αναλαμβάνει ο ίδιος και το ύπουργείο Ναυτιλίας είναι αυτόνóητο ότι δεν σημαίνει υποβάθμιση. Η δουλειά από το ύπουργείου,

τόνισε, έχει πολύ ύψηλή προτεραιότητα στο έργο της κυβερνήσεως. Και άπευθυνόμενος στους άνωτάτους λιμενικούς αξιωματικούς που παρέστησαν στην τελετή άναλήψεως τών καθηκόντων του ύπογράμμισε: Τα προβλήματα που ύπάρχουν θα τα λύσουμε μαζί. Θα δουλέψουμε σκληρά μαζί για να περάσει ή φουρτούνα.

Αυτά είναι τα γεγονότα. Έν συνεχεία ύπήρξαν δημοσιογραφικές πληροφορίες σύμφωνα με τις οποίες ο κ. Αρσένης είχε καταλήξει στην άπόφαση για τη διατήρηση της ένότητας του διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας. Μόνο το ΝΑΤ, κατά τις ίδιες πληροφορίες, θα ύπαχθει στο ύπουργείο που θα καλύπτει τούς τομείς της άσφαλίσεως, της ύγείας και της πρόνοιας. Ανεξάρτητα από όλα αυτά, τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν άμφισβητούν το δικαίωμα μίς κοινοβουλευτικής κυβερνήσεως, άναβαπτισμένης μάλιστα μόλις πρό ήμερών στη λαϊκή έτυμνηγορία, να έφαρμόσει το κυβερνητικό σχήμα που θεωρεί ότι είναι άπαραίτητο για την προώθηση τών μεγάλων ζητημάτων και προβλημάτων του τόπου και του ελληνικού λαού. Θεωρούν όμως ότι το ύφιστάμενο σχήμα του διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας μπορεί να άποδώσει πολύ περισσότερα από κάποιο καινούργιο, υπό την προϋπόθεση φυσικά ότι θα γίνουν

οι επιβαλλόμενες προσαρμογές και στον επιτελικό και στον εκτελεστικό τομέα — με αποκλειστικό στόχο να εξυπηρετείται καλύτερα και αποτελεσματικότερα η Ναυτιλία και να αποδίδει ταυτόχρονα περισσότερα στον τόπο, η ανάγκη των οποίων έχει διαπιστωθεί από πολύ καιρό.

ΣΤΗ ΣΩΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Ο κ. Γερ. Αρσένης, στήν ομιλία του στο ΥΕΝ κατά την ανάληψη των καθηκόντων του χαρακτήρισε την Έλληνική Έμπορικη Ναυτιλία ζωτικό χώρο για την εθνική οικονομία, την εθνική ανεξαρτησία και την ελληνική κοινωνία, δίνοντας με τη μεστή αυτή φράση τη «διασάφηση της σημασίας της Ναυτιλίας του γένους των Ελλήνων. Ταυτόχρονα εξέφρασε αισιοδοξία για το μέλλον της Έλληνικής Ναυτιλίας λέγοντας ότι το ελληνικό δαιμόνιο θα φέρει πάλι καλύτερες ημέρες, εξ άλλου δεν είναι η πρώτη φορά που η Ναυτιλία περνάει κρίση, είπε ο νέος Υπουργός που καλύπτει τώρα με τις αρμοδιότητές του ολόκληρο το φάσμα της ελληνικής οικονομίας.

● Τόν κ. Αρσένη επισκέφθηκαν έθιμοτυπικά τα προεδρεία της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών και της Ένώσεως Έφοπλιστών Επιβατηγών πλοίων. Κατά τη συνάντηση έγινε απλώς μνεία των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Έλληνική Ναυτιλία και ο κ. Αρσένης, σύμφωνα με πληροφορίες, δήλωσε ότι θα καταβληθεί προσπάθεια για την αντιμετώπισή τους, όρισε δέ σύνδεσμο μεταξύ αυτού και της Ε.Ε.Ε. τόν σύμβουλό του κ. Κων. Νάνο.

● Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών έστειλε στον Πρωθυπουργό κ. Ανδρέα Παπανδρέου το κατωτέρω τηλεγράφημα: «Κύριε Πρόεδρε, Η Ε.Ε.Ε. που εκπροσωπεί την πλοιοκτησία και την διαχείριση ενός από τους μεγαλύτερους στόλους του κόσμου σας παρακαλεί να δεχθείτε τα συγχαρητήριά μας για την ανάληψη της ευθύνης διακυβέρνησης της χώρας για δεύτερη φορά. Πάντα στις εθνικές επάλξεις, ο ελληνικός έφοπλισμός θα συνεχίσει να συμπαρίσταται σε κάθε προσπάθεια που αποβλέπει στο καλό της χώρας και την ευημερία ολόκληρου του ελληνικού λαού».

ΔΙΚΑΙΩΣΗ

Στις προκαταρκτικές απόψεις της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών επί του Υπομνήματος της Έπιτροπής της ΕΟΚ για την κοινή

ναυτιλιακή πολιτική περιλαμβάνεται και η κατωτέρω παράγραφος η οποία δικαιώνει πλήρως εκ των υστέρων τα «Ναυτικά Χρονικά» τα οποία υποστηρίζαν και εξακολουθούν να υποστηρίζουν ότι το μεγαλύτερο και μακροπρόθεσμο πρόβλημα της Έλληνικής Ναυτιλίας, η καταπολέμηση δηλαδή του προστατευτισμού, που απειλεί αυτή την ίδια την ύπoστασή της, μπορεί να λυθεί μόνο μέσα στους κόλπους της Κοινής Αγοράς, της ισχυρότερης εμπορικής δύναμης στον κόσμο:

«Η Ε.Ε.Ε., υπογραμμίζεται στη σχετική ανακοίνωση, πιστεύει ότι η ΕΟΚ, ως η μεγαλύτερη εμπορική δύναμις διεθνώς δύναται, χρησιμοποιώντας την ισχυρή διαπραγματευτική της δύναμη, να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά πράξεις προστατευτισμού Τρίτων χωρών τόσο ως προς τα bulk δυν και τα li-pers και να εξασφαλίσει την λειτουργία τους εις ένα περιβάλλον ελεύθερου εμπορικού ανταγωνισμού».

Αυτά σε απάντηση εκείνων που είχαν καταφύγει ακόμη και σε ύβρεις για να αντιπαραστήσουν την όρθη θέση των «Ναυτικών Χρονικών» στο κύριο πρόβλημα της καταπολέμησης του προστατευτισμού.

ΝΑ ΕΠΑΝΕΛΘΟΥΝ ΣΤΗ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Στο συγχαρητήριο τηλεγράφημα που έστειλε ο κ. Γουρδομιχάλης στον Πρωθυπουργό κ. Ανδρέα Παπανδρέου για την ανάληψη της ευθύνης διακυβέρνησης της χώρας για δεύτερη φορά, υπογράμμιζε ότι ο Έλληνικός έφοπλισμός που βρίσκεται πάντοτε στις εθνικές επάλξεις, θα συνεχίσει να συμπαρίσταται σε κάθε προσπάθεια που αποβλέπει στο καλό της χώρας και στην ευημερία ολόκληρου του ελληνικού λαού.

Η διαβεβαίωση αυτή δημιουργεί ευθύνη για τον Έλληνικό έφοπλισμό αλλά πρωτίστως μία ειδική ευθύνη στο προεδρείο της ΕΕΕ να ζητήσει από τους συναδέλφους τους οι οποίοι απέσυραν πλοία τους από το ελληνικό νηολόγιο άμεσα μετά τα λεγόμενα «συνταγματικά» του περασμένου Μαρτίου να τα εντάξουν και πάλι χωρίς καμιά καθυστέρηση στο εθνικό νηολόγιο.

Δεν θίγαμε νωρίτερα το θέμα αυτό για να μην θεωρηθεί από οποιαδήποτε πλευρά σαν ανάμιξη στα προεκλογικά. Δεν κρύβουμε όμως ότι περιμέναμε την ΕΕΕ να παρέμβει και με μία υπεύθυνη ανακοίνωσή της να διασκεδάσει τους φόβους που είχε προκαλέσει

η επίμονη σπερμολογία ότι θα έγκλωβι-σθούν τα πλοία από μία συνταγματική μεταβολή. Γιατί απλούστατα μία τέτοια συνταγματική μεταβολή δεν μπορούσε — και δεν μπορεί — να γίνει σε καμιά περίπτωση γιατί θα φέρεται σε εξύτατη αντίθεση το ελληνικό κράτος με το διεθνές τραπεζικό σύστημα, τα συμφέροντα του οποίου θα θίγονταν πολύ περισσότερο από τα συμφέροντα του ελληνικού έφοπλισμού από μία ένδεχόμενη συνταγματική μεταβολή που θα έθιγε τη συνταγματική κάλυψη των εγκριτικών πράξεων και γενικότερα του βασικού αναπτυξιακού νόμου. Και γιατί εν πάση περιπτώσει μία τέτοια συνταγματική μεταβολή χρειάζεται πολύ χρόνο που επιτρέπει εγκαίρως κινήσεις για να αποφευχθούν οποιεσδήποτε δυσμενείς καταστάσεις.

Αυτή η αντιμετώπιση δεν υπήρξε και αν δεν υπάρξει και τώρα είναι προτιμότερο να αποσυρθούν όρισμένοι κύριοι και να αντικατασταθούν από εκείνους που έχουν και το θάρρος και το αναστήμα για να αντιμετωπίσουν όλα τα προβλήματα αυτών των δύσκολων καιρών αλλά και να αναλάβουν όλες τις τεράστιες ευθύνες με τις οποίες είναι συνυφασμένη η θέση της ήγεσίας του ελληνικού έφοπλισμού.

Ο κ. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Συμφωνούμε με τα όσα είπε κατά την τελετή εγκαταστάσεως του κ. Αρσένη στο Υπουργείο Ναυτιλίας ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Πρωτονοτάριος για τον πρώην Υπουργό κ. Γιώργο Κατσιφάρα: «Οτι σε δηλη τη διάρκεια της υπηρεσίας του τόν διέκρινε μία συνεχής ανησυχία για την προώθηση των θεμάτων της Ναυτιλίας, ότι υπήρξε πρωτοποριακός σε μία περίοδο πρωτοφανούς ναυτιλιακής κρίσεως και ότι αν είχε έλθει στο ΥΕΝ σε περίοδο ανθίσεως της Ναυτιλίας τα επιτεύγματά του δεν θα ήταν δυνατόν να συγκριθούν με τα επιτεύγματα οποιουδήποτε άλλου Υπουργού. Και προσθέτομε ότι ο φίλτατος κ. Κατσιφάρας θα είχε μείνει στην Ιστορία της Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας σαν ο επιτυχέστερος Υπουργός εάν είχε σχεδιάσει αλλιώς — χωρίς δηλαδή τον σημερινό καταναγκασμό — την ανακύκλωση, η οποία ομολογουμένως συνέβαλε στην ανακούφιση της ανεργίας των ναυτικών αλλά επιβάρυνε το πλοίο, γιατί ο άπελθών Υπουργός τόλμησε και έλαβε μέτρα που είχαν αποφύγει συστηματικά να λάβουν άλλοι Υπουργοί σε περιόδους καλές και για τους ναυτικούς και για τη Ναυτιλία».

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4533700/3, 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 C
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

Πρέπει να υπογραμμίσουμε εξ άλλου ότι ιδιαίτερα τιμητική για τον άπελθόντα Υπουργό αποτέλεσε η δήλωση του κ. 'Αρσένη, κατά την ανάληψη των καθηκόντων του, ότι έρχεται στο Υπουργείο Ναυτιλίας για να συνεχίσει την πολιτική που χάραξε ο κ. Κατσιφάρας.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Χωρίς να διευκρινίσει εάν τό 'Ελληνικό Κράτος θα προχωρήσει στην εξαγορά των 'Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε., ό νέος Υπουργός παρά τώ πρωθυπουργώ και άρμόδιος για θέματα εργασίας κ. Α. Τσοχαντζόπουλος ανέφερε πρό ήμερών ότι τό θέμα θα λήξει τό άργότερο μέχρι τό τέλος 'Ιουνίου.

Δέν γνωρίζουμε περισσότερες λεπτομέρειες, αλλά έχοντας πλήρη επίγνωση του μεγέθους του προβλήματος, εάν τελικά τό κράτος αναλάβει την επαναλειτουργία των ναυπηγείων, πιστεύουμε ότι δέν πρέπει να αποκλείεται η εξέυρεση λύσεως μέσω του 'Ομίλου Στ. Νιάρχου.

ΝΑ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΘΕΙ ΑΜΕΣΩΣ

'Ανεξάρτητα από την τύχη του ΝΑΤ, εάν δηλαδή θα παραμείνει υπό την εποπτεία του ΥΕΝ ή θα υπαχθεί στην άρμοδιότητα του Υπουργείου που θα καλύπτει τούς τομείς της υγείας, της ασφάλσεως και της πρόνοιας, εκείνο που πρέπει να γίνει άμέσως χωρίς καμιά καθυστέρηση είναι να απομακρυνθεί ό κ. Δασκαλάκης. 'Ο όποιος στη διάρκεια της θητείας του δέν έκανε τό παραμικρό για τό ΝΑΤ και περιορίσθηκε στην προσπάθεια να εξασφαλίσει για τόν έαυτό του του τίτλου του 'Διοικητή' που φαίνεται ότι ζήτησε από τότε που ύπηρετούσε στο ΙΚΑ. Τέτοια παταγώδης άποτυχία δέν νομίζουμε ότι έχει σημειωθεί σε όποιονδήποτε άλλο τομέα.

ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΚΑΠΟΙΟ ΜΕΤΡΟ

'Από επανειλημμένα περιστατικά διαπιστώνεται ότι πρέπει να ληφθεί κάποιο λυσιτελές μέτρο κατά την έκδοση των ναυτικών φυλλαδίων ώστε να άποφεύγεται η χορήγησή τους σε άτομα που πάσχουν από όρισμένες παθήσεις που δέν είναι δυνατόν να διαπιστωθούν κατά την ιατρική εξέταση στην όποία υποβάλλονται οι ενδιαφερόμενοι για την άποκτηση ναυτικού φυλλαδίου.

Σέ μία πρόσφατη περίπτωση διαπιστώθηκε ότι νέος που ήταν έφοδιασμένος με ναυτικό φυλλάδιο και είχε ναυτολογηθεί σε έλληνικό πλοίο έπασχε από σχιζοφρένεια, η όποία δέν είχε έντοπισθεί κατά τις ιατρικές εξετάσεις στις όποιες είχε υποβληθεί.

Και είναι άναμφισβήτητο ότι παρόμοια περιστατικά θα επαναλαμβάνονται εάν δέν ληφθεί κάποιο πρόσφορο μέτρο ώστε να αποκλείεται η χορήγηση ναυτικού φυλλαδίου σε όσους πάσχουν από παρεμφερείς ασθένειες.

ΣΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ

Και άλλοτε είχαν υπάρξει πληροφορίες για κάποιο κατάλογο λιμενικών άξιωματικών την προγραφή των όποιων ζητούσαν, για πολιτικούς λόγους, συνάδελαφούς τους, τότε όμως ούτε τά όνόματα εκείνων που περιλαμβάνονταν στον έν λόγω κατάλογο είχαν γνωσθεί, ούτε και οι συντάκτες του είχαν έντοπισθεί και γι' αυτό εκείνη η ιστορία είχε

ξεχασθεί.

Μιά παρόμοια υπόθεση βγήκε στην επιφάνεια άμέσως μετά τις εκλογές της 2 'Ιουνίου και την Πέμπτη ύπήρξε ένα σχετικό δημοσίευμα σε κυβερνητική έφημερίδα («'Εθνος»), τό όποιο ανέφερε ότι όρισμένοι λιμενικοί άξιωματικοί έτοίμαζαν προγραφές 30 περίπου συναδέλφων τους και ότι ταυτόχρονα είχαν μεριμνήσει και για την «εκλογή» νέου άρχηγού και ύπαρχηγού του Σώματος. Στο ίδιο δημοσίευμα αναφέρονταν και τά όνόματα 21 άξιωματικών από εκείνους που περιλαμβάνονταν στον πίνακα των προγραφών, στον όποιο επίσης ύπήρχε και τό όνομα μιάς πολιτικής ύπαλλήλου. Και προσετίθετο ότι έχουν έντοπισθεί οι συντάκτες του πίνακος καθώς και η δακτυλογράφησή — κατά τό δημοσίευμα πρόκειται για έναν πλοίαρχο μέ χουντικές καταβολές και έναν αντιπλοίαρχο, τμηματάρχη σε διεύθυνση του ΥΕΝ οι όποιοι (πάντοτε κατά τό δημοσίευμα) διέδιδαν επί πλέον ότι θα ξήλωναν δημόσια και τά γαλόνια των άξιωματικών που περιλαμβάνονταν στον πίνακα και ότι δέν θα έπείτρεπαν μετεκλογικά την είσοδο του άρχηγού του Σώματος στο γραφείο του.

Είναι αυτόντοτο ότι δέν υιοθετούμε τίποτε από τά άνωτέρω, άξιόνομε όμως να υπάρξουν έξονυχιστικές ανακρίσεις και άν εξακριβωθεί τό παραμικρό να τεθούν στο περιθώριο και οι συντάκτες του πίνακος και εκείνοι τούς όποιους προόριζαν για τή νέα ήγηση, γιατί κάτι τέτοιο δέν θα μπορούσε να έχει γίνει χωρίς να τό γνωρίζουν και αυτοί.

ΤΑ ΟΙΚΟΓΕ ΝΕΙΑΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

'Όπως έπισημαίνεται σε έπιστολή που δημοσιεύεται στην οικεία στήλη, τό επίδομα που χορηγείται από τόν ΕΛΟΕΝ δέν είναι οικογενειακό επίδομα, όπως έχει χαρακτηριστεί, αλλά επίδομα τέκνων άφού εξαίρεται — προφανώς από λανθασμένη διατύπωση του σχετικού νόμου — η σύζυγος ή όποία δέν λαμβάνει τό παραμικρό. 'Ετσι παρουσιάζεται τό φαινόμενο ναυτικοί οι όποιοι στε-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Η ανάγκη όπως η διοίκηση της έμπορικης ναυτιλίας υπαχθεί εις ίδιον 'Υπουργείον ή 'Υφυπουργείον, εις την διακοδοσίαν του όποιου να περιέλθω και η άσκησης της λιμενικής του Κράτους πολιτικής, έχει ήδη αναγνωρισθεί κατ' άρχην υπό του κ. Πρωθυπουργού, εις χείρας του δέ εύρίσκειται από τινος και ειδική σχετική μελέτη. 'Ας έπωφεληθώ ό κ. Πρωθυπουργός του άνασχηματισμού της Κυβερνήσεως διά να πραγματοποιήση την ίδρυσιν του 'Υπουργείου, θέτων επί κεφαλής αυτού ένα των ίκανωτέρων συνεργατών του και καθορίζων από κοινού μετ' αυτού τας κυρίας και βασικάς γραμμάς της έναντι της ναυτιλίας κρατικής πολιτικής. 'Όταν η προϋπόθεσις αυτή εκπληρωθή, ως είναι βέβαιος ό κ. Πρόεδρος της Κυβερνήσεως ότι θα δυνηθί να τηρήση την ρητήν και κατηγορηματικήν υπόσχεσιν, την όποιαν έδωκε την παρελθούσαν έβδομάδα εις τόν Πειραιά. 'Αλλά πέραν τούτου, δικαίως θα άποκτήση την εύγνωμοσύνην όχι μόνον της μεγάλης ναυτικής μας οικογενείας αλλά και του συνόλου του έλληνικού λαού, όστις περιέλαβεν άνέκαθεν μέ θερμήν και στοργήν την 'Εθνικήν ναυτιλία και μέ υπερηφάνειαν παρακολουθεί την εξέλιξιν και τας προόδους αυτής.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 108/15.6.1935)

ρουνται τέκνων να καταβάλλουν εισφορές χωρίς να υπάρχει γι' αυτούς κάποια ανταπόδοση. 'Επειδή θεωρούμε ότι αυτή η μεταχείριση σε βάρος των συζύγων των ναυτικών μας είναι άδικη και επειδή έπιπλέον άν γίνουν προσφυγές από ενδιαφερομένους στα άρμόδια όργανα της Πολιτείας ύπάρχει ένδεχόμενο να έχουμε άκυρώσεις, νομίζουμε ότι πρέπει να υπάρξει η έπιβαλλόμενη τροποποίηση του νόμου ώστε δικαιούχοι οικογενειακού επίδοματος να είναι και οι γυναίκες των ναυτικών μας, είτε έχουν, είτε δέν έχουν παιδιά.

Μεγάλος γαλλικός 'Ομιλος πρακτορεύσεως πλοίων ζητεί

ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΥΠΕΥΘΥΝΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕ ΞΕΝΟΥΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ.

Απαιτούμενα προσόντα:

- δυνατότητα εγκατάστασης στο Παρίσι ή τη Μασσαλία.
- προηγούμενη πείρα τουλάχιστον 5 ετών σε θέματα πρακτορεύσεως πλοίων
- γνώσεις γύρω από τον εφοπλιστικό κόσμο
- άπταιστα ελληνικά, αγγλικά και γαλλικά
- δυνατότητα συχνών μετακινήσεων.

Γίνονται δεκτοί υποψήφιοι και υποψήφιες ηλικίας 30-40 ετών.

'Όλες οι αιτήσεις των ενδιαφερόμενων θα ληφθούν σοβαρά υπόψη και θα τηρηθεί απόλυτη εχεμύθεια.

Παρακαλούμε στείλτε τις αιτήσεις σας εσωκλείοντάς βιογραφικό σημείωμα και πρόσφατη φωτογραφία στη διεύθυνση: ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ SIGMA ΕΠΕ Μονής Πετράκη 8, 115 21 Αθήνα για Ν.Κ.

Στό μεταξύ μέχρι πρό ημερών είχαν υποβληθεί στην Έστία Ναυτικών 10.000 περίπου αιτήσεις ναυτικών για τη χορήγηση οικογενειακού επιδόματος για το 1984. Η προθεσμία για την υποβολή των αιτήσεων αυτών λήγει στις 31 Ιουλίου, είναι όμως βέβαιο ότι όσο ενωρίτερα υποβληθούν οι αιτήσεις από τους ενδιαφερόμενους, τόσο γρηγορότερα θα καταβληθεί σε όλους το επίδομα. Γι' αυτό όφειλουν όσοι δεν έχουν υποβάλει ακόμη τις αιτήσεις τους να σπεύσουν και να μην περμένουν να φθάσει στο τέλος η προθεσμία.

ΙΣΤΙΟΦΟΡΟ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ

Δέν ξέρουμε εάν θα αποτελέσει τη λύση για την εξοικονόμηση καυσίμων στις μεγάλες διαδρομές, αλλά όπως ήδη πότες τα προσφάτως ανακοινωθέντα αποτελέσματα έγκυραλλεύσεως των πρώτων έξι μηνών του Ιστιοφόρου μπάλκερ «Usuki Maru», χωρητικότητας 26.000 τόν. d.w., θα προβληματίσουν τον παγκόσμιο έφοπλισμό.

Τό πλοίο φέρει δύο βοηθητικά Ιστιά (16Χ22 μ.) για εξοικονόμηση καυσίμων, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του 80% του χρόνου πλοίου και προκάλεσαν εξοικονόμηση καυσίμων κατά 20% περίπου. Υπολογίστηκε ότι στην ταχύτητα των 12 κόμβων αντιστοιχεί κατανάλωση 14,9 τόνων πετρελαίου ανά ημέρα, ενώ χωρίς Ιστιά η κατανάλωση θα ήταν 19,5 τόννοι. Μέ ούριο άνεμο 10 μέτρων ανά δευτερόλεπτο η ταχύτητα του πλοίου είναι 5 κόμβοι χωρίς Ιστιά, ενώ η μεγίστη ημερήσια εξοικονόμηση πετρελαίου έφθασε τους 6,3 τόννους.

Πραγματοποιείται έτσι οικονομία της τάξεως των δολ. 350.000 έτησίως έναντι αρχικού κόστους εγκαταστάσεως των Ιστιών

δολ. 800.000 περίπου.

Οι παρατηρήσεις και τα συμπεράσματα αναφέρονται σε διαδρομές μεταξύ Ιαπωνίας και Βορείου Αμερικής μετ' επιστροφής, ενώ ως μόνο μειονέκτημα αναφέρεται η μειωμένη ταχύτητα, 12 κόμβοι κατά μέσο όρο, έναντι της αναμενόμενης ταχύτητας των 13,5 κόμβων που σημαίνει ότι το κυκλικό ταξίδι απαιτεί περισσότερο χρόνο κατά 3,5 ημέρες.

ΜΕΤΑΣΚΕΥΕΣ VLCC

Υπολογίζεται ότι, στις αρχές της επόμενης δεκαετίας, ένα μεγάλο ποσοστό των πολύ μεγάλων δεξαμενοπλοίων (VLCC) που υπάρχουν σήμερα θα είναι ήδη παρήλικο και θα πρέπει να οδηγηθεί στα διαλυτήρια. Μερικοί Ιάπωνες πλοιοκτήτες τέτοιων πλοίων, κατασκευής 1975-1980, σε μία προσπάθεια να τα κάνουν οικονομικότερα και, επομένως, ανταγωνιστικά έναντι των νέων που παραγγέλλονται, προγραμματίζουν αλλαγή των στροβιλομηχανών με μηχανές έσωτερικής καύσεως οικονομικού τύπου.

Έκτιμάται ότι το κόστος μιας τέτοιας μετασκευής ανέρχεται σε δολ. 10.000.000 ανά πλοίο, ποσό που κρίνεται λογικό, αν ληφθεί υπ' όψη η δυνατότητα που παρέχεται σε ένα τέτοιο σκάφος να εξασφαλίσει χρονοαύλωση μακράς περιόδου.

Σάν μέτρο συγκρίσεως, αναφέρουμε ότι μία στροβιλομηχανή ισχύος 36.000 ίππων μπορεί να αντικατασταθεί με μηχανή ντήζελ 22.000 ίππων περίπου.

ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΜΕΘΑΝΙΟΦΟΡΑ

Δυσωίνες οι διαπιστώσεις για τα μεγάλα μεθανιοφόρα σκάφη του έλευθέρου έφοπλι-

σμού. Τα πλοία αυτά που εδώ και δέκα μόλις χρόνια αποτελούσαν τό σέμνωμα της τεχνολογίας στις μεταφορές των υγραερίων, δέν μπορούν πιά να ακολουθήσουν τη σταδιοδρομία που άξιζαν και οδηγούνται σταθερά από τον παροπλισμό στη διάλυση.

Η εξέλιξη της καταναλώσεως φυσικών αερίων και αερίων πετρελαίου στις βιομηχανικές χώρες, μολονότι αναχαιτίσθηκε από την οικονομική ύφεση, έν τούτοις σημείωσε πρόοδο σε σύγκριση με τις άλλες όρυκτες ενεργειακές πηγές. Μέσα όμως στα τελευταία δέκα χρόνια οι πηγές προμηθείας άλλαξαν βασικά και, τουλάχιστον ως προς την Εύρώπη, οι εισαγωγές των αερίων ακολουθούν συνεχώς περισσότερο τη χερσαία όδο (ΕΣΣΔ, Κάτω Χώρες) ένω και σε όσες περι-κλείουν ένα τμήμα θαλάσσιας μεταφοράς, τό τμήμα αυτό είναι τόσο περιορισμένο ώστε να μην απαιτεί μεγάλα σκάφη. Στα χρόνια αυτά τό επιτελικό κέντρο των θαλασσίων μεταφορών μεθανίου μετατοπίσθηκε. Σήμερα βρίσκεται στις βιομηχανικές χώρες της Α-πω Ανατολής και κυρίως στην Ιαπωνία, ένω οι ζώνες προμηθείας εκτείνονται από τη Μέση Ανατολή στη Νοτιοανατολική Ασία, την Αλάσκα, τον Καναδά και την Αυστραλία.

Έτσι στην ουσία δέν υπάρχει σήμερα έλεύθερη διεθνής αγορά θαλασσίων μεταφορών μεθανίου. Γιατί άφ' ενός μέν η έκμετάλλευση των φυσικών αερίων και η μεταφορά τους απαιτούν τεράστιες επενδύσεις, άφετέρου δέ τα σχετικά ναυλοσύμφωνα πραγματοποιούνται για πολύ μεγάλα χρονικά διαστήματα. Και τό χειρότερο άπ' όλα ότι πραγματοποιούνται επί κρατικού έπιπέδου, που στην πράξη αποκλείει σχεδόν κάθε δυνατότητα συμμετοχής των άνεξάρτητων έφοπλι-στών.

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.)

ΑΠΟ ΑΚΤΗ ΣΕ ΑΚΤΗ

Η περίφημη «Ακτή των Πειρατών» στο Όμάν, κινδυνεύει να χάσει την θρυλική αποκλειστικότητά της, αφού η σημερινή πειρατική δράση έχει οριστικά πιά μετατοπισθεί από τον κόλπο του Όμάν σε μία άλλη ακτή, στον Κόλπο της Γουϊνέας. Η απέραντη αυτή ακτή της μεγάλης δυτικοαφρικανικής κολώσεως, στην οποία καταλήγουν πάνω από δεκά χιλιάδες της μαύρης ήπειρου, έχει γίνει το πεδίο της ασύδοτης δράσεως των συγχρόνων πειρατών.

Αυτό τουλάχιστον προκύπτει από την έκθεση που από κοινού η Ελλάδα και η Δυτ. Γερμανία υπέβαλαν στον IMO και στην οποία αναφέρονται 16 πρόσφατες περιπτώσεις πειρατών. Γεγονός που ανεβάζει σε 70 τον αριθμό των πειρατικών περιστατικών που θα συζητηθούν στην προερχόμενη σύνοδο της Επιτροπής Ασφαλείας του IMO.

Πράγματι από τις 16 πειρατείες που σημειώθηκαν το 1984-85, οι 12 έλαβαν χώρα στη Δυτική ακτή της Αφρικής. Ειδικότερα οι πέντε σημειώθηκαν ανοικτά της Ακτής του Ελεφαντοστού, δύο της Λιβερίας, δύο της Γουϊνέας και ανά μία ανοικτά του Ζαΐρ, του Καμερούν και της Σιέρρα Λεόνε. Όλες σχεδόν ήταν ένοπλες και μία μόνο αποκρούστηκε ολοσχερώς, ενώ σε άλλες δύο τα πληρώματα κατάφεραν να απωθήσουν τους πειρατές, ύστερα όμως από αρκετές ζημιές και διαρπαγές.

Όπως παρατηρεί η έκθεση προς τον IMO, η πάλι εναντίον των ληστρικών αυτών ενεργειών είναι πρακτικώς αδύνατη, όπως σχεδόν αδύνατη εμφανίζεται προς το παρόν και η πρόληψή τους ή η τιμωρία των υπευθύνων. Γιατί αφενός μεν όλα τα γειτονικά κράτη δείχνουν ανεκτικότητα μέχρις αδιαφορίας και αφετέρου γιατί γίνεται συστηματική χρήση όπλων και σωματικής βίας που δυσχεραίνει πάρα πολύ την απόκρουσή της.

ΤΑ ΜΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ

Στο προηγούμενο τεύχος γράφαμε για τις συνέπειες που προκαλούν στις ακτές τα από τα πλοία απορριπτόμενα επικίνδυνα φορτία. Αλλά, όπως φαίνεται, και τα φορτία εκείνα που δεν λογίζονται ως επικίνδυνα, αποδεικνύεται ότι δεν είναι και τόσο ακίνδυνα για τα πλοία που τα μεταφέρουν.

Πράγματι, σύμφωνα με τις επίσημες στατιστικές, κατά το 1982 χάθηκαν 23 πλοία λόγω προβλημάτων που παρουσίασαν τα φορτία τους, τα οποία δεν ήταν μεταξύ των χαρακτηρισμένων ως επικινδύνων. Τα έννεα μάλιστα από τα ατυχήματα αυτά κόστισαν τη ζωή 28 ανθρώπων. Ως κύριες αιτίες των ατυχημάτων αυτών αναφέρονται οι ακόλουθες:

— κακή στοιβάση ή πρόσδεση των κοντέινερς

— μετατόπιση ή απέχμαση του φορτίου λόγω κακοκαιρίας

— αποδέσμευση χαλυβδίνων τεμαχίων με αποτέλεσμα τη διάτρηση της γάστρας και την εισροή υδάτων.

— έλλειψη εξαερισμού κατά τη μεταφορά γαιανθράκων με αποτέλεσμα την έκρηξη συνεπεία εκλύσεως μεθανίου.

Με βάση τις αιτίες αυτές, η σχετική αναφορά προς τον IMO για τη βελτίωση της καταστάσεως, επιμένει στη συμπλήρωση των διατάξεων περί στοιβάσεως και εχμάρσεως των φορτίων, για τις οποίες υπάρχει σήμερα νομοθετικό κενό. Η συμπλήρωσή τους μπορεί να γίνει με τροποποίηση της διεθνούς συμβάσεως SOLAS για τα χύδην φορτία και τα βαριά στερεά έμπορεύματα. Παράλληλα θα πρέπει να προστεθούν διατάξεις για τη μεταφορά ξυλείας επί του καταστρώματος και για τη μεταφορά κοντέινερς και όχημάτων.

ΝΕΑ ΕΝΩΣΗ

Στις υπάρχουσες έφοπλιστικές οργανώσεις του κόσμου, προσετέθη μία ακόμα, για έναν από τους πιο σύγχρονους ειδικούς τομείς ναυτιλιακής δραστηριότητας. Πρόκειται για τη Διεθνή Ένωση Ίδιοκτητων Ανεφοδιαστικών Πλοίων (ISOA) η οποία συγκεντρώνει η προσπαθεί να συγκεντρώσει τους έφοπλιστές των πλοίων ανεφοδιασμού των πλωτών εξεδρών υποθαλασσιών γεωτρήσεων.

Μολονότι η Ένωση έδρεύει στο Λονδίνο, η πρώτη σύνοδός της, που πραγματοποιήθηκε μέσα στον Μάιο, έγινε στο Χιούστον του Τέξας. Κατά τις δηλώσεις του προέδρου της, γενικού Διευθυντού της Smit-Lloyd BV, η Ένωση δεν θα ασχοληθεί με ζητήματα που θα μπορούσαν να έρμηνευθούν υπέρ ενός περιορισμού της δραστηριότητας στον τομέα αυτόν, αλλά θα φροντίσει κυρίως να τονώσει τη συνεργασία των μελών της για την επίλυση των τεχνικών προβλημάτων του κλάδου και την άμοιβαία πληροφόρηση προς το κοινό ενδιαφέρον.

Η χώρα μας, αν και δεν στερείται πετρελαιοπαραγωγικών δραστηριοτήτων, δεν έχει δείξει ακόμα ιδιαίτερο ενδιαφέρον στον τομέα των ανεφοδιαστικών σκαφών. Πάντως η δεύτερη σύνοδος της ISOA έχει προγραμματισθεί για τον Σεπτέμβριο στο Λονδίνο, όπου και δέχεται τις αιτήσεις των ενδιαφερομένων έφοπλιστών μέσω του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου.

ΘΑ ΠΛΗΡΩΝΟΥΝ ΟΙ ΥΠΑΙΤΙΟΙ

Οι αρμόδιοι για την πρόληψη της ρυπάν-

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Πρό 100 ακριβώς ετών, τον Ιούνιο του 1885, ένα παράδοξο βαρύ φορτίο πήρε τη θέση του μέσα στα κύτη ενός γαλλικού πλοίου στο λιμένα της Ρουέν. Ήταν το περίφημο άγαλμα της Ελευθερίας που η Γαλλική κυβέρνηση πρόσφερε στις Ην. Πολιτείες στο γιορτασμό των πρώτων εκατό χρόνων της ανεξαρτησίας τους.

Επιμελώς συσκευασμένη σε 210 κιβώτια η «Ελευθερία που φωτίζει τον κόσμο» μεταφέρθηκε με καμινία στο σταθμό του Αγίου Λαζάρου και από εκεί με ειδικό τραίνο μέχρι τη Ρουέν όπου φορτώθηκε στο πλοίο «Isere» Το υπερωκεάνιο ταξίδι, χωρίς κανένα απρόοπτο, κράτησε 26 ημέρες και στις 19 Ιουνίου δύο αντιτορπιλλικά, ένα γαλλικό και ένα αμερικανικό συνώδευσαν το «Isere» μέχρι το λιμάνι της Νέας Υόρκης. Η εγκατάσταση όμως του αγάλματος στην νησίδα Bedlow πήρε αρκετό χρόνο, λόγω των πολλών τεχνικών και διοικητικών προβλημάτων που ανέκυψαν. Τελικά στις 28 Οκτωβρίου του 1886 η «Ελευθερία» φώτισε τον κόσμο και εγκαταστάθηκε με την παρουσία άπειρου πλήθους που παραληρούσε από ένθουσιασμό.

Και έτσι 17 μήνες ύστερα από το υπερπόντιο ταξίδι της η «Ελευθερία» σημείωσε στην είσοδο του νέου κόσμου, μπορούσε να αγκαλιάζει όλους εκείνους που εγκαταλείποντας — όπως και η ίδια — την παλιά τους πατρίδα, πήγαιναν στη νέα ήπειρο με την ελπίδα να βρουν και να κάνουν μία καινούργια ζωή.

σεως του Περσικού Κόλπου, συναντήθηκαν πρόσφατα στο Μπαχρέιν για να θέσουν σε εφαρμογή ένα καινούργιο σύστημα για την εξιχνίαση της προελεύσεως των πετρελαϊκών ρυπάνσεων. Κατά το σύστημα αυτό η κάθε πετρελαιοπαραγωγός χώρα του Κόλπου θα παράσχει δείγματα του ακαθάρτου πετρελαίου της και των διυλισμένων προϊόντων της σε μία «Τράπεζα Αναγνώρισεως», η οποία θα βρίσκεται υπό τον έλεγχο του οικείου Περιφερειακού Οργάνου Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος (ROPME). Η τράπεζα αυτή με μία ειδική μέθοδο αερίου χρωματογραφίας θα μπορεί να προσδιορίζει επακριβώς την προέλευση των ρυπαντικών ουσιών που αποκαλύπτονται στη θάλασσα. Κατά τους ειδικούς η μέθοδος αυτή είναι πολύ πιο αποτελεσματική από τις σημερινές μεθόδους αναλύσεων.

in Buenos Aires FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/8363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS

Telexes: 23867 OR 21017 FAROS · AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 886, 5th Floor,
1057 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

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

Στόν τομέα των χύδην στερεών φορτίων τό διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο είδε συνεχείς μειώσεις των ναύλων στίς κλασσικές διαδρομές παρά τίς κάποιες αναλαμπές όρισμένων φορτίων μεταλλεύματος πού προμηθεύθηκαν οί 'Ιάπωνες σέ συμφέρουσες τιμές.

'Ιδιαίτερη άπραξία σημειώθηκε στήν περιοχή του Ειρηνικού όπου ή μή επίτευξη συμφωνίας γιά τίς τιμές μεταξύ Αυστραλών παραγωγών καί Ιαπωνικών χαλυβουργείων έπιτείνει τή δυσπραγία στή ναυλαγορά.

Στά φορτία άνθρακα καί σιτηρών ή μείωση των ναύλων είναι άρκετά σημαντική χωρίς νά υπάρχουν ένδειξεις κάποιας βελτίωσης στούς άμέσως προσεχείς καλοκαιρινούς μήνες.

Μόνη διέξοδος γιά τήν πλοιοκτησία είναι ή συμπίεση κατά τό δυνατόν του κόστους έκμεταλλεύσεως μέ αλματηρές οικονομίες καί ή προσπάθεια άπασχολήσεως των πλοίων, μέ τά όριακά μισθώματα μέχρι τήν έλευση του φθινοπώρου πού 'λογικά' πρέπει νά ύπάρξει κάποια άνοδος τής ζητήσεως καί του επιπέδου των ναύλων.

Σέ μία σπάνια έπαφή του μέ τόν ναυτιλιακό τύπο, ό διακεκριμένος νορβηγός έφοπλιστής κ. Φρέντ Όλσεν κατηγόρησε τούς άνά τόν κόσμο τραπεζίτες ως υπεύθυνους γιά τήν υπερπληθώρα του παγκόσμιου τοννάζ, ενώ ταυτόχρονα άπευθύνει έκκληση στούς πλοιοκτήτες νά πάψουν καί νά σκέφτονται άκόμη τίς δλεαστικές χρηματοδοτικές προσφορές ναυπηγείων καί Τραπεζών άν θέλουν νά δοϋν κάποια βελτίωση τής σχέσεως προσφοράς καί ζητήσεως τοννάζ στήν προσεχή τριετία.

Δύο άκόμη προσωπικότητας του παγκόσμιου έφοπλισμού, οί κ.κ. Τούνγκ καί Σόχμεν, οί όποιοι διευθύνουν τά δύο μεγαλύτερα ναυτιλιακά συγκροτήματα του Χόγκ Κόγκ, τόνισαν τήν ανάγκη προσαρμογής του έφοπλισμού στή νέα τάξη πραγμάτων πού δημιούργησε ή χρόνια οικονομική καί ναυτιλιακή κρίση.

Χαρακτηριστικά άναφέρθηκε ότι, τή στιγμή πού ή παραγωγική τής ναυπηγικής βιομηχανίας έχει φθάσει σέ επίπεδα πού μπορεί νά παραδόσει ένα handy μπάλκερ σέ όκτώ έβδομάδες είναι άφελές νά έλπίζεται ότι θά ύπάρξουν στό μέλλον οί γνωστοί κύκλοι μεγάλης άνόδου καί πτώσεως των επιπέδων των ναύλων.

'Η έφαρμογή τής σύγχρονης τεχνολογίας, ή μείωση των έξόδων έκμεταλλεύσεως

καί ή διατήρηση του πλοίου σέ ίκανοποιητικό τεχνικό επίπεδο ώστε νά άποφεύγεται αύξηση ασφαλίστρων καί έπιβολή ποινών είναι τά άπολύτως άπαραίτητα μέτρα γιά νά έπιζηήσει ή ναυτιλιακή έπιχείρηση υπό τίς σημερινές άνεπανάληπτα δύσκολες συνθήκες.

'Η άπουσία τής λ.νας από τήν αγορά των διαλύσεων έχει όδηγήσει σέ σημαντική μείωση των τιμών, ενώ σύμφωνα μέ πληροφορίες μας ή άποχή των Κινέζων θά έξακολουθήσει γιά άρκετές άκόμη έβδομάδες.

'Ηδη οί τιμές γιά τά μπάλκερ καί τά φορτηγά στήν 'Απω 'Ανατολή διαμορφώνονται κάτω των δολ. 115 άνά τόννο, μέ αποτέλεσμα νά είναι άσύμφορες γιά σκάφη πού βρίσκονται μακριά από τήν περιοχή, ενώ ή αύξηση του εισαγωγικού δασμού στό Πακιστάν καί οί πλημμύρες στό Μπαγκλαντές έπιτείνουν τήν συμπίεση των τιμών πρós τά κάτω.

Πάντως, μέχρι καί τόν Μάιο είχαν όδηγηθεί στά άνά τόν κόσμο διαλυτήρια πλέον των 400 πλοίων χωρητικότητας περί των 19,5 έκατομ. τον. d.w., σέ σύγκριση μέ 328 πλοία 12 έκατομ. τον. d.w. τήν αντίστοιχη πεντάμηνη περίοδο τό 1984.

Παρά τή συνεχιζόμενη πτωτική τάση των τιμών πετρελαίου τά έξτρα φορτία από τόν Περσικό είναι πολύ λίγα καί δέν δημιουργούν προϋποθέσεις άνόδου του ενδιαφέροντος των ναυλωτών. 'Ιδιαίτερα οί φορτωσεις των 'Ιαπώνων έμφανίζονται άρκετά προγραμματισμένες καί έξυπηρετούνται κυρίως από τά Ιαπωνικά U/VLCC.

Κάποια ίκανοποιητική κίνηση παρατηρήθηκε στά καθαρά φορτία στήν περιοχή τής Μεσογείου, ενώ σημειώνουμε καί τή χρονοναύλωση ενός άριθμού δεξαμενοπλοίων στό μέγεθος των 50-60.000 τον. d.w. γιά περίοδο έξι μηνών μέ όψιόν γιά άλλους έξι μήνες, μέ μέτρια μισθώματα.

'Ο Οίκος Πλατού τοποθετεί στό επίπεδο του 8% τό ποσοστό τής μειώσεως ή όποία άναμένεται νά επέλθει στή κατηγορία των δεξαμενοπλοίων κατά τό 1985.

'Η παραπάνω εύνοική εξέλιξη γιά τούς πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων προκύπτει μέ τήν προϋπόθεση ότι θά διαλυθούν συνολικά τάνκερς χωρητικότητας 28 έκατομ. τον. d.w. ενώ οί αντίστοιχες προγραμματισμένες παραδόσεις νεοτεύκτων κατά τό τρέχον έτος δέν ύπερβαίνουν τούς 3,5 έκατομ. τον. d.w.

Οί ίδιοι μελετητές προβλέπουν ότι ή παγκόσμια ζήτηση θά κυμανθεί στά αύτά μέ τό προηγούμενο έτος επίπεδα, μέ τήν παραγωγή

γής των κρατών-μελών του ΟΠΕΚ μειωμένη κατά 2% καί άντικατεστημένη μέ άνοδο τής παραγωγής των λοιπών πετρελαιοπαραγωγών χωρών.

Σέ νέα ύψη ρεκόρ τοποθετείται ή παγκόσμια παραγωγή σιτηρών, ή όποία σύμφωνα μέ στοιχεία του Διεθνούς Συμβουλίου Σιτηρών θά φθάσει τό 1985 σέ 522 έκατομ. τόννους.

Πολύ καλή άναμένεται ή έτήσια παραγωγή στήν 'Ινδία καί στήν Κίνα ενώ ή σιτοπαραγωγή τής Σοβιετικής 'Ενώσεως άναμένεται νά σημειώσει ούσιαστική βελτίωση καί νά άνέλθει σέ 88 έκατομ. τόννους κατά τή νέα περίοδο, έναντι 75 έκατομ. τό 1984.

'Η άπόφαση τής ΕΟΚ νά χορηγήσει δάνεια σέ Εύρωπαϊκές Νομισματικές Μονάδες πρός τίς χώρες του Τρίτου Κόσμου χαιρετίζεται σάν μία άξιόλογη πρωτοβουλία γιά τήν βελτίωση των συνθηκών του διεθνούς έμπορίου.

Πρόκειται βασικά γιά παλαιότερο σχέδιο του πρώην προέδρου τής Γαλλίας κ. Ζισκάρ ντ' 'Εσταίν, βάσει του όποίου τό Εύρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα έξοπλίζεται μέ τή νομική δυνατότητα νά πιστώνει σέ ENM τίς Κεντρικές Τράπεζες τρίτων χωρών, καθώς καί τούς διεθνείς νομισματικούς όργανισμούς.

Οί πιέσεις γιά έμπορικό προστατευτισμό ένισχύονται στίς σπουδαιότερες έμπορικές δυνάμεις του κόσμου καί ιδιαίτερα στίς 'Ηνωμένες Πολιτείες, προειδοποιεί σέ ειδική έκθεση τό συμβούλιο τής ΓΚΑΤΤ.

Μόνη ένθαρρυντική ένδειξη άποτελεί τό γεγονός ότι οί προστατευτικές πιέσεις πού άσκοϋνται στίς ΗΠΑ κατέληξαν μόνο σέ έλάχιστα συγκεκριμένα μέτρα, ενώ ταυτόχρονα οί 'Ηνωμένες Πολιτείες, ή 'Ιαπωνία καί ή Εύρωπαϊκή Κοινότητα έχουν ταχθεί ύπέρ τής διεξαγωγής στά πλαίσια τής ΓΚΑΤΤ ενός νέου γύρου διαπραγματεύσεων γιά τήν άποδέσμευση των παγκόσμιων έμπορικών συναλλαγών.

Σκανδιναβική έταιρία έπεξεργάζεται τά τελικά σχέδια γιά τή μετατροπή παλαιών μπάλκ καρριερς σέ πλωτές άποθήκες σιτηρών, μεταλλευμάτων καί λιπασμάτων, μέ στόχο τήν εξεύρεση λύσεως στό μόνιμο πρόβλημα τής καθυστερήσεως στήν έκφόρτωση στά λιμάνια των κρατών του Τρίτου Κόσμου.

'Η ιδέα δέν είναι καινούργια καί έχει χρησιμοποιηθεί πολλές φορές στό παρελθόν προκειμένου γιά φορτία τσιμέντου μέ μικρότερα φορτηγά πλοία, αλλά τήν φορά αύτή πρόκειται νά χρησιμοποιηθεί ένα μπάλκερ των 35-40.000 τον. d.w.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

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. KLELIA — CY FLAG — DWT 392966 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

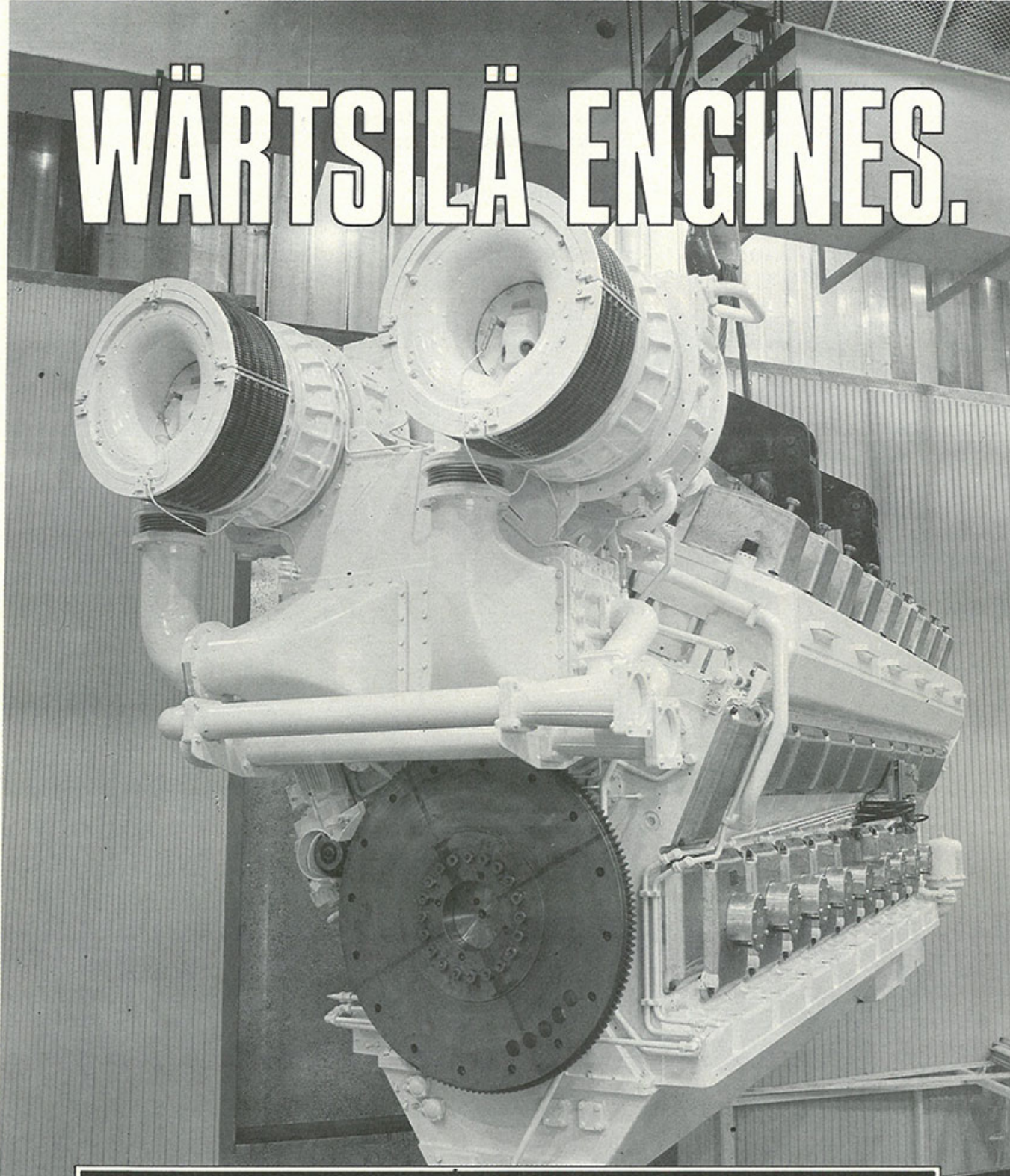
CABLES: TROODOSHIP

TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY

PHONE: (212) 8881111

WÄRTSILÄ ENGINES.



THE REAL HEAVY FUEL ENGINES VASA 22 HF AND VASA 32.

Repeat orders account for more than 35% of our sales!
A proof of our satisfied customers!

WÄRTSILÄ DIESEL

WÄRTSILÄ VASA FACTORY

P.O. Box 244, SF-65101 Vaasa 10, Finland
Tel. +358-61-111 433, Telex 74250 wva sf

NOHAB DIESEL AB

P.O. Box 920, S-46129 Trollhättan, Sweden
Tel. +46-520-38200, Telex 42141 diesel s

WÄRTSILÄ POWER SINGAPORE (Pte) Ltd.

P.O. Box 619, Teban Garden Singapore 9160
Tel. +65-2659122, Telex 36636 wartle rs

Representative in Greece:

E G LOUKEDES, 97-99 Filonos Street, P.O. Box 81, GR-PIRAEUS, Tel. +30-1-4173993, 4128530, Tlx 212246, 212197 egri gr

‘Η αλληλογραφία μας

Η ΙΣΠΑΝΙΑ ΕΙΣΑΓΕΙ ΕΠΙΣΗΜΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟ ΣΤΗΝ ΕΟΚ

Κύριε Διευθυντά,

‘Η ύπογραφή της Συνθήκης εντάξεως στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα της Ισπανίας και Πορτογαλίας εις τας 12 Ιουνίου τρέχοντος μηνός, δίνει μία ευκαιρία να προσέξουμε από ‘Ελληνικής πλευράς την πρόσφατη στάση της Ισπανίας και τις προσπάθειές της στον τομέα της Ναυτιλίας, γιά να προστατεύσει τα συμφέροντά της όπως αυτή νομίζει καλύτερα.

‘Η Ισπανία, μέ τά 7 εκατομ. κ.ο.χ. της εμπορικής της Ναυτιλίας, καταλαμβάνει την 5η θέση στη ναυτιλιακή κατάταξη της Κοινότητας, προηγούμενη της Δυτ. Γερμανίας και εύρισκομένη όχι σε μεγάλη απόσταση από τις μεγαλύτερες ναυτιλίες της Γαλλίας και της ‘Ιταλίας. Αυτό σημαίνει ότι θα έχει κάποιον λόγον στις ναυτιλιακές εξελίξεις της ΕΟΚ, πού αυτή τη στιγμή εισήλθαν σε τελική φάση γιά τη χάραξη της Κοινοτικής πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές.

‘Εν όψει, λοιπόν, της εντάξεώς της, η Ισπανία μέ τον πρόσφατο Κανονισμό της, υπ’ αριθμ. 1382 της 18ης Ιανουαρίου 1985, υπό τον ήχηρό τίτλο «‘Ελευθεροποίησης των θαλασσίων μεταφορών» επεδίωξε να καλύψει την ιστορικά ακολουθούμενη πολιτική κατακρήσεως φορτίων υπέρ των Ισπανικών πλοίων, μέ την ψευδευπίγραφή πού προανφέραμε. Καί τουτό διότι ενώ στην παράγραφο 1, του άρθρου 1, διακηρύσσεται η ελευθερία ως προς την μεταφορά χύδην εξωτερικών φορτίων, στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου καθορίζεται μακρύς κατάλογος βασικών υγρών και ξηρών φορτίων (κάρβουνο, λιγνίτης, πετρέλαιο, βαμβάκι, σιτηρά, ρύζι κλπ.) αί εισαγωγές των οποίων επιφυλάσσονται μόνον διά τά Ισπανικά πλοία.

Προφανής Ισπανικός στόχος είναι η νομότυπος υπερφαλάγγιση του «Σχεδίου Κανονισμού του Συμβουλίου διά την εφαρμογήν της αρχής της ελευθέρου παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές» πού περιλαμβάνεται στις από 15 Μαρτίου 1985 προτάσεις της ‘Επιτροπής προς τό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο γιά τη χάραξη της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής.

Μέ την παράγραφο 1 του Κανονισμού των συνταυτίζονται οι Ισπανοί μέ τον θεωρητικό σκοπό της Κοινότητας γιά τη διατήρηση ενός καθεστώτος ελευθέρου και θεμιτού ανταγωνισμού στο Bulk Tramping shipping. Μέ την αντίφασκουσα παράγραφο 2, του ίδιου άρθρου, θέλουν οι Ισπανοί να εισέλθουν εις την ΕΟΚ μέ εξωραϊσμένην προστατευτική νομοθεσία, ώστε εάν και όταν εγκριθεί ο Κοινοτικός Κανονισμός, να συνεχίσουν εφαρμόζοντες διάκριση σημαίας υπέρ των πλοίων των, επωφελοόμενοι της πολυετούς μεταβατικής περιόδου, πού τούς εξασφαλίζει τό άρθρον 1, παρ 2 του έκκρεμου Σχεδίου Κανονισμού της ΕΟΚ. ‘Εχουμε δηλαδή εν προκειμένω το φαινόμενον «λαθραίας», άς πούμε, εισαγωγής προστατευτικού από νεοεντασσομένη χώρα, εν όψει της επικείμενης θεσπίσεως της Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, πού η ‘Ελλάδα είχε

κάθε ήθικον δικαίωμα να καταγγείλει.

Δέν γνωρίζουμε εάν εγκαιρα είχε επισημανθεί ο Ισπανικός αυτός χειρισμός και ποιές ένδεχομένως ύπηρξαν οι ‘Ελληνικές αντιδράσεις.

Σημασία έχει ότι ο πολυμήχανος προστατευτισμός στη θάλασσα, προέκταση του επικίνδυνου όξυθέντος διεθνούς εμπορικού ανταγωνισμού, επιβάλλει από τη πλευρά μας πολύπλευρη επαγρύπνηση γιά να διασώσουμε, ότι είναι δυνατόν να διασωθεί.

Μετά τιμής
ΓΡΗΓ. ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

Αθήναι, 29 Μαΐου 1985

Σημ. Συντ. Αλήθεια, έχει επισημανθεί αυτός ο Ισπανικός χειρισμός πού εισάγει επίσημα στην ΕΟΚ τον προστατευτισμό και τί έχει γίνει γιά να μήν ύλοποιηθούν οι Ισπανικές προθέσεις;

ΝΑ ΠΑΙΡΝΟΥΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟ ΕΠΙΔΟΜΑ ΚΑΙ ΟΙ ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Γιά τέταρτο χρόνο, έφέτος, θά εισπράξουν, οι δικαιούχοι Ναυτικοί τό οικογενειακό επίδομα χωρίς άκόμα να έχει γίνει δυνατή ή ολοκλήρωση του σχετικού Νόμου ώστε τό επίδομα αυτό να επεκταθεί και στις γυναίκες συζύγους των ναυτεργατών όποτε θά ανταποκρίνεται στην όνομασία του σαν οικογενειακό και όχι σαν επίδομα τέκνων πού είναι σήμερα.

Τουλάχιστον, θά έπρεπε τό επίδομα αυτό να τό δικαιούνται οι γυναίκες των Ναυτικών πού, έξ αίτίας διαφόρων λόγων, άσχετων μέ τη θέλησή τους, δέν έτυχε να αισθανθούν την χαρά πού φέρνει ένα παιδί στο σπίτι.

Σέ μία τέτοια κατάσταση έρχεται ή Πολιτεία να μήν αναγνωρίζει τις γυναίκες αυτές σαν μέλη των οικογενειών τους επιβάλλοντας μάλιστα και κρατήσεις, σαν πρόστιμο δηλαδή, στον σύζυγό τους, γιά την άτεκνία

της γυναίκας του, της γυναίκας του πού δταν ό άντρας της ταξιδεύει γιά όλόκληρους μήνες αυτή φορτώνεται όλες τις ύποχρεώσεις ενός σπιτιού, χωρίς σχεδόν όλες, οι έταιρίες να της επιτρέπουν να συνταξιδεύει μέ τον άντρα της, μένοντας έτσι μόνη μέσα σ’ ένα έρημο σπίτι μέ τραγική συντροφιά τον αντίλαλο της φωνής της.

Σέ μία τέτοια κατάσταση ή Πολιτεία, μέ τη στάση της, επιδεινώνει τό γεγονός θεωρώντας την γυναίκα του ναυτεργάτη κάθε άλλο παρά νόμιμη και νόμιμα μόνον τά παιδιά της, τη γυναίκα του ναυτικού πού εκτελεί μία τόσο δύσκολη άποστολή κρατώντας άνοιχτό άφ’ ενός τό σπίτι του «μπαρκαρισμένου», άφ’ έτέρου δταν ό ναυτεργάτης γυρίσει στην Πατρίδα ή γυναίκα του είναι αυτή πού θά τον κρατήσει μέσα στο σπίτι διότι μετά από συνεχείς και πολύμηνες άπουσίες από την Πατρίδα, έπόμενο είναι, μόνο ή γυναίκα να μένει πιστή σ’ έναν συναλλαγματόφορο, κλπ. κλπ. άλλα κοσμητικά, “Ελληνα ναυτεργάτη, διαφορετικά τόσο ή Ακτή Μιαούλη όσο και οι παράλληλες όδοι αυτής, στον Πειραιά, θά είχαν πολύ διαφορετική όψη, ιδίως τό βράδυ.

Μετά τό πιό πιό πάνω άναφερθέντα πόσο περίεργο τό άλήθεια είναι αυτές οι γυναίκες να μή θεωρούνται ούτε μέλη των οικογενειών τους τόσο από τις ναυτιλιακές εταιρίες, πού πολλές δέν επιτρέπουν σ’ αυτές να ταξιδέψουν έστω και γιά ένα ταξίδι μέ τον άντρα τους, όσο και από την Πολιτεία πού τις βγάξει έξω από τό οικογενειακό επίδομα παρά τις κρατήσεις πού επιβάλλει στον σύζυγο, ενώ θά έπρεπε ή ίδια ή Πολιτεία να τις έπιδοτεί δταν μάλιστα στις 8 Μαΐου ο ίδιος ό Πρωθυπουργός, σε μεγάλη συγκέντρωση γυναικών του λεκανοπεδίου Αττικής, ύπόσχεται νομοθετική προστασία και συνταξιοδότηση προς αυτές πού είναι τό πλείστον σύζυγοι εργαζομένων στη στεργία, ενώ στους Συναλλαγματόφορους, άν και προς τουτό ύπάρχει ήδη νόμος οικογενειακού επίδοματος, ενώ τούς επιβάλλονται οι σχετικές κρατήσεις, εν τούτοις ή Πολιτεία έχει βγάλει τη γυναίκα τους έκτός οικογένειας και μάλιστα άκόμα και σ’ αυτούς τούς ναυτικούς πού δέν έχουν παιδιά αλλά όμως τούς γίνονται οι σχετικές κρατήσεις σαν «πρόστιμο» στην άτεκνία τους, άσχετα και πού ή γυναίκα τους δέν εργάζεται.

Σέ όσους ναυτεργάτες έπιδοτούνται τά παιδιά ή μή έπιδότηση της συζύγου ίσως να

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS
STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

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

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

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

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

CABLES: HELLASMAR BAIRE

μή κακοφαίνεται, όμως φαντασθήτε έναν ναυτικό παντρεμένο χωρίς παιδιά να πληρώνει κρατήσεις για παιδιά άλλων συναδέλφων του ενώ η γυναίκα του ίδιου του ναυτικού αυτού να στερείται επιδότησης.

Μετά τιμής
ΘΑΝΟΣ Φ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
Ήσυχματιστής Ε.Ν.

Boulongne, 17 Ιουνίου 1985

Σημ. Συντ.: Είναι τόσο εύλογες οι επισημάνσεις του επιστολογράφου ώστε δεν μπορούμε να προσθέσουμε τό παραμικρό, τό μόνο που μπορούμε να πούμε είναι ότι τό αίτημα πρέπει να ικανοποιηθεί.

ΜΕΡΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Κύριε Διευθυντά,

Θά είμαι σύντομος αναφερόμενος σε με-

ρικά «στραβά» που γίνονται στο πρώτο λιμάνι της πρώτης ναυτιλίας του κόσμου που δεν μας τιμούν και που έπρεπε, να έχουν διορθωθεί πριν πολύ χρόνο από τούς αρμόδιους.

1) Σπουπιδία: Τά πλοία που είναι στο άγκυροβόλιο τί τά κάνουν;

Τί πιό απλό από τό να προσεγγίσει καθημερινά τό κάθε πλοίο ή σκουπιδιάρη τροφοδοτώντας και μέ τίς ανάλογες σακκούλες; Ποιός θά πετάξει σκουπιδία στη θάλασσα όταν ξέρει ότι την επομένη θά περάσει ή σκουπιδιάρη και τό πλοίο θά πληρώσει, έχει δεν έχει σκουπιδία;

Θέλουμε θάλασσα καθαρή, και όμως τί κάνουμε;

Πόσες θέσεις εργασίας δημιουργούνται;

2) Λάντσες: Μεταφοράς έφοδίων και όχι επιβατών είναι οι λάντσες του Πειραιά.

Τί έντύπωση, αλήθεια, σχηματίζουν οι έξοι για τούς Έλληνες, βλέποντας αυτά τά

χάλια;

Και εκτός αυτού τό συνηθέστερο είναι να κάνουν εν γύρο σε 4-5 ή παραπάνω πλοία πριν φθάσεις στο πλοίο σου ή πριν βγεις από αυτό.

3) Διαχωρισμός άγκυροβολίων: Πρέπει να γίνει διαχωρισμός άγκυροβολίων.

Τά μικρά πλοία εδώ, τά μεγάλα εκεί.

Αυτό που συμβαίνει τώρα φέρνει άνωμαλία.

Τά κάπως μεγάλα πλοία αναγκάζονται να άγκυροβολούν άνοιχτά ενώ υπάρχουν άσφαλή βάθη κοντά στην ξηρά και αυτό γίνεται γιατί ή ράδα του Πειραιά είναι σπαρμένη μέ μικρά πλοία που άγκυροβολούν όπου θέλουν.

Εύχαριστώ

ΤΩΜΑΔΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΗΣ
Υποπύρχος Δ/Ε ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ

Πειραιάς 9/6/85

Η ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Όπως είναι γνωστόν, στην θαλασσία ζωή καθημερινώς γίνονται ρυμουλκήσεις διαφόρων σκαφών. Δυστυχώς για την ρύθμιση των σχέσεων ρυμουλκούντος και ρυμουλκούμενου δεν υπάρχουν ειδικές διατάξεις, ως όπωσδήποτε θά έπρεπε, δοθέντος ότι ή ρυμουλκήση είναι ίσως ή περισσότερον παρυσιαζόμενη στη θαλάσσια ζωή πραγματική περίπτωση κατά σύγκρισιν προς όλες τίς άλλες περιπτώσεις και σχέσεις στην θαλάσσια ζωή.

Τήν έλλειψη ειδικών διατάξεων ρυμίζουσών την ρυμούλκηση έχει καλύψει μέχρι σήμερα ή δικαστηριακή πρακτική (νομολογία) καθιερώσασα παγίως ότι: αν τό ρυμουλκούμενο είναι πλοίο με δυνατότητα αυτοδυνάμου κινήσεως και συγκεκριμένον πλήρωμα θά εφαρμοσθούν οι διατάξεις περί μισθώσεως έργου, αν όμως τό ρυμουλκούμενον είναι ένα άπλοον σκάφος (έπιπλέον κατασκευάσμα) ό,τιδήποτε θά εφαρμοσθούν οι διατάξεις περί ναυλώσεως.

Νά μου επιτραπή να πιστεύω ότι είναι άσυγχώρητον σε μία χώρα ναυτική όπως ή Ελλάδα που έχομεν καθημερινώς ρυμουλκήσεις να μην υπάρχουν θετικές διατάξεις για την ρύθμιση αυτής της σχέσεως.

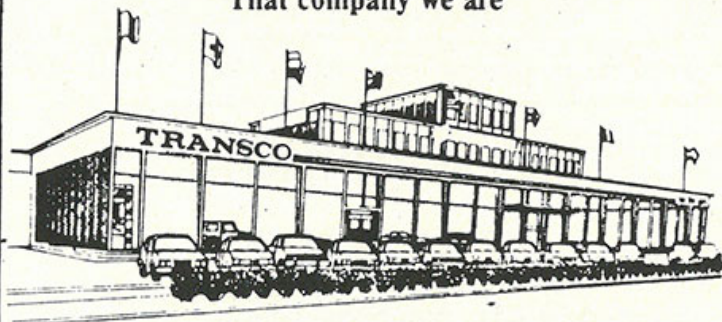
Και θά έπρεπε και πρέπει να υπάρχουν όπωσδήποτε σχετικές θετικές διατάξεις διότι ή ύπαρξις σαφούς γραπτού (θετικού) δικαίου είναι επί μεγίστη ώφέλεια των συναλλασσομένων, καταλήγει δε ή ώφέλεια αθη και υπέρ της Έθνικής Οικονομίας, αν ληφθεί υπ' όψη ότι έφ' όσον θά υπήρχε και κεφάλαιον σχετικό στόν κώδικα Ιδιωτικού ναυτικού δικαίου θά εγνώριζαν τίς διατάξεις του και τά έφοπλιστικά γραφεία και οι πλοίαρχοι, έτσι δε θά έρύθμιζαν άμέσως τίς σχέσεις των ό ενδιαφερόμενοι χωρίς άπώλεια χρόνου, θά διευκολύνοντο ως είναι φυσικών επίσης και όλοι οι δικηγόροι, άκόμη και οι μη άσχολούμενοι σε ύποθέσεις θαλασσίας έμπορίας, διότι και αυτοί (οί άπειροι) μέ άμεση μελέτη των σχετικών διατάξεων θά κατετοπίζοντο ταχύτατα στό ισχύον θετικό Δίκαιο, ενώ τώρα αν συμβεί και ό ενδιαφερόμενος εκ της ρυμουλκήσεως άποτανθεί σε δικηγόρο άπειρον σε θαλασσινές ύποθέσεις, είναι βέβαιον ότι θά δυσκολευ-



we deliver cars to the world
TRANSCO

Keeping a constant stock of more
than 300 brand new cars making
5000 happy clients a year.

That company we are



TRANSCO TAX FREE CARS

NOORDELAAN 95 B-2030 ANTWERP - BELGIUM
Phone: 03/542.62.40 (10 lines) Telex: 35.207 Trans B

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ
TRANSCO HELLAS

Λεωφ. Συγγρού 338. Τηλ.: 9561948 - 9565820
9594877 TELEX: 22 2343

ΣΑΣ ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΑΠΟ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΛΕΥΡΕΣ

θεϊ, αφού προηγουμένως πελαγοδρομήσει, γιά νά βρεϊ τό Ισχύον Δίκαιον.

Νομίζω ότι γιά τήν διάρθρωση έν πληρό-
τητι σχετικού σχεδίου νόμου μέ στόχο τήν
δημιουργία ίδιου κεφαλαίου (τίτλου) προ-
σθετέου στον Κώδικα 'Ιδιωτικού Ναυτικού
Δικαίου, συμφερότερον καί άποτελεσματικό-
τερον θά είναι ν' άσχοληθεί τό Ναυτικόν 'Ε-
πιμελητήριον τής 'Ελλάδος, αναθέτοντας
τήν σχετική έργασίαν στην νομικήν ύπηρε-
σίαν του, άφού δέ διαρθώσει σέ σχετικό
σχέδιο νόμου αύτή ή ύπηρεσία του νά τό
στείλει στά 'Υπουργεία Ναυτιλίας καί Δι-
καιοσύνης γιά τήν περαιτέρω προώθησή
του.

Σκέπτομαι ότι πρέπει νά ξεκινήσει τό θέ-
μα από τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο διότι έτσι
θά ύπάρξει συντομώτερα χρονικώς τό έπι-
διωκόμενο άποτέλεσμα, λαμβανομένου ύπ'
όψη ότι τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο είναι από
τήν φύση του ό περισσότερο ενδιαφερόμε-
νος φορέας γιά τήν διευκόλυνση των συναλ-
λασσομένων στην ναυτιλιακή ζωή.

ΣΠΥΡΟΣ Ν. ΣΤΑΜΑΤΕΛΟΣ
Δικηγόρος

Πάτρα, Μάιος 1985

ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΑΝΣΥΜΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

'Η Πανσυμαϊκή Ναυτική 'Ενωση «Ο 'Α-
γιος Νικόλαος» είναι μία ένωση ναυτικών ό-
λων των ειδικοτήτων μέ 420 μέλη πού στά
λίγα χρόνια τής ζωής της (άπό τό 1976) έχει
νά επιδείξει αξιόλογο κοινωνικό έργο πού
πολλοί άναγνωρίζουν καί έκτός Σύμης.

1) Πρωτοστατήσαμε νά γίνει ή εταιρία
Λαϊκής βάσεως ΑΝΕΣ πού έφερε τό Φ/Β ΣΥ-
ΜΗ Ι καί έχουμε επικοινωνία μέ τήν Ρόδο
χειμώνα καλοκαίρι καί σώσαμε μέχρι τώρα
δεκάδες άλλοτε καταδικασμένους σέ θάνα-
το λόγω άσθενείας συμπατριώτες μας.

2) Κυνηγήσαμε καί πετύχαμε νά ίδρυθεί
τό ΠΟΝ Σύμης πού έστω καί κολοβό έλλεί-
ψει γραμματέως, πού χρόνια προσπαθούμε

νά τοποθετηθεί, μάς έξυπηρετεί ύποφερτά.

3) 'Εξοπλίσουμε μία παιδική χαρά.

4) 'Εξοπλίσουμε μέ τήν συμπάρσταση καί
άλλων τούς δύο μοναδικούς πυροσβεστι-
κούς σταθμούς τής Σύμης μέ φορητές άν-
τλίες - πυροσβεστήρες κτλ.

5) Στο γραφείο μας πού λε. τουργεί όλο τό
χρόνο έξυπηρετούνται καθημερινά δεκάδες
συνάδελφοι αλλά καί στεριανοί σ' όλες τές
άπαραίτητες γραφειοκρατικές εργασίες
(Ναυτικά φυλλάδια, βιβλιάρια Ο.Ν., οικογε-
νειακά επιδόματα, δώρα γάμου 'Εστίας,
συνταξιοδοτήσεις, άδειες άλιείας, φωτοαν-
τίγραφα, δακτυλογραφήσεις, δώρα Πάσχα -
Χριστουγέννων).

6) Βρίσκουμε έργασία σέ πλοία σέ πολλούς
συναδέλφους κατευθείαν από τή Σύμη άπο-
φεύγοντας μεσίτες καί έξοδα.

7) Στο γραφείο μας λειτουργεί ή μοναδι-
κή σύγχρονη δανειστική βιβλιοθήκη μέ
2.000 τόμους πού συνεχώς πλουτίζουμε μέ
άγορές νέων.

8) Πρωτοστατήσαμε στό νά έλθουν πα-
ραρτήματα τραπεζών καί νά επανιδρυθεί τό
καταργημένο από τή χούντα Είρηνοδικείο
καί τώρα φτιάξαμε ομάδα έθελοντών αίμο-
δοτών, τήν 'Ενωση Γυναικών Σύμης, πού θά
καλύπτει σέ αίμα τά μέλη τής ομάδας καί τή
Σύμη γενικότερα καί δημιουργούμε τό Ναυ-
τικό Μουσείο Σύμης προσφέροντας τά λίγα
άποθέματα τής 'Ενώσης μας πάλι μέ τήν συ-
νεργασία τής παραπάνω 'Ενώσης καί του
Λαϊκού Συλλόγου Σύμης «Ο ΝΗΡΕΥΣ».

'Ηδη έπισκευάσαμε τήν δημοτική αίθου-
σα καί τώρα αγοράζουμε τές ξυλόγλυπτες
μινιατούρες των σκαφών πού θά τό στολί-
σουν.

Δυστυχώς τό κράτος δέν μάς συμπα-
ράσταθη μέχρι στιγμής, μόνο ό συμπατριώ-
της μας επιχειρηματίας 'Ανδρέας Διακομι-
χάλης προσέφερε 200.000 δρχ. καί ή 'Ενω-
ση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών 30.000 δρχ.

'Μ' όλες αυτές τές προσπάθειες δέν σημαί-
νει ότι έχουμε ξεχάσει τά δικά μας προβλή-
ματα.

Μέ τήν ίδια δυναμικότητα φωνάζουμε καί
γιά νά ψηφίζουμε επιτέλους καί έμείς σ' ό-
λες τές έκλογές (στήν 'Ενώσή μας ψηφίζουν
όλοι, μά όλοι, ανεξάρτητα από τό άν ταξι-
δεύουν χωρίς περίπτωση πλαστογραφίας ή

γνώσης τί ψηφίζει ό καθένας άπό τό 1976).

Γιά νά άναγνωρισθεί τό επάγγελμά μας
βαρύ καί άνθυγιεινό, γιά απλούστευση στη
γραφειοκρατία του ΝΑΤ καί Οίκου Ναύτου,
γιά άπόδοση όλων των έπιστροφόμενων
χρημάτων από τόν Οίκο Ναύτου σ' όλα τά
ΠΟΝ καί όχι μόνο στό κέντρο γιά νά πάσουν
νά ταξιδεύουν οι άχόρταγοι διαβατηρίου-
χοι συνάδελφοί μας καί νά βρούν δουλειά
οί πραγματικοί άνεργοι.

Γιά νά έχουμε καί έμείς στην ξεχασμένη
έπαρχία μερικά προνόμια των προνομίου-
χων του κέντρου (έκδρομές - κατασκηνώ-
σεις - είσιτήρια θεάτρου).

Γιά νά ξαναπετύχουμε τά κόκκινα χαρτιά
νά χρησιμοποιούνται όπως παλιά καί γιά ά-
κίνητα καί γιά εισαγόμενα.

Γιά νά πάσουν νά μάς βλέπουν σάν μύγες
έμάς τούς χαμάληδες του πολύτιμου συ-
ναλλάγματος οι τελωνειακοί νά μάς φέρ-
νονται καλύτερα καί νά μή μάς έξεφτελί-
ζουν γιά ψύλλου πήδημα.

Γιά νά μπορούμε νά βγάζουμε άμέσως τό
συνάλλαγμα όταν πρόκειται γιά περιπτώ-
σεις άσθενείας καί σπουδών χωρίς μού-
ρα καί γραφειοκρατικές άπογοητεύ-
σεις.

Γιά νά άναγνωρισθεί συντάξιμος χρόνος
στους ήρωες Δωδεκανήσιους τά έτη 1941-
1945 πού καί 'Ιταλοκρατούμενοι κατετάγη-
σαν έθελοντικά καί πολέμησαν μέ ξεχωρι-
στό ήρωισμό είτε σάν έπίτακτοι, είτε σάν Ιε-
ρολοχίτες, είτε σάν ναύτες στό έλληνικό πο-
λεμικό ναυτικό.

Κύριε Διευθυντά ξέρουμε ότι όσα άναφέ-
ραμε είναι δίκαια καί έφικτά καί τά άπευθύ-
νουμε πρός όλους τούς ενδιαφερόμενους.

Εύχαριστώντας σάς ύπενθυμίζουμε ότι
γιά μάς δέν ύπάρχουν πράσινα, μπλέ, ή κόκ-
κινα αίτήματα (γιά αύτό άλλωστε έχουμε
πετύχει), αλλά χρόνια αίτήματα πού πρέπει
έπί τέλους νά λυθούν.

Μέ πολύ έκτίμηση
'Ο Πρόεδρος
ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΣΑΡΡΗΣ

'Ο Γεν. Γραμματέας
ΒΑΣΙΛΗΣ ΛΕΡΙΑΣ

Σύμη, 30 Μαΐου 1985

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

COULOUTHROS LTD.

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

ΟΙ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΟΚ

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών θεωρεί τις προτάσεις της Επιτροπής της ΕΟΚ για την κοινή ναυτιλιακή πολιτική ρεαλιστικές και μία σωστή βάση για περαιτέρω διαβουλεύσεις προς μία φιλελεύθερη πολιτική. Ταυτόχρονα θεωρεί ότι:

- Η ΕΟΚ είναι εκείνη που μπορεί — χρησιμοποιώντας την ισχυρή διαπραγματευτική της ικανότητα σαν ή μεγαλύτερη εμπορική δύναμη διεθνώς — να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά πράξεις προστατευτισμού τρίτων χωρών και να εξασφαλίσει ένα περιβάλλον ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές.

- Η εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Συνθήκης της ΕΟΚ στις θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής για την αντιμετώπιση των πρακτικών καταμερισμού φορτίων και των διακρίσεων σημαίας από τρίτες χώρες ή από τις ίδιες τις χώρες της ΕΟΚ.

- Είναι έλλειψεις οι νομοθετικές ρυθμίσεις που προβλέπει το υπόμνημα για τον τομέα των μπάλκς που επλήγη πρωτίστως από τη ναυτιλιακή κρίση συνεπεία των πράξεων προστατευτισμού των διαφόρων κυβερνήσεων σε συνδυασμό με τις επιδοτήσεις για ναυπηγήσεις πλοίων.

- Η λειτουργία των πλοίων υπό σημαίες άνοιχτου νηολογίου έχει θετικές επιπτώσεις στο εμπόριο της ΕΟΚ καθώς και στο παγκόσμιο εμπόριο.

- Κατά τη διαμόρφωση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής πρέπει να αποφευχθεί ή αύξηση του ήδη ύψηλου λειτουργικού κόστους της κοινοτικής ναυτιλίας — ή οποιαδήποτε αύξηση θα έχει σαν άμεσο αποτέλεσμα την περαιτέρω μείωση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων των χωρών - μελών της ΕΟΚ στο διεθνή χώρο.

Η ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.

Οι άνωτέρω απόψεις της Ε.Ε.Ε. που χαρακτηρίζονται προκαταρκτικές περιέχονται στην κατωτέρω ανακοίνωσή της για το υπόμνημα της Επιτροπής της ΕΟΚ περί κοινής ναυτιλιακής πολιτικής:

«Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών χαιρετίζει την πρωτοβουλία της Επιτροπής της ΕΟΚ διά την έκδοση της από καιρού άναμενομένης προτάσεως της που περιλαμβάνεται στο Υπόμνημα «περί Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής» της 14 Μαρτίου 1985. Είναι η πρώτη φορά που η Κοινοτική Ναυτιλία εξετάζεται σαν ξεχωριστή βιομηχανία λαμβάνοντας υπ' όψιν την σπουδαιότητά της ως καθαρού εισαγωγέα συναλλαγμάτων, ως σημαντικού εργοδότη στην θάλασσα αλλά και στην ξηρά και την στρατηγική της σημασία. Μία προκαταρκτική εξέταση του εγγράφου της Επιτροπής αποδεικνύει ότι η γενική τοποθέτησή του προς μία πιο ολοκληρωμένη πολιτική στην ναυτιλία είναι επίκαιρη λόγω της σημερινής παρατεταμένης κρίσεως του τομέως και προς την

σωστή κατεύθυνση. Η έκδοση του υπόμνηματος της Επιτροπής της ΕΟΚ συμβαδίζει με τις παράλληλες εξελίξεις εις τον ΟΟΣΑ (διαμόρφωσης της Γενικής Ναυτιλιακής Πολιτικής), και με τον συνεχιζόμενο ναυτιλιακό διάλογο μεταξύ χωρών CSG και ΗΠΑ. Οι άνωτέρω εξελίξεις οριοθετούν το μέλλον των ναυτιλιακών σχέσεων εις την Διεθνή Κοινότητα διά τα επόμενα έτη και διά ένα μεγάλο μέρος της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς.

Τό εγγραφο της Επιτροπής αποτελεί μία σημαντική προσπάθεια να προσαρμοσθούν οι αρχές της Συνθήκης της ΕΟΚ εις την ναυτιλία.

Η υιοθέτηση του Υπομνήματος παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον διά την Ελλάδα μία χώρα παραδοσιακά ναυτιλιακή, με έκτεταμένες ακτές και μεγάλο αριθμό νησιών.

Αποτελεί πάγια θέση της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών ότι η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών πρέπει να υπερισχύσει διεθνώς δεδομένου ότι είναι τό καλύτερο μέσο διά την εξασφάλισιν υγιούς και ανταγωνιστικής ναυτιλίας με θετικές επιπτώσεις εις τούς χρήστες των ναυτιλιακών υπηρεσιών και τούς καταναλωτές. Υπό αυτό τό πνεύμα η ΕΕΕ θεωρεί θετική την ύγιεινή κατεύθυνση του Υπομνήματος της Επιτροπής, εις τό όποιο επισημαίνονται οι κίνδυνοι του συνεχώς αύξανόμενου προστατευτισμού στην διεθνή ναυτιλία και προτείνονται όρισμένοι τρόποι αντιμετώπισεως αυτού του προβλήματος.

Η Ε.Ε.Ε. πιστεύει ότι η ΕΟΚ ως ή μεγαλύτερα εμπορική δύναμις διεθνώς δύναται χρησιμοποιώντας την ισχυρή διαπραγματευτική της δύναμη να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά πράξεις προστατευτισμού Τρίτων χωρών εις τά bulks όσον και τό liners και να εξασφαλίσει την λειτουργία τους εις ένα περιβάλλον ελεύθερου εμπορικού ανταγωνισμού.

Εν όψει του διεθνούς χαρακτήρος της ναυτιλίας ή ΕΕΕ πιστεύει ότι ή ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ θά πρέπει να συγκεντρωθεί εις την αντιμετώπισιν των Πρακτικών του καταμερισμού φορτίων (cargo reservation) και των διακρίσεων σημαίας από Τρίτες Χώρες ή τίς ίδιες τίς Χώρες της ΕΟΚ και όχι σε προσπάθειες έσωτερικής έναρμονίσεως των συνθηκών λειτουργίας του πλοίου εις τά πλαίσια της ΕΟΚ. Μία τέτοια προσπάθεια είναι πρώϊμη έφ' όσον δέν έχει ακόμη επιτευχθή εις τούς υπόλοιπους τομείς της δραστηριότητος της ΕΟΚ.

Η ΕΕΕ θεωρεί θετική την άποψιν της Επιτροπής ότι ή εφαρμογή των Κανόνων Άνταγωνισμού της Συνθήκης της ΕΟΚ εις τίς θαλάσσιες μεταφορές αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής.

Οι νομοθετικές ρυθμίσεις τίς όποιες προβλέπει τό Υπόμνημα της Επιτροπής είναι έλλειψεις όσον άφορά τόν τομέα των bulks. Η Έλληνική ναυτιλία κυρίως άπασχολείται εις τόν τομέα των bulks (Tramps), ό όποιος αποτελεί τό 75% του στόλου της ΕΟΚ. Πιστεύουμε ότι ή παρούσα κρίσις, ή όποία πρωτίστως έπληξε τόν τομέα των bulks, έχει τίς ρίζες της εις τίς πράξεις προστατευτισμού των Κυβερνήσεων, που έχουν ως αποτέλεσμα τόν περιορισμό των φορτίων που διατίθενται εις την διεθνή αγορά και έπιδεινώνεται ακόμη περισσότερο με τίς συνεχώς αύξανόμενες έπιδοτήσεις διά την ναυπήγηση πλοίων που έχουν ως αποτέλεσμα την παρούσα υπερπροσφορά χωρητικότητος εις τά bulks

Όσον άφορά τούς στόλους υπό σημαίαν άνοιχτού νηολογίου ή Ένωσις Ελλήνων Έφοπλιστών συμφωνεί με την Επιτροπή της ΕΟΚ, ή όποία στην ουσία ύποστηρίζει τίς θέσεις των Κυβερνήσεων της Όμάδος Β (ανάπτυγμένες χώρες) στην UNCTAD, ότι ή λειτουργία των πλοίων υπό σημαίαν άνοιχτού νηολογίου έχει θετικές επιπτώσεις στο εμπόριο τόσον της ΕΟΚ όσον και τό παγκόσμιο εμπόριο άφού προσφέρουν τίς υπηρεσίες τους σε ανταγωνιστικές τιμές. Παράλληλα θά πρέπει να ένταθεί ό λιμενικός έλεγχος κατά των πλοίων ύποβαθμισμένης ασφαλείας (sub-standard) ανεξαρτήτως σημαίας.

Η ΕΕΕ πιστεύει ότι κατά την διαμόρφωση κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της θά πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα ή μή αύξησης του ήδη ύψηλου λειτουργικού κόστους της κοινοτικής ναυτιλίας, διότι μία τέτοια αύξηση θά έχει σαν άμεσο αποτέλεσμα την περαιτέρω μείωση της ανταγωνιστικότητος των πλοίων της ΕΟΚ εις τόν διεθνή χώρο.

Συμπερασματικά ή Ε.Ε.Ε. θεωρεί τίς προτάσεις της Επιτροπής διά μία Κοινή Ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ ρεαλιστικές και μία σωστή βάση για περαιτέρω διαβουλεύσεις προς μία φιλελεύθερη πολιτική. Πιστεύουμε ότι τό παρόν Υπόμνημα της Επιτροπής θά έντείνει την προσοχή των Κυβερνήσεων των Κρατών μελών και των θεσμικών Όργάνων της ΕΟΚ εις τά προβλήματα που αντιμετωπίζει ή Ναυτιλία της ΕΟΚ, ούτως ώστε να λάβουν μέτρα διά την αντιμετώπισιν των.

Εν γένει, τό Υπόμνημα της Επιτροπής της ΕΟΚ και οι προτεινόμενες νομοθετικές ρυθμίσεις παρόλον ότι χρήζουν βελτιώσεως και διευκρινίσεων πρέπει να ύποστηριχθούν ούτως ώστε να μην άτονίσει ή δυναμική τους εξέλιξη και να μην χαθεί ή εύκαιρία της ύλοποιήσεώς τους».

‘Η Διεθνής Συμφωνία γιά τή νηολόγηση τών πλοίων

“Υστερα από τά αποτελέσματα τής 2ης Συνόδου τής Διάσκεψης τής Ούνκταντ γιά τούς όρους νηολογήσεως τών πλοίων καί καθώς πιθανολογείται ότι ή προσεχής 3η Σύνοδος τής Διάσκεψης τού ‘Οργανισμού θά προχωρήσει πλέον στήν κατάρτιση διεθνούς συμφωνίας στό προκείμενο θέμα, τό Ναυτικό ‘Επιμελητήριο τής ‘Ελλάδος, μέ υπόμνημά του πρός τόν προηγούμενο ύπουργό ‘Εμπορικής Ναυτιλίας, επισήμανε όρισμένα ούσιώδη σημεία τά όποια πρέπει νά λάβει σοβαρά υπόψη τής ή νέα ήγεσία τού ΥΕΝ γιά νά άποφευχθούν δυσάρεστες συνέπειες σέ βάρος τής ‘Ελληνικής Ναυτιλίας.

Οί ύποβληθείσες επισημάνσεις τού ΝΕΕ είναι οί ακόλουθες:

“Όπως είναι γνωστό ή Διάσκεψη συγκλήθηκε μετά από επίμονες πιέσεις τής γραμματείας τής UNCTAD καί τών συντασσόμενων μέ τής άπόψεις τής αναπτυσσόμενων χωρών μέ σκοπό τήν κατάρτιση διεθνούς συμφωνίας καταργούσης τά άνοικτά νηολόγια δηλαδή τά νηολόγια τών χωρών τών σημαιών εύκολίας. Στίς προθέσεις τών αναπτυσσόμενων χωρών άντέδρασαν οί αναπτυσσόμενες χώρες πού πιστεύουν ότι τά άνοικτά νηολόγια (παρά τά όρισμένα μειονεκτήματά τους) ένεργοούν εύεργετικά στήν μείωση τού κόστους τής θαλάσσιας μεταφοράς ένώ γιά πολλές από τίς χώρες αυτές ύπάρχει καί σοβαρό ένδιαφέρον προστασίας συμφερόντων ύπηκόων τους πού έχουν πλοία γραμμένα στά έν λόγω νηολόγια. Στήν τελευταία κατηγορία ανήκει καί ή ‘Ελλάς ή όποια μολονότι στάθηκε πάντα άντιθετη στήν ύπαρξη σημαιών εύκολίας ούδέποτε θέλησε νά εκφράσει τήν αντίθεσή της αυτή μέ δυναμική πολεμική έναντίων τους διότι αυτό θά έβλαπτε συμφέροντα ‘Ελλήνων πού είναι καί ιδιοκτήτες πλοίων σημαιών εύκολίας καθώς καί τών ‘Ελλήνων ναυτεργατών πού βρίσκουν άπασχόληση στά πλοία αυτά. ‘Αντί πολεμικής ή ‘Ελλάδα ως γνωστόν προτίμησε τήν πολιτική προσέλευσης τών υπό ξένες σημαίες ‘Ελληνόκτητων πλοίων στό ‘Εθνικό νηολόγιο ένώ γιά τά παραμένοντα στίς ξένες σημαίες έξασφάλισε άφενός μέν τήν κοινωνική προστασία τών ‘Ελλήνων ναυτικών μέ τήν ασφάλιση τους στό ΝΑΤ καί άφετέρου, από τό έτος 1975, κρατικά έσοδα μέ τήν είσπραξη από τά συμβεβλημένα πλοία ποσού ίσου πρός τό είσπραττόμενο καί από τά ‘Ελληνικά πλοία. Είναι δε γνωστό ότι ή πολιτική αυτή, γιά μία μεγάλη τουλάχιστον χρονική περίοδο, προκάλεσε τήν αύξηση τού ‘Ελληνικού στόλου μέ άντιστοιχη μείωση τής ‘Ελληνικής χωρητικότητας υπό ξένες σημαίες.

— Μετά από μακρόχρονες διαβουλεύσεις όλα σήμερα δείχνουν ότι οί διαμετρικά άντίθετες άπόψεις τών διαφόρων χωρών πού μετέχουν στήν Διάσκεψη, τείνουν πλέον νά καταλήξουν σέ κάποια συμφωνία κυρίως διότι οί αναπτυσσόμενες χώρες έμφανίζονται τώρα διαλλακτικότερες άφού κατάλαβαν ότι ή εξάλειψη τών άνοικτών νηολογίων δέν έξυπηρετεί τούς ειδικότερους άναπτυξιακούς τους στόχους καί πάντως δέν μπορεί νά πραγματοποιηθεί μέ δοσμένη τήν έλλειψη διαθέσιμης συνεργασίας τών μεγάλων ναυτιλιακών καί έμπορικών χωρών. ‘Ετσι τό κείμενο πού διαπραγματεύεται σήμερα ή Διάσκεψη νά μέν θά καθιερώσει κάπως άυστηρότερους όρους νηολογήσεως τών πλοίων (βασικά τείνοντες νά καταστήσουν περισσότερο εύδιάκριτη καί ύποκειμενη σέ έλεγχο τήν πλοιοκτησία) άλλα παρ’ όλα αυτά δέν θά περιλάβει κατά πάσα πιθανότητα τούς άρχικά προταθέντες φραγμούς στήν λειτουργία τών άνοικτών νηολογίων δηλαδή τών νηολογίων εκείνων στά όποια επιτρέπεται έγγραφη πλοίων μέ πραγματικούς πλοιοκτήτες καί μέ πληρώματα πού δέν είναι ύπήκοοι τής χώρας τής σημαίας τού πλοίου. Προσλαμβάνουσα μάλιστα ή υπό κατάρτιση διεθνής συμφωνία τήν πιθανολογούμενη εξέλιξη θά ισχυροποιήσει τήν θέση τών χωρών άνοικτών νηολογίων διότι ή λειτουργία τών νηολογίων τους νομιμοποιείται πλέον πάνω σέ διεθνή βάση.

— ‘Η ως άνω εξέλιξη θά μπορούσε νά χαρακτηριστεί άνώδυνη γιά τήν ‘Ελληνική γενικά ναυτιλιακή δραστηριότητα άν στό διαπραγματευόμενο κείμενο τής συμφωνίας δέν περιείχετο καί όρος πού άπαιτεί σάν μία από τίς προϋποθέσεις τής νηολογήσεως τήν ίδρυση (ESTABLISHMENT) τής έδρας τής πλοιοκτητρίας εταιρίας στή νηολογούσα χώρα.

Πρόκειται περί όρου τήν ένταξη τού όποίου ζητούν μέ επιμονή οί αναπτυσσόμενες χώρες καί τήν άρνούνται μέχρι στιγμής οί αναπτυσσόμενες χώρες χωρίς όμως νά είναι βέβαιο ότι οί τελευταίες αυτές χώρες θά διατηρήσουν μέχρι τέλους τήν άρνητική αυτή στάση.

‘Ο άνωτέρω όρος έν τούτοις προκαλεί ιδιαίτερα σοβαρό πρόβλημα γιά τήν ‘Ελλάδα διότι έφαρμοζόμενος αποκλείει τήν έγγραφη στό ‘Ελληνικό νηολόγιο πλοίων ξένων εταιριών πού ανήκουν σέ “Ελληνες βάσει τού ΝΔ 2687/53. Αυτό όπως είναι επόμενο θά επιδράσει δυσμενώς στήν προσέλευση ‘Ελληνόκτητων πλοίων στό ‘Ελληνικό νηολόγιο γιά διάφορους λόγους πού ίσως μάλιστα νά μή συνδέονται πάντοτε

μέ τήν προσωπική θέληση τού πλοιοκτήτη.

‘Η ένταξη τού άνωτέρω όρου στήν συμφωνία δέν έχει σχέση μέ τόν “γνήσιο δεσμός” άφού δέν προβλέπεται έλεγχος τής εθνικότητας τών προσώπων στά όποια ανήκει τό μετοχικό κεφάλαιο. ‘Απόδειξη τούτου είναι ότι όλες οί χώρες τών άνοικτών νηολογίων μολονότι άπαιτούν μέ τήν νομοθεσία τους νά έδρεύει ή πλοιοκτητρια εταιρία στό έδαφός τους προσελκύουν πλοία ξένων πλοιοκτητών πού αναμφιβόλως δέν έχουν τό στοιχείο γνήσιου δεσμού, έχοντας ειδικότερα υπόψη ότι ή έδρα τής εταιρίας στίς περιπτώσεις αυτές είναι συμβολική.

‘Αντίθετα ή ‘Ελλάδα δέν ένδιαφέρεται μέν γιά τόν τόπο τής έδρας τής εταιρίας πλην όμως έλέγχει τό μετοχικό κεφάλαιο πιστοποιούσα έτσι μέ άδιαμφισβήτητο τρόπο ότι τά ‘Ελληνικά πλοία ανήκουν σέ “Ελληνες καί έχουν πλήρη γνήσιο δεσμό.

Τό συμπέρασμα τών προεκτεθέντων είναι ότι ή όλη ύπόθεση τών άνοικτών νηολογίων πού άπησχόλησε επί σειράν έτών τήν διεθνή ναυτική κοινωνία σήμερα τείνει νά εθρεί λύση άποδεκτή γιά όλες τίς χώρες τού κόσμου εκτός τής ‘Ελλάδας. Μόνη κατά συνέπεια λύση είναι νά επιδιώξει ή ‘Ελλάδα είτε τήν υιοθέτηση άλλης έναλλακτικής διατυπώσεως είτε δυνητικών προϋποθέσεων πού δέν θά θίγουν τήν ισχύουσα έσωτερική μας νομοθεσία, διότι άλλως θά δημιουργηθεί ισχυρό άντικίνητρο γιά τήν προσέλευση στό έλληνικό νηολόγιο πλοίων πού ανήκουν σέ “Ελληνες ύπηκόους.

— Παρακαλούμε έπομένως, εκτιμώντας τήν σοβαρότητα τού θέματος νά προβείτε στίς άπαραίτητες ένέργειες ώστε νά δοθεί πάνω στό θέμα αυτό ίκανοποιητική γιά τήν ‘Ελλάδα ρύθμιση.

Σάν τέτοιες ένέργειες βλέπουμε τήν έγκαιρη χωριστή ένημέρωση μέ παραστάσεις άνώτερου επιπέδου τών χωρών τής ‘Ομάδας Β όσο καί χωρών από τίς άλλες ‘Ομάδες πού παίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στήν Διάσκεψη. ‘Επίσης είναι αναγκαίο νά ένισχυθεί ή εκπροσώπηση τής ‘Ελλάδας στήν προσεχή κρίσιμη διάσκεψη, από έπαρκή άντιπροσωπεία.

Χρειάζεται ταυτόχρονα ή έγκαιρη διατύπωση πειστικής επιχειρηματολογίας στήν όποια θά στηριχθούν οί ως άνω θέσεις μας καί έν καιρώ σύνταξη δηλώσεως πού θά ανακοινωθεί στήν Διάσκεψη εάν άπαιτηθεί πρός επεξήγηση τών συνθηκών νηολογήσεως τών ελληνικών πλοίων.

DIAMOND JUBILEE YEAR

THE SHIPBROKERS, P.&I.



PROTECTION INDEMNITY

CISBACLUB

JUST COMPARE CISBACLUB WITH **ANY** OTHER INSURER!

1985 is another landmark for the Club. Sixty years since it was founded it remains the only independent mutual insurance club exclusively for Shipbrokers and Agents. Why is it so successful?

*** Worldwide Protection.**

Members receive free assistance (including legal proceedings) in recovering money paid out on behalf of owners or charterers, including unpaid brokerages and commissions.

CISBACLUB OTHER INSURERS

☒ ☐

*** Comprehensive Professional Indemnity.**

We cover the negligence of Members and all employees entered. We even cover libel and slander. And, in approved cases, indemnities are available up to \$10,000,000 for any one claim... with no restriction on the number of claims in any one year!

☒ ☐

*** Non-Profit-Making.**

There are no shareholders... the Members own the Club and its funds. We take pride in our efficient and economic management. CISBACLUB enjoys financial strength and stability which can only be attained after many, many years of operation.

☒ ☐

*** Fighting for Members' Interests.**

CISBACLUB is in action worldwide. We monitor new legislation... submit credit status reports... exercise liens on Members' behalf... and publish regular news, views and advice.

☒ ☐

*** Unmatched International Experience.**

Nobody can claim anything like our sixty years of total and specialised involvement. Our claims handling staff includes Members of the Institute of Chartered Shipbrokers, and all have legal qualifications. Between them, they are proficient in many languages including French, German, Danish, Italian, Spanish and Portuguese.

☒ ☐

*** Fair and Above Board.**

If you compare us with other insurers, then look at some of the finer points. In CISBACLUB contracts you won't find restrictive phrases, such as... *'The Managers reserve the right...'*

And if you compare premiums, remember, it's perfectly normal business practice to offer low rates to win business. But ask yourself whether the same rates will be maintained in subsequent years. Then look at CISBACLUB'S record. It speaks for itself.

CISBACLUB OTHER INSURERS

☒ ☐

*** Independent but not Alone.**

We are completely independent. The independence gives us the confidence and strength to act without hindrance... as arbitrators between Members, in claims against shipowners, or as a voice for our Membership. Our confidence and strength stems from sixty years experience and, not least, from our Members... shipbrokers and agents in more than sixty countries.

☒ ☐

For further information contact CISBACLUB representative:—

MIMIKOS MARITIME LTD.

Sirangiou 1, Passalimani, Piraeus 185-34.

Tel: 4118432 4131390

Telex: 21-0843 MIMI GR

24-1353 ANM GR

ISN'T IT TIME **YOU** JOINED **THE** SHIPBROKERS' & AGENTS' CLUB

THE EXPERIENCED MUTUAL

CISBACLUB 15 St. Helen's Place London, EC3A 6DJ Tel: 01-638 1001 Telex: 884644 INTLEX G

1925 - 1985

Οι απώλειες της Ίθακησιακής Ναυτιλίας στό Β' Παγκόσμιο Πόλεμο

Τού κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Φαίνεται πράγματι ότι η ελληνική ναυτική κοινωνία ζητά τη θέση της και αποκατάστασή της στην ιστορική πορεία του έθνους για τις θυσίες της σε πλοία και ναυτικούς.

Γιατί αλήθεια πώς αλλιώς να έρμηνευτεί η τεράστια απήχηση που είχε η δημοσίευση από τον γράφοντα στα τεύχη της 1 Νοεμβρίου 1984 και της 15 Φεβρουαρίου 1985 για τα απωλεσθέντα κατά το Β' Παγκόσμιο πόλεμο ελληνικά εμπορικά πλοία. Και η απήχηση αυτή φαίνεται μέσα από τις πράγματι καλόπιστες από όλους επιστολές που δημοσιεύτηκαν στα Ναυτικά Χρονικά της 15.11.84, 1.12.84, 15.12.84, 15.1.85, 1.2.85, 1.3.85, επισημαίνοντας παραλείψεις και προσθέτοντας και άλλα ονόματα πλοίων και αποκαλύπτοντας άγνωστες δραματικές σκηνές του πολέμου στη θάλασσα που κοσμοούν το ναυτιλιακό μας μεγαλείο.

Και ακόμη δόθηκε αφορμή να γίνει η τόσο πετυχημένη καμπάνια των «Ναυτικών Χρονικών» γύρω από την ανέγερση μνημείου απωλεσθέντων ναυτικών.

Όμως η αφύπνιση και η ευαισθησία αυτή για να τιμήσουμε τους απωλεσθέντες ναυτικούς δεν θα πρέπει να περιοριστεί μόνο στο άδηφογο ναυτιλιακό κέντρο της χώρας μας. Θα πρέπει να αποτελέσει ένα ναυτικό κίνημα για κάθε ναυτομάνα γωνιά της πατρίδας μας που τα παιδιά της βρίσκονται εκεί κάτω στους βυθούς των απέραντων ωκεανών.

Μέ άλλα λόγια η ώρα ήλθε της ανέγερσης τέτοιων μνημείων ως μνήμη περιοριστεί στον Πειραιά, ως προχωρήσει και σε άλλες ναυτικές γωνιές στά νησιά και στους παράλιους ναυτικούς οικισμούς.

Και ως μνήμη θεωρηθεί ότι οι ναυτικοί νεκροί μας τιμώνται μόνο με καλλιμάρμαρα μνημεία. Άρκει και μία σεμνή απείριτη πλάκα με δύο λόγια δικά μας που να αναγνωρίζουν και να κατανοούν τη θυσία τους, γραμμένα κάτω από τα ονόματά τους.

Ας αρχίσουμε λοιπόν την προσπάθεια αυτή ο καθένας για τον τόπο του και ως αποκαλύψει και τα πλοία και τους ναυτικούς που χάθηκαν.

Με τη σκέψη αυτή ο γράφων αρχίζει την προσπάθειά του για μία πολύ ναυτική γωνιά της Ελλάδας, την Ίθακη που όπως είναι πλατιά γνωστό διακρίθηκε ιδιαίτερα για την ποιότητα και των πλοιοκτητών της και των ναυτικών της.

Πιστεύω ότι θα βρεθούν μιμητές και για άλλες ναυτικές γωνιές για να γραφτεί η ναυτική τους ιστορία την περίοδο εκείνη.

Είμαι βέβαιος ότι θα υπάρχουν κενά, ίσως και λάθη. Όμως άνοιχτος κι ο δρόμος για να συμπληρωθεί ή προσπάθεια από καλόπιστους συζητητές.

Α. ΑΠΩΛΕΣΘΕΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

Φ/Γ ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ: Νηολογίου Ίθακής 58 κοχ 4.513 μήκους 376 ποδών ναυπηγήσεως του 1919.

Πλοιοκτήτης: Γ. Τριλίβας — Βλασσόπουλος.

Πλοίαρχος: Σπυρ. Καλλιμάνης από την Ίθακη.

Θέση και αίτια απώλειας: Το πλοίο είχε καταπλεύσει από την Άργεντινή με αιτηρά και

είχε άγκυροβολήσει στη ράδα του Πειραιά κοντά στις ακτές της Σαλαμίνας. Τό πρωί της 25 'Απριλίου 1944 βομβαρδίστηκε από γερμανικά αεροπλάνα. Τό πλήρωμά του όμως άναμένοντας την επίθεση είχε διεκπεραιωθεί στην άπέναντι ακτή της Σαλαμίνας.

Φ/Γ ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Νηολογίου Ίθακής 46 κοχ 23.283, μήκους 352 ποδών ναυπηγήσεως 1912.

Πλοιοκτήτης: Α.Γ. Βλασσόπουλος — Τριλίβας.

Πλοίαρχος: Χαράλ. Καρβούνης (από την Ίθακη).

Θέση και αίτια απώλειας: Προσέκρουσε σε νάρκη την 8 Φεβρουαρίου 1941 στη διάρκεια του Σουέζ και βυθίστηκε.

Φ/Γ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ: Νηολογίου Ίθακής 34 κοχ 5.449, ναυπηγήσεως του 1919.

Πλοιοκτήτης: Δ. Σταθάτος.

Πλοίαρχος: Ευθ. Βαλλιάνος.

Θέση και αίτια απώλειας: Την 11 Δεκεμβρίου 1940 προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε.

Φ/Γ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ κοχ. 1.570 μήκος 267 ποδών ναυπηγήσεως του 1912.

Πλοιοκτήτης: Μαρία Γ. Δρακούλη.

Θέση και αίτια απώλειας: Την 25 'Απριλίου 1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροπλάνο κατά την διάρκεια της γερμανικής εισβολής στην Ελλάδα.

Φ/Γ ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ: Νηολογίου Ίθακής 84 κοχ. 5.626 μήκους ποδών, ναυπηγήσεως του 1919.

Πλοιοκτήτης: Α.Δ. Σταθάτος.

Πλοίαρχος: Δημήτρης Γράτσος (από την Ίθακη).

Θέση και αίτια απώλειας: Την 28 'Ιανουαρίου 1940 (πρωϊνές ώρες) torpillίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο και βυθίστηκε 250 μίλια δυτικά των SCILLY ISLANDS.

Φ/Γ ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ: Νηολογίου Ίθακής 83 κοχ. 5.329 μήκους 400 ποδών, ναυπηγήσεως του 1918.

Πλοιοκτήτης: Γεώργιος Δ. Δρακούλης.

Πλοίαρχος: Πάνος Α. Φερεντίνος (από την Ίθακη).

Θέση και αίτια απώλειας: Την 20 'Ιανουαρίου 1940 και ώρα 15.00 torpillίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο και βυθίστηκε σε απόσταση 150 μίλια δυτικά των πορτογαλικών ακτών (από τό άκρωτήριο Φινιστέρο).

Φ/Γ ΙΚΑΡΙΟΝ: Νηολογίου Ίθακής 51 κοχ. 4.013, μήκους 375 ποδών, ναυπηγήσεως του 1912.

Πλοιοκτήτης: Ναυτιλιακή Έταιρία «Αιγαίου» του Γράτσου.

Θέση και αίτια απώλειας: την 26 'Ιανουαρίου 1942 torpillίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο 90 περίπου μίλια ανατολικά του Newfoundland κατά τό ταξίδι του από τό Manchester για Halifax.

Φ/Γ ΙΘΑΚΟΣ: Νηολογίου Ίθακής 36 κοχ. 3.916, ναυπηγήσεως του 1906.

Πλοιοκτήτης: Γεώργιος Δρακούλης.

Θέση και αίτια απώλειας: Καταλήφθηκε από τούς Γερμανούς την 14 Μαΐου όταν βρισκόταν στην Άμβερσα.

Φ/Γ ΚΑΣΤΩΡ: Νηολογίου Ίθακής 70 κοχ 5.497 μήκους 400 ποδών, ναυπηγήσεως του 1921.

Πλοιοκτήτης: Γεώργιος Δημ. Γράτσος.

Πλοίαρχος: Γεώργιος Τριλίβας (από την Ίθακη).

Θέση και αίτια απώλειας: Την 1η Αύγουστου 1942 torpillίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο και βυθίστηκε σε στίγμα 11° 06 Β και 59° και 59' 05 Δ κατά τό ταξίδι του από TABLE BAY για TRINIDAD και ενώ άπέιχε 70 μίλια από τόν προορισμό του.

Φ/Γ ΜΑΚΗΣ: Νηολογίου Ίθακής 35 κοχ 3.546 ναυπηγήσεως του 1906.

Πλοιοκτήτης: Ελευθερ. Βλασσόπουλος.

Πλοίαρχος: Κων. Βαλλιάνος.

Θέση και αίτια απώλειας: Την 11 'Ιουλίου 1940 προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε κατά τόν πλού του προς Πειραιά.

Φ/Γ ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ: Νηολογίου Ίθακής 75 κοχ. 6.303 μήκους 412 ποδών, ναυπηγήσεως του 1922.

Πλοιοκτήτης: Γ.Ν. Σταθάτος.

Θέση και αίτια απώλειας: Την 27 'Απριλίου 1941 βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό αεροσκάφος στην θαλάσσια περιοχή της Μήλου κατά τό ταξίδι από Πειραιά για PORT SAID.

Πλοίαρχος: Αντώνιος Κακογιάννης.

Φ/Γ ΜΑΞ ΒΟΛΦ: Νηολογίου Ίθακής 61 κοχ. 6.694 ναυπηγήσεως του 1917.

Πλοιοκτήτης: Γ. Πόρτολος.

Θέση και αίτια απώλειας: Την 17 'Ιουνίου 1940 βομβαρδίστηκε στο Σηκουάνα από αεροπλάνο.

Φ/Γ ΜΕΝΤΩΡ: Νηολογίου Ίθακής 12, κοχ 3.050 μήκος 325 ποδών, ναυπηγήσεως του 1902.

Πλοιοκτήτης: Γ.Κ. Δρακούλης.

Πλοίαρχος: Νικολ. Λουράνδος (από την Ίθακη).

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchangers

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

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

θάκη).

Θέση και αίτια απώλειας: Τήν 7η Μαρτίου 1941 και ώρα 10.30 torpillίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο νοτίως της 'Ισλανδίας και περί τα 1.000 μίλια από τις Ευρωπαϊκές ακτές κατά το ταξίδι του από CARDIFF για REPEL.

Φ/Γ NEMEA: Νηολογίου 'Ιθάκης 60, κοχ 5.101, μήκους 400 ποδών, ναυπηγήσεως του 1919.

Πλοιοκτήτης: Γ. Ν. Σταθάτος.

Πλοίαρχος: 'Ελευθέριος Μεταξάς (από τήν 'Ιθάκη).

Θέση και αίτια απώλειας: Τήν 15 'Ιανουαρίου 1941 torpillίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο δυτικά του FASTNET ROCK τών 'Ιρλανδικών ακτών κατά το ταξίδι του από BARRY (περιοχή CARDIFF) για ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ έμφορτο με κάρβουνο.

Φ/Γ ΝΗΡΙΤΟΣ: Νηολογίου 'Ιθάκης 48 κοχ 3.854 μήκος 345 ποδών, ναυπηγήσεως του 1907.

Πλοιοκτήτης: Γεώργιος Κ. Δρακούλης.

Πλοίαρχος: Παναγ. Σ. Καλλίνικος (από τήν 'Ιθάκη).

Θέση και αίτια απώλειας: τήν 18 'Οκτωβρίου 1940 ώρα 22.000 torpillίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο δυτικά της 'Ιρλανδίας (400 περίπου μίλια από τις 'Αγγλικές ακτές) ενώ έπλεε σε νηοπομπή έμφορτο με θειάφι από NEW ORLEANS για 'Αγγλία.

Φ/Γ ΝΗ'ΤΟΝ: Νηολογίου Πειραιώς 790 κοχ 5.154 ναυπηγήσεως του 1918.

Πλοιοκτήτης: 'Αν. Καλλίνικος.

Πλοίαρχος: Γερ. Κολαίτης (από τήν 'Ιθάκη).

Θέση και αίτια απώλειας: τήν 22 'Ιουνίου 1940 και περί ώρα 01.15 torpillίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο κατά το ταξίδι του από BORDEAUX για FALMOUTH.

Φ/Γ ΠΟΥΛΚΡΑΤΩΡ: Νηολογίου 'Ιθάκης 23 κοχ 4.077, μήκους 380 ποδών ναυπηγήσεως του 1914.

Πλοιοκτήτης: Γεώργιος Κ. Δρακούλης.

Πλοίαρχος: Νικ. Κοντιζάς.

Θέση και αίτια απώλειας: Τήν 9η Φεβρουαρίου 1943 συμμετέχοντας σε νηοπομπή από ST. JOHN N.B. για το BELFAST LOUGH αποχωρίστηκε από το κονβόι και torpillίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο σε απόσταση περί τα 1.000 μίλια δυτικά του FASTNET ROCK της 'Ιρλανδίας.

Β. ΑΠΩΛΕΣΘΕΝΤΕΣ ΙΘΑΚΗΣΙΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ (κατά πλοίο)

Φ/Γ ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. 'Ιθάκης 46

Χαραλ. Καρβούνης: πλοίαρχος
Γερασ. Κανδηλιώτης: ναύτης

Φ/Γ ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ Ν. 'Ιθάκης 63

Παν. Σημίρης: θερμαστής
Χαρ. Καραβίας: θερμαστής
Φωτ. Μαρούλης: θερμαστής
'Ερωτ. Κόμητας: άνθρακεύς

Φ/Γ ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ Ν. 'Ιθάκης 84

'Ιωάν. Μαρτάτος: άνθρ/ρχος
'Ελευθ. Κορυαλός: ναύτης
'Αντων. 'Αμάραντος: θερμαστής

Φ/Γ ΜΕΝΤΩΡ Ν. 'Ιθάκης 12

'Αθαν. Μουζάκης: αρχιθερμαστής
Δημ. Καμψάκος: θερμαστής
Μιχ. Πανταζής: θερμαστής

Φ/Γ NEMEA Ν. 'Ιθάκης 60

'Ελευθ. Μεταξάς: πλοίαρχος
Βασ. Ρωμάνης: ναύτης
Στυλ. Καλλιγερος: ναύτης
Διον. Δώριζας: λιπαντής

Γερασ. Ρωμάνης: ναύτης
Δημ. Καλλίνικος: Γ' μηχανικός
Γερ. Δαλέσης: θερμαστής

Φ/Γ ΠΟΥΛΚΡΑΤΩΡ Ν. 'Ιθάκης 63

Κων/νος Δ. Καλυβάς: υποπ/ρχος
Νικολ. Περιστέρης: ναύτης

Φ/Γ ΚΛΕΑΝΘΗΣ Ν.Π. 946 απωλέστηκε τήν 3.12.42

Σπυρ. Καρατζής: πλοίαρχος

Φ/Γ ΜΕΡΟΠΗ Ν. Σύρου 236 απωλέστηκε 15.2.42

Γερ. Καλλίνικος: Πλοίαρχος

Φ/Γ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ Ν. Χίου 127 απωλέστηκε 28.7.41

Δημ. Λιοσάτος: πλοίαρχος

Φ/Γ ΒΑΓΙΟΥ (Παναμαϊκό)

'Ιωάν. Ματαράγκας: πλοίαρχος
Βλάσιος Ν. Κολυβάς: υποπ/ρχος
'Οδυσσεύς: Βλασσόπουλος: Ναύτης

Φ/Γ ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ: Ν. 'Ανδρου 104 απωλέστηκε 13.8.41

Κων/νος 'Αλφόνσος: ναύτης

Φ/Γ RAMARO ('Αμερικανικό)

Μάριος 'Αρταβάνης: θερμαστής

Φ/Γ ΜΑΡΟΥΣΩ ΛΟΓΟΘΕΤΗ Ν. 'Ανδρου 232 απωλέστηκε 15.5.43

'Αργ. Γράτσος: υποπλοίαρχος

Φ/Γ ΦΛΩΡΑ Ν.Π. 279 απωλέστηκε 3.1.40

Κων. Βαρβαρήγος: ναύτης

Ε/Γ ΑΤΤΙΚΗ Ν.Π. 577 απωλέστηκε 11.4.41

Δ. Γιαννούτσος: βοηθός θαλαμηπόλου
Στυλ. Δόριζας: ναύκληρος



seastar navigation

PIRAEUS OFFICE
Ship Managers/Operators
Seastar Navigation Co Ltd

2 Efplias Street
185 37 Piraeus

TEL: 4528417/8 4523684
TELEX: 211449 241218SENA GR
CABLES: SEASTAR PIRAEUS

LONDON OFFICE
Chartering brokers
Seastar Navigation Ltd

145 Minorities
London EC3N 1NH

TEL: 4884922/3
TELEX: 896142 SEANAV G
CABLES: SEANAVIG LONDON EC3

Τό μισθολόγιο της νέας συμβάσεως

Δημοσιεύουμε κατωτέρω τό μισθολόγιο της νέας συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων ή όποια κυρώθηκε από τόν ύπουργό Ναυτιλίας. Η σύμβαση δέν έχει ύπογραφεϊ από τούς εκπροσώπους των Ένώσεων Μηχανικών, Ναυτών και Πρακτικών Μηχανικών και Θερμαστών, αλλά έπειδή έχει κυρωθεί από τόν ύπουργό Ναυτιλίας ισχύει και γιά τά μέλη των έν λόγω Ένώσεων. Η νέα συλλογική σύμβαση ισχύει άναδρομικά άπό τήν 1 Ιανουαρίου:

Τό μισθολόγιο των έλληνικών φορτηγών πλοίων άνω των 4.500 τόννων d.w. και όι πάσης φύσεως άποδοχές καθορίζονται ως κατωτέρω σέ δραχμές. Ο ναυτικός δικαιούται, άν τό έπιθυμεί νά λάβει στήν Ελλάδα τίς πάσης φύσεως άποδοχές του άπό τήν έφοπλιστική επιχείρηση σέ δραχμές μέ έκχώρηση συναλλάγματος ή σέ έλεύθερο συναλλάγμα. Διατηρούνται παράλληλα όλες οι ύφιστάμενες μέχρι σήμερα συναλλαγματικές διευκολύνσεις ύπέρ του ναυτικού εκ μέρους της Πολιτείας.

Οι πρόσ τό Ν.Α.Τ. εισφορές ύπολογίζονται σέ δραχμές και καταβάλλονται σέ έλεύθερο συναλλάγμα επί Λονδίνου ή Νέας Υόρκης μέ τήν έπίσημη τιμή άγοράς ύπό της Τράπεζας της Ελλάδος κατά τήν ήμέρα της καταβολής.

ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Υποπλοίαρχος	68.135
Ανθυποπλοίαρχος	59.260

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ (Μ.Ε.Κ.)

Μηχανικός Α.	133.195
Μηχανικός Β.	68.135
Μηχανικός Γ.	59.260

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Αξιωματικός Α/Τ Α.	68.135
Αξιωματικός Α/Τ Β.	59.260

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ

ΚΑΤΟΧΟΣ Πιστοποιητικού Ικανότητας γιά έκτέλεση φυλακής γεφύρας	59.260
--	--------

ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Ναύκληρος	49.685
Ξυλουργός	49.685
Ναύτης (είδ/τα προϋπηρεσία)	46.530
Ναύτης	33.930
Δόκιμος Πλοίαρχος Αποφοίτος ΔΣΕΝ	39.985
Δόκιμος Πλοίαρχος	33.930
Ναυτόπαις	33.930
ΚΑΤΟΧΟΣ Πιστοποιητικού	

Ικανότητος γιά έκτέλεση φυλακής Μηχανοστασίου	59.260
---	--------

ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΗΣ

Μηχανοδηγός Α.	58.355
Μηχανοδηγός Β.	51.755
Αρχιθερμαστής	51.075
Αντλιωρός	51.075
Λιπαντής (είδ/τα προϋπηρεσία)	49.685
Λιπαντής	40.195
Δόκιμος Μηχανικός άπόφ. ΑΔΣΕΝ	39.985
Δόκιμος Μηχανικός	33.930
Ανθρακεύς	33.930
Θερμαστής	47.940
Θερμαστής	33.930
Καθαριστής (κεκτ. άδεια Θερμαστού)	47.940
Καθαριστής	33.930
Καθαριστής	33.930

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Δόκιμος Ασυρματιστής (Απόφ. ΑΔΣΕΝ)	39.985
Δόκιμος Ασυρματιστής	33.930

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Μάγειρος	52.795
Θαλαμηπόλος	49.685
Βοηθός Μαγείρου (κεκτ. άδεια)	42.015
Βοηθός Θαλαμηπόλου (κεκτ. άδεια)	42.015
Βοηθός Θαλαμηπόλου (άνευ άδείας)	33.930

Επίδομα κατωτέρου πληρώματος

Στό κατώτερο πλήρωμα παρέχεται πλέον του στήν παρ. 1 άναγραφόμενου



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ
Μ.Α.Ν. — Β & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ

ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ 5-7
ΠΕΡΑΙΕΥΣ 185 37

ΤΗΛ.: 4116127

μισθοῦ καί επίδομα δραχμών τεσσάρων χιλιάδων τριάκοντα πέντε (4.035) κατά μήνα. Τό επίδομα αυτό δέν καταβάλλεται στους μή προσοντούχους ναυτικούς.

Διάρκεια ναυτολογήσεως

Η διάρκεια ναυτολογήσεως, καθορίζεται σέ έξι (6) μήνες γιά τούς ύπηρετούντες σέ δεξαμενόπλοια καί σέ έπτά (7) γιά τούς ύπηρετούντες σέ πλοία ξηρού φορτίου, άνεξαρτήτως περιοχής.

Επίδομα Κυριακών

1. Γιά όλες τίς διανυόμενες έν πλώ καί σέ λιμάνι Κυριακές καταβάλλεται επίδομα σέ ποσοστόν άνερχόμενο σέ είκοσι δύο τοίς έκατό (22%) επί των προαναφερομένων μισθών.

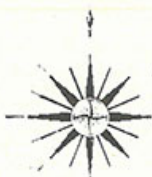
2. Τό επίδομα αυτό χορηγείται πρόσ όλα άνεξαιρέτως τά μέλη του πληρώματος, άνεξαρτήτως παροχής άπό μέρους των ύπηρεσίας ή όχι. Έν πάσει περιπτώσει κάθε μέλος του πληρώματος καλούμενο πρόσ τουτο άπό τόν πλοίαρχο, ύποχρεούται όπως κατά τίς σέ λιμάνι καί έν πλώ διανυόμενες Κυριακές, νά προσφέρει παντός είδους μέχρις όκτώ ώρών ύπηρεσία άναγομένη στά ύπό του Κανονισμού Έργασίας Φορτηγών Πλοίων άνω των 800 κ.ο.χ. όριζόμενα καθήκοντα της ειδικότητός του.

3. Εάν ή σύμβαση ναυτολογήσεως μέλους του πληρώματος λυθεί γιά οίονδήποτε λόγο πριν ή διανυθούν όλες οι έμπιπτουσες στόν μήνα της άπολύσεως Κυριακές, τότε τό άνωτέρω επίδομα ύψους είκοσι δύο τοίς έκατό (22%) διαιρείται μέτόν αριθμό όλων των Κυριακών του μηνός καί καταβάλλεται στό μέλος του πληρώματος τό εκ της διαιρέσεως προκύπτον πηλίκον πολλαπλασιαζόμενον επί τόν αριθμό των Κυριακών (λιμένος καί πλοῦ) γιά τίς όποιες ό άπολυόμενος ναυτικός προσέφερε τίς ύπηρεσίες του.

Επίδομα Αξιωματικών Ασυρμάτου

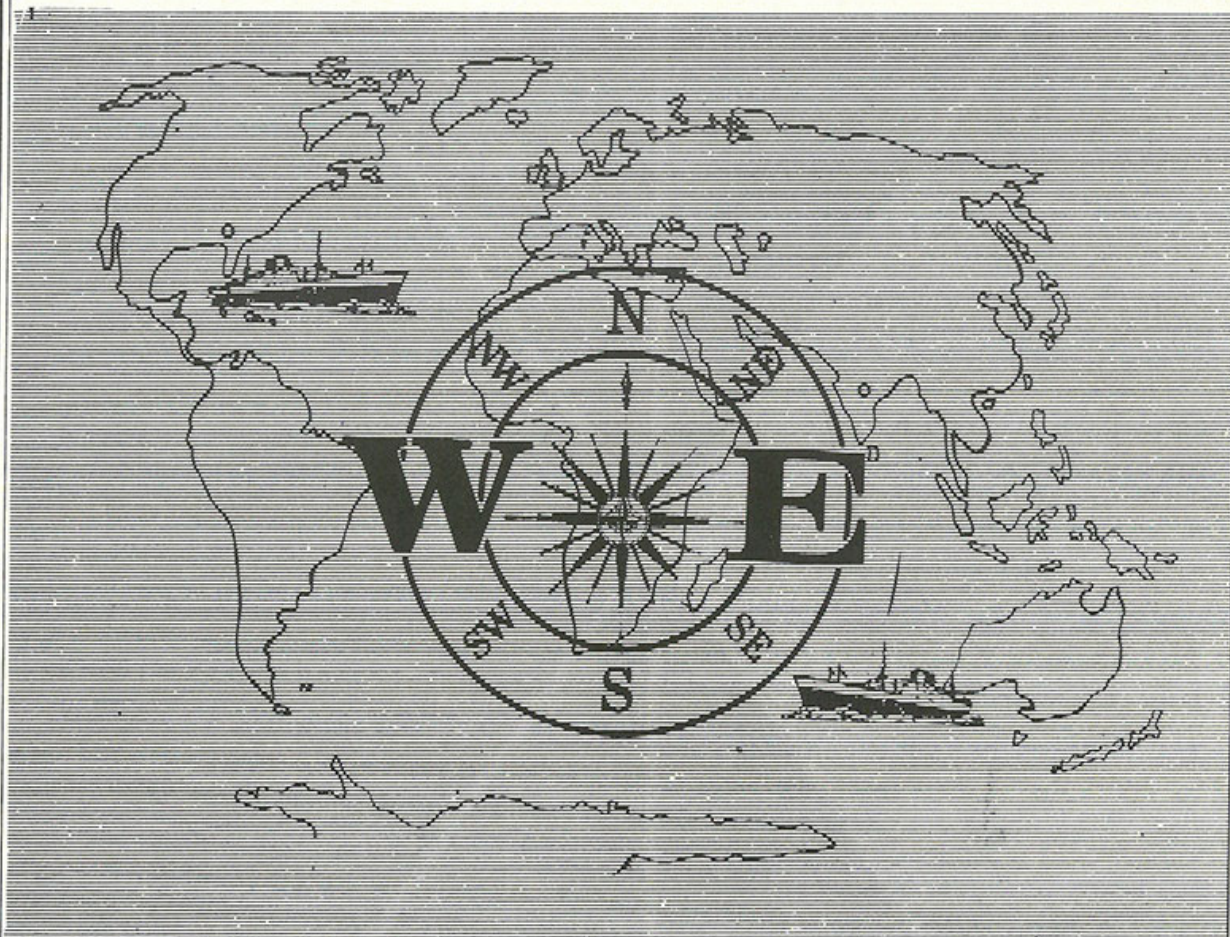
1) Γιά τή συντήρηση των ήλεκτρονικών ναυτιλιακών όργάνων του πλοίου καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα δραχμών όκτώ χιλιάδων εξακοσίων ένενήκοντα πέντε (8.695) στους Αξιωματικούς Ασυρμάτου τούς κεκτημένους σχετικού πτυχίου.

2) Γιά τήν ιδιωτική άναπόκριση των τηλεφωνημάτων του πληρώματος καταβάλλεται μηνιαίως στόν άσυρματιστή τό ποσό των δραχμών έξ χιλιάδων έννεακοσίων πέντε (6.905) άνεξαρτήτως του πραγματικού αριθμού των διεκπεραιούμενων τηλεφωνημάτων.



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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Λάφυρο καί λεία πολέμου

Τού κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, αρχιπλοιάρχου Π.Ν. ε.α.

Τό ἐχθρικό πολεμικό πλοίο, τό ὁποῖο συλλαμβάνεται ἀπό τίς ναυτικές δυνάμεις τοῦ ἀντιπάλου Κράτους, παύει ἀπό τῆς συλλήψεως νά ἀνήκει στό Πολεμικό Ναυτικό τοῦ Κράτους του καί γίνεται λάφυρο πολέμου. Τό πολεμικό Ναυτικό τοῦ Κράτους, τό ὁποῖο ἔχει κάνει τήν σύλληψη ἀποκτᾷ αὐτοδικαίως τή κυριότητα. Ἡ κτήση κυριότητος γίνεται χωρίς καμμία ἄλλη διατύπωση. Ἀρκεῖ ἡ σύλληψη καί ἡ ἐγγραφή στόν κατάλογο τῶν πολεμικῶν πλοίων τοῦ Ναυτικοῦ, πού ἀποτελεῖ τό νέο κύριο.

Πράξη κατασχέσεως δέν εἶναι ἀπαραίτητη, συνιστᾶται ὁμως γιά τυπικούς λόγους καί γιά ἀπογραφική κυρίως ἐνημέρωση καί ἐξασφάλιση ὡς πρός τό πλοῖο, τά παραρτήματά του, καί ἄλλο ὑλικό, καθώς καί τό φορτίο του. Τό ἐχθρικό πολεμικό πλοῖο, γιά νά γίνῃ λάφυρο πολέμου, δέν εἶναι ἀπαραίτητο νά ἔχει συλληφθεῖ ἀπό ἀντίπαλο πολεμικό πλοῖο καί γενικά ἀπό ἀντίπαλες ἀεροναυτικές δυνάμεις. Ἀντίθετα εἶναι ἐπιτρεπτή καί ἡ σύλληψη ἀπό ὁποιοδήποτε ἄλλο ἀντίπαλο μέσο, ὅπως πλοῖο τῆς Ἀκτοφυλακῆς ἢ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἢ τῶν Τελωνειακῶν ἀρχῶν ἢ πλωτῶν μέσων τοῦ Στρατοῦ Ξηρᾶς κλπ.

Λάφυρο πολέμου ἀποτελεῖ καί ὁποιοδήποτε ἄλλο Κρατικό πλοῖο, τό ὁποῖο χρησιμοποιεῖται γιά μὴ ἐμπορικούς σκοπούς, καθώς καί ὁποιοδήποτε φορτίο ἢ γενικῶς πράγματα, τά ὁποῖα ἀνήκουν στό ἐχθρικό Κράτος, κατά κυριότητα.

Ἡ ἐχθρική ὁμως ἰδιωτική ἰδιοκτησία δέν ἀποτελεῖ λάφυρο πολέμου, ἀλλά εἶναι ἀντικείμενο λείας.

Γενικῶς, λεία εἶναι πολεμική ἐνέργεια στή θάλασσα, ἡ ὁποία ἔχει σκοπό τή σύλληψη καί δήμευση ἐχθρικῶν ἢ ἐχθρικοῦ χαρακτήρος ἐμπορικῶν πλοίων καί φορτίων ἀπό τόν ἀντίπαλο ἐμπόλεμο. Στή κατηγορία τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὑπάγονται ὅλα τά ἰδιωτικά ἐμπορικά πλοῖα καί φορτία, καθώς καί τά Κρατικά τά ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται γιά ἐμπορικούς σκοπούς. Τά πλοῖα αὐτά καί τά φορτία ἀποτελοῦν τό ἀντικείμενο τῆς λείας.

Συνεπῶς, τό ἀντίπαλο Κράτος ἔχει δικαιώματα λαφύρου πολέμου, ἐπάνω σέ κάθε ἐχθρικό πολεμικό πλοῖο ἢ σέ κάθε Κρατικό ἐμπορικό, τό ὁποῖο χρησιμοποιεῖται γιά μὴ ἐμπορικούς σκοπούς, ἐνῶ ἔχει δικαίωμα λείας ἐπάνω σέ κάθε ἐχθρικό ἢ ἐχθρικοῦ χαρακτήρος ἰδιωτικό ἐμπορικό πλοῖο ἢ Κρατικό, τό ὁποῖο χρησιμοποιεῖται γιά ἐμπορικούς σκο-

πούς. Ἐπίσης ἔχει δικαίωμα λαφύρου ἐπάνω σέ κάθε φορτίο πού ἀνήκει κατά κυριότητα στό ἐχθρικό Κράτος, ἐνῶ ἔχει δικαίωμα λείας ἐπάνω σέ κάθε ἰδιωτικό ἐχθρικό ἢ ἐχθρικοῦ χαρακτήρος φορτίο.

Τό οὐδέτερο ὁμως πολεμικό πλοῖο, καθώς καί τό φορτίο πού ἀνήκει κατά κυριότητα σέ οὐδέτερο κράτος (καί ὄχι σέ ἰδιώτη), δέν ἀποτελοῦν αὐτοδικαίως λάφυρο πολέμου ἢ ἀντικείμενο λείας, ἀντιστοίχως, ἀλλά ἡ κατάστασή τους μετὰ ἀπό τήν σύλληψη προσδιορίζεται μέ βάση τή διεθνή εὐθύνη τοῦ Κράτους στό ὁποῖο ἀνήκουν καί τοῦ ἐμπολέμου Κράτους λόγω παραβιάσεως ἢ μὴ τῶν ἀρχῶν τῆς οὐδετερότητας.

Ἀλλά ἐνῶ τό ἀντίπαλο Κράτος ἀποκτᾷ αὐτοδικαίως τή κυριότητα ἐπάνω σέ κάθε λάφυρο πολέμου, διά τῆς συλλήψεως ἢ καί κατασχέσεως, δέν γίνεται αὐτοδικαίως κύριος καί τῆς λείας. Ἀντίθετα, ἐπιβάλλεται, ὅπως ὅποτε πράξη κατασχέσεως τοῦ ἰδιωτικοῦ πλοίου καί φορτίου μετὰ τήν σύλληψη, καθώς καί ἔκδοση ἀποφάσεως ἀπό τό Δικαστήριον λειῶν ἢ Συλοδικεῖο περί τῆς νομιμότητος τῆς συλλήψεως καί τῆς ἀπονομῆς τῆς κυριότητος.

Ἡ ἀπόφαση τοῦ Δικαστηρίου εἶναι συνεπῶς διαπλαστική. Νέος κύριος γίνεταί πρωτοτύπως τό Νομικό πρόσωπο τοῦ Κράτους, τό ὁποῖο ἐντάσσεται στή δύναμη τοῦ Κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τοῦ νέου κυρίου, ἀπό τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐκδόσεως τῆς ἀποφάσεως τοῦ Δικαστηρίου, τό δέ Κράτος ἀποκτᾷ ἀπό τότε κάθε δικαίωμα ἐπάνω στή λεία. Ἀναδρομική κτήση κυριότητος, ὅπως ἀπό τῆς ἡμερομηνίας συλλήψεως ἢ ἄλλης ἡμερομηνίας ἢ γεγονότος δέν δικαιολογεῖται. Ἀντίθετα, κατά τό χρονικό διάστημα ἀπό τῆς συλλήψεως μέχρι τῆς ἐκδόσεως τῆς ἀποφάσεως, ὑπάρχει ἐκκρεμοδικία, κατά τήν ὁποία ἡ λεία εἶναι δυνατό νά χρησιμοποιηθεῖ ἀπό τό Κράτος πού εἶχε κάνει τή σύλληψη γιά ἀναλόγους πρός τή φύση τοῦ πλοίου σκοπούς, γιά τήν κάλυψη ἀναγκῶν τοῦ πολέμου, κυρίως. Κατά τή περίοδο τῆς ἐκκρεμοδικίας ἔχει συνεπῶς τό Κράτος αὐτό δικαίωμα νομῆς. Ἡ περίοδος τῆς ἐκκρεμοδικίας λέγεται καί περίοδος συλλήσεως ἢ λήσεως.

Τό Κράτος ἔχει ἐπίσης δικαίωμα νομῆς κατά τήν διάρκεια τῆς συλλήσεως καί στό φορτίο. Ἐπίσης ἔχει δικαίωμα καταναλώσεως τοῦ φορτίου ἢ ἄλλης χρήσεως, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει κίνδυνος καταστροφῆς ἢ ἀλλοιώσεώς του. Ἡ ἐ-

νέργεια αὕτη δικαιολογεῖται κατά τήν ἔκδοση τῆς ἀποφάσεως τοῦ Δικαστηρίου λειῶν.

Ἐάν ἡ ἀπόφαση τοῦ Δικαστηρίου εἶναι ἀρνητική, τό ἰδιωτικό πλοῖο καί φορτίο δέν καταλογίζεται βεβαίως σάν λεία καί ἀφήνεται ἐλεύθερο. Τό Κράτος, τό ὁποῖο εἶχε κάνει τή σύλληψη ὀφείλει ἀποζημίωση στό κύριο τοῦ πλοίου ἢ φορτίου, ὁ δέ Κυβερνήτης τοῦ πολεμικοῦ πλοίου πού εἶχε κάνει τή σύλληψη ἔχει διοικητική εὐθύνη ἐναντί τῆς προϊσταμένης του ἀρχῆς.

Ἡ νομιμότητα τῆς συλλήψεως καί συλλήσεως ἔχει σάν βάση τήν ἐχθρική ὑπόσταση ἢ τόν ἐχθρικό χαρακτήρα τοῦ πλοίου καί τοῦ φορτίου, κατά τή στιγμή τῆς συλλήψεως, τή νομιμότητα τῆς νηοψίας, τίς ἐνέργειες τοῦ πολεμικοῦ πλοίου πού ἔχει συλληφθεῖ πρὶν ἀπό τή σύλληψη ἢ κατά τή διάρκεια τῆς συλλήψεως ἢ μετὰ ἀπό αὐτή, τήν διεξαγωγή ἢ μὴ ἀπό τό ἐμπορικό λαθρεμπορίου πολέμου ἢ ἐνεργειῶν διασπάσεως τοῦ ἀποκλεισμοῦ ἢ ἄλλων ἐνεργειῶν βλαπτικῶν γιά τά συμφέροντα καί τίς ἐπιχειρήσεις τοῦ Κράτους, τό τυπικό τῆς συλλήψεως καί κατασχέσεως κλπ.

Εἶναι τέλος δυνατό, πολεμικό πλοῖο τοῦ ἐμπολέμου Κράτους νά συλλάβῃ ἐμπορικό πλοῖο, τό ὁποῖο ἦταν ἀρχικά τῆς ἴδιας ἐθνικότητος μέ αὐτό ἢ ἀνήκε σέ οὐδέτερο κύριο καί τό ὁποῖο ὁμως, κατά τή στιγμή τῆς συλλήψεως, ἦταν στά χεῖρα τοῦ ἐχθροῦ, ὁ ὁποῖος καί τό ἐχρησιμοποιοῦσε, εἴτε σάν νόμιμη λεία, εἴτε μέ τό δικαίωμα χρήσεως πού ὁ ἐχθρός ἔχει σέ περίοδο συλλήσεως.

Ἡ τύχη τοῦ ἐμπορικοῦ αὐτοῦ πλοίου θά κριθεῖ ἀπό τό Δικαστήριον λειῶν τοῦ ἐμπολέμου. Ἐτσι ἐάν εἶχε ἐκδοθεῖ ἀπόφαση ἀπό τό ἐχθρικό Δικαστήριον λειῶν περί τῆς νομιμότητος τῆς λείας, ὁπότε μέχρι τῆς ἀνασυλλήψεως τό ἐμπορικό αὐτό πλοῖο ὑπαγόταν στή κυριότητα τοῦ ἐχθρικοῦ δημοσίου, τό Δικαστήριον τοῦ ἐμπολέμου μέ τήν ἀπόφασή του μεταθέτει τή κυριότητα στό Νομικό πρόσωπο τοῦ Κράτους του, διότι τό ἐμπορικό πλοῖο εἶχε παύσει στό μεταξύ διάστημα νά ἀνήκει στόν ἀρχικό κύριό του.

Ἐάν ὁμως τό πλοῖο βρισκόταν κατά τήν ἀνασύλληψη σέ περίοδο συλλήσεως, τό Δικαστήριον λειῶν τοῦ ἐμπολέμου πρέπει νά ἀποδοῖσι τό πλοῖο στόν ἀρχικό ἰδιώτη κύριο.

ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Μιά προσπάθεια πού αξίζει τή συνδρομή όλων

Στις άρχές του περασμένου Μαΐου συγκροτήθηκε σέ σώμα τό πρώτο διοικητικό συμβούλιο του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών, τό όποιο αριθμεί σήμερα περισσότερα από 60 μέλη και δημιουργήθηκε γιά τήν αντιμετώπιση των μεγάλων προβλημάτων πού αντιμετώπιζουν οι οικογένειες των Έλλήνων ναυτικών πού έχουν προβληματικά παιδιά.

Σύμφωνα μέ στοιχεία του Οίκου Ναύτου υπάρχουν περί τά 420 γνωστά προβληματικά παιδιά πού προέρχονται από ναυτικές οικογένειες, χωρίς ό αριθμός αυτός νά αντιπροσωπεύει τόν πραγματικό αριθμό των ατόμων μέ ειδικές ανάγκες. Δυστυχώς κανείς μέχρι σήμερα δέν ασχολήθηκε σοβαρά μέ τό πρόβλημα αυτό, πέρα από όρισμένες προσπάθειες τής κοινωνικής υπηρεσίας τής Έστίας Ναυτικών, μέ αποτέλεσμα νά υπάρχει μόνον ή διεξοδος των ιδιωτικών ιδρυμάτων μέ τήν ανάλογη δυσβάστακτη οικονομική επιβάρυνση.

Είναι γεγονός ότι ή απασχόληση μιάς μητέρας συζύγου ναυτικού μαζί μέ τίς τόσες άλλες ευθύνες αποκλειστικά και μέ τήν καθημερινή φροντίδα ενός προβληματικού παιδιού δημιουργεί σοβαρά προβλήματα κλονισμού τής οικογένειας και δέν λείπουν τά δραματικά περιστατικά, όπως αυτά τής Μεγαρίτισσας και τής Χιώτισσας μάνας, οι όποιες μή άντέχοντας μόνες τό βάρος των προβλημάτων των άναπήρων παιδιών τους, αυτοκτόνησαν μαζί τους. Άκόμη

δέν πρέπει νά υποβαθμίζεται και τό δράμα του πατέρα -ναυτικού μέ προβληματικό παιδί.

Γιά νά υπάρξει λοιπόν κάποια ίκανοποιητική αντιμετώπιση του κοινωνικού αυτού προβλήματος τό νεοϊδρυθέν Σωματείο των Γονέων Προβληματικών Παιδιών προχώρησε στην ένοικίαση ενός κατάλληλου οικήματος στην όδό Δημ. Φαληρέως 44 στό Νέο Φάληρο, στό όποιο θά δημιουργηθεί τό Κέντρο Προστασίας των προβληματικών παιδιών των ναυτικών και σέ πρώτη φάση θά καλύψει τίς άμεσες ανάγκες περίπου 50 παιδιών, τά όποια λόγω ιδιομορφίας ή βαθμού άναπηρίας δέν γίνονται δεκτά στα έλάχιστα κρατικά ιδρύματα πού λειτουργούν γιά αυτό τόν σκοπό.

Παράλληλα θά λειτουργεί Συμβουλευτικός Σταθμός γιά τούς γονείς άπ' όπου θά μπορούν νά παίρνουν κάθε είδους βοήθεια γιά τήν καλύτερη αντιμετώπιση του προβλήματός τους.

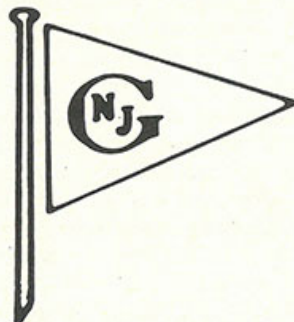
Όπως πληροφορηθήκαμε, ή ένοικίαση του οικήματος όπου θά στεγασθεί τό Σωματείο και τό Κέντρο Προστασίας των προβληματικών παιδιών ναυτικών κατέστη δυνατή μέ τήν ένθαρρυντική βοήθεια τής Έστίας Ναυτικών, ή όποια μέ απόφαση του Δ.Σ. καλύπτει τά πρώτα έξοδα ένοίκια ύψους 500.000 δραχμών, ένώ επίσης ούσιαστική είναι ή προσφορά τής Ένώσεως Πλοίαρχων ύψους 700.000 δραχμών περίπου τά όποια θά δαπανηθούν γιά αναγκαίες εργασίες έπισκευών του οικήματος πού άρχισαν ή-

δη. Άκόμη, και τά λοιπά ναυτεργατικά σωματεία εκδήλωσαν τή πρόθεσή τους νά βοηθήσουν στην άποπεράτωση των αναγκαίων εργασιών προσφέροντας εργασία και χρήματα (Ήλεκτρολόγοι - Μηχανικοί κλπ.).

Παρά τίς παραπάνω προσφορές τά οικονομικά του Σωματείου είναι πολύ πενιχρά, καθώς υπάρχει μόνον τό μηνιαίο επίδομα του Ο.Ν., τό όποιο κυμαίνεται μεταξύ 9-13.000 δρχ. κατ' άτομο και οι συνδρομές των τακτικών μελών του Σωματείου. Άντίθετα τά έξοδα έξοπλισμού του Κέντρου μέ τά άπαραίτητα όργανα, έπιπλα, αναλώσιμα υλικά και τήν επάνδρωση μέ τό κατάλληλο και έξειδικευμένο προσωπικό θά απαιτήσουν ένα σεβαστό χρηματικό ποσό τό όποιο έλπίζεται ότι θά προέλθει από τή συνδρομή των ανθρώπων στο χώρο τής Ναυτιλίας και από τό ύπουργείο Υγείας και Πρόνοιας τό όποιο έχει πρώτιστα τό καθήκον νά βοηθήσει σστή δημιουργία αλλά και τήν εύρυθμη λειτουργία του Κέντρου αυτού.

Κλείνοντας, κρίνουμε σκόπιμο νά ενημερώσουμε τούς ναυτικούς, γονείς προβληματικών παιδιών, ότι πρέπει τό συντομότερο και εάν είναι δυνατό μέχρι τέλος Ιουνίου νά εγγραφούν ως έπίσημα μέλη του Σωματείου Γονέων Προβληματικών παιδιών, ώστε νά υπάρξει ή δυνατότης στα παιδιά τους νά παρακολουθήσουν τά μαθήματα του Κέντρου από τόν προσεχή Σεπτέμβριο.

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΠΟΛΥΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 2153/1984

Πρόεδρος: Γ. Στίγκας
Εισηγητής: Στ. Στεφανάτος
Δικηγόροι: Π. Μαυρογιάννης,
Γ. Μωράτης

Άγωγή άλλοδαπου Δημοσίου για την
αναγνώριση φόρων σχετικών με τη
ναυσιπλοία πλοίου που έφερε τη ση-
μαία του — Μη νόμιμη.

Η δικαστική ικανοποίηση φόρων
πού βεβαίωσαν άλλοδαπα κρατικά όρ-
γανα με βάση τη σχετική νομοθεσία
της χώρας τους είναι ανεπίτρεπτη στην
Ελλάδα.

Επειδή, ως γίνεται δεκτόν εν τη θε-
ωρία, οι συνταγματικοί, διοικητικοί,
διαδικαστικοί, ποινικοί και φορολογι-
κοί νόμοι και οι εν γένει φέροντες την
σφραγίδα του δημοσίου δικαίου είναι
πάντοτε της αποκλειστικής αρμοδιό-
τητος της lex fori, περιοριζομένης της

εκτάσεως των αποτελεσμάτων των εις
τό έδαφος της έκδοσης τούτους πολι-
τείας (βλ. σχετ. Μαριδάκη, 'Ιδ.δ.δ.,
τ.α. παράγρ. 24 σελ. 291 επόμε.,
Στρέϊτ-Βόλληνδα 'Ιδ.δ.δ. τ.α., παράγρ.
15, σελ. 329 Σπυροπούλου, 'Ιδ.δ.δ. έκδ.
1937, σελ. 62, Λουκοπούλου εις EEN
IZ, I επόμε.). Έντεθεν παρέπεται ότι ή
υπό άλλοδαπου δημοσίου επιδίωξις εν
Ελλάδι της ικανοποιήσεως απαιτήσε-
ως του εκ φόρων, βεβαιωθέντων υπό
των αρμοδίων οργάνων του, κατ' έ-
φαρμογήν εν τη ήμεδαπή των φορολο-
γικών νόμων της άλλοδαπης πολι-
τείας, είναι ανεπίτρεπτος, Έν προκει-
μένω τό έναγον Λιβεριανόν Δημόσιον
αίτεϊται διά της υπό κρίσιν άγωγής,
μετά τόν διά των προτάσεων του γενό-
μενον, παραδεκτός, περιορισμόν του
καταψηφιστικού άγωγικού αίτήματος
εις αναγνωριστικόν μόνον (άρθρ. 223,
295 παρ. I Κ.Πολ.Δ.), όπως αναγνωρι-
σθή δικαστικώς ότι ή έναγομένη εται-
ρία όφείλει εις αυτό τό ποσόν των
22.467,85 δολλαρίων ΗΠΑ, της όφει-
λης ταύτης προερχομένης, κατά τά εν

τη άγωγή διαλαμβανόμενα, εκ συνα-
φών προς την ναυσιπλοία φόρων, τε-
λών και δικαιωμάτων, βεβαιωθέντων
υπό των αρμοδίων οργάνων αυτού (έ-
νάγοντος) εις βάρος της αντιδίκου του
διά τό υπό Λιβεριανήν σημαϊαν πλοϊον
αυτής «Υ». Ούτως έχουσα ή άγωγή
αυτή είναι, εν όψει των εν τη μείζονι
σκέψει έκτεθέντων, μή νόμιμος, αφού
ή επιδιωκομένη αναγνώρισις της προ-
εκτεθείσης εκ φόρων κ.λπ. απαιτήσε-
ως του έναγοντος οδηγεί εις την έφαρ-
μογήν εν της ήμεδαπή των φορολογι-
κών νόμων της Λιβεριανης Πολιτείας,
τουθ' όπερ τυγχάνει, λόγω της, ως
προείρηται, φυσικής χωρικής αρμο-
διότητος των νόμων τούτων, ανεπί-
τρεπτος. Όθεν, δέον ν' απορριφθή ή
άγωγή, διά τόν προεκτεθέντα λόγον
(ως μή νόμιμος), παρέλκοντος του ό-
ρισμού παραβόλου κι έξόδων έρημοδι-
κίας, αφού ή απολιπομένη έναγομένη,
ως εκ της τοιαύτης εκβάσεως δι' αυ-
τής της δίκης, δέν έχει έννομον συμ-
φέρον προς άσκησιν άνακοπής κατά
της παρούσης.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

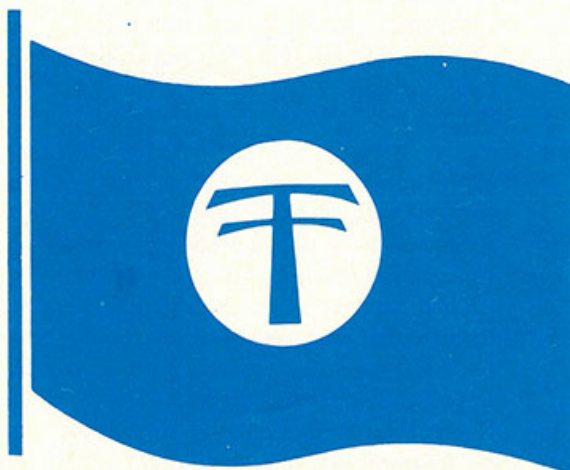
Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29
Phone: 541361/268532 - Telex: 2700046/271460/213836 - Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

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





ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Θά δώσει μέρισμα

Για πρώτη φορά από το 1978 η Harpag Lloyd θα καταβάλει μέρισμα στους μετόχους της. Η εταιρία ανήγγειλε ότι το 1984 είχε κέρδη της τάξεως των 60,8 εκατομ. μάρκων, εκ των οποίων 40 εκατομ. θα διατηρηθούν στα αποθεματικά.

Το μέρισμα θα είναι 6%, δηλαδή τρία μάρκα κατά μετοχή των 50 μάρκων. Το ποσό αυτό θα διανεμηθεί στους μικρούς μετόχους που κατέχουν μόνο το 9% του κεφαλαίου της εταιρίας.

Οι μεγάλοι μέτοχοι, δηλαδή η Γερμανική Τράπεζα, η Τράπεζα της Δρέσδης και η Veritas Vermögensverwaltung, που ο καθένας τους κατέχει πλέον του 25% του συνολικού κεφαλαίου, δεν πρόκειται να πάρουν μέρισμα.

Τα καλά οικονομικά αποτελέσματα της εταιρίας οφείλονται κυρίως στην κίνηση των γραμμών και στην ανατίμηση του δολλαρίου που επηρέασε σημαντικά τις εξαγωγές προς τις Η.Π.Α. που αποτελούν τον παραδοσιακό τομέα απασχολήσεως της Harpag Lloyd.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Εταιρικές ναυπηγήσεις

Αντιμέτωποι με την ισχύοντα παραγγελιών στην αγορά των ναυπηγήσεων οι Ιάπωνες ναυπηγοί συνενώνουν τις δυνάμεις τους για να κερδίσουν τις λίγες μεγάλες παραγγελίες που εμφανίζονται. Έπειτα από

την ανακοίνωση της Εταιρίας Πετρελαίων του Κουβέιτ (KOTC) ότι πρόκειται να ναυπηγήσει έξι τάνκερ μεταφοράς προϊόντων τρία των 120.000 τόν. d.w. και τρία των 36.000 τόν. d.w. και την πρόθεση της να επεκτείνει την παραγγελία σε άλλα έξι τάνκερ μεταφοράς αργού των 150.000 τόν. d.w. έννέα ναυπηγικά συγκροτήματα από την Ιαπωνία και την Νότια Κορέα επέδωσαν προσφορές. Στά ναυπηγεία περιλαμβάνονται οι ιαπωνικές «Mitsubishi, Ishikawazima-Harima, Hitachi Zosen, Mitsui Engineering, Kawasaki Heavy Industries και Sasebo Heavy Industries» και οι Νοτιοκορεατικές «Hyundai Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding και Samsung Shipbuilding».

Στην προσπάθειά τους να κερδίσουν την παραγγελία, 18 εκατομ. δολ. ήδη δύο ιαπωνικές εταιρίες έχουν σχηματίσει μία «ατυπη συμμαχία» και αναμένεται σύντομα να ακολουθήσουν και οι άλλοι ανταγωνιστές με ανάλογες συμμαχίες.

Τά οικονομικά της Σάνκο

Σε πολύ δυσχερή θέση έχει περιέλθει η Σάνκο Στήμσιπ καθώς οι ζημιές της για το οικονομικό έτος 1984-85 ξεπέρασαν κάθε πρόβλεψη και έφθασαν σχεδόν τα 200 εκατομ. δολάρια.

Ελέγχοντας ένα στόλο 264 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 21,5 εκατομ. τόν. d.w. το ναυτιλιακό γκρούπ της Σάνκο έχει υποστεί τις συνέπειες της ναυτιλιακής κρίσεως σε όλες της τις διαστάσεις, ενώ παράλληλα το τεράστιο ναυπηγικό της πρόγραμμα των 125 μπάλκ κάρριερς, από τα οποία περί τα 100 έχουν ήδη παραδοθεί, επιτείνει σημαντικά την οικονομική της δυσπραγία.

Ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες αναφέ-

ρουν ότι ήδη γίνονται προσπάθειες να μεταβεί η παράδοση των 20 τελευταίων μπάλκερς της μαζικής παραγγελίας για να αποφευχθεί η συνεχής μείωση της ρευστότητας του συγκροτήματος, ενώ παράλληλα ο Ιάπωνας υπουργός Μεταφορών έχει αναλάβει προσωπικά την εξεύρεση και νέων κεφαλαίων για να στηρίξει την Σάνκο ή οποία κατά την τελευταία τριετία έχει συσσωρευμένες ζημιές της τάξεως των 150 δισεκ. γιέν.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Εν όψει της εισόδου στην ΕΟΚ

Την ώρα που η Ισπανία ετοιμάζεται να μετάσχει στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, είναι βέβαιη ότι η ένταξή της θα παρουσιάσει μία μετατόπιση του εμπορίου της προς την κατεύθυνση των χωρών της Κοινότητας λόγω του περιορισμού των τελωνειακών φραγμών. Κατά τις δηλώσεις του Γεν. Διευθυντού Λιμένων και Ακτών, εκ πρώτης όψεως θα όφειλθούν κυρίως οι χερσαίες μεταφορές λόγω της γεινιάσεως. Παράλληλα όμως, εφόσον ο όγκος των συναλλαγών θα αυξηθεί, θα υπάρξει ασφαλώς και ευρύτερη χρησιμοποίηση των λιμένων. Γι' αυτό και είναι ανάγκη να μειωθούν τα λιμενικά τέλη των λιμένων που προσανατολίζονται καλύτερα προς τις ευρωπαϊκές μεταφορές ώστε να αυξηθεί η ανταγωνιστική ικανότητά τους.

Ός προς το ζήτημα αν ο ύφιστάμενος εξοπλισμός των Ισπανικών λιμένων είναι ικανοποιητικός εν όψει της ένταξής τους, ο ως άνω διευθυντής εξέφρασε την άποψη ότι γενικά είναι ικανοποιητικός στο μέτρο που δεν προκαλεί συμφορή ή ασύμφορη αναμονή των πλοίων. Φυσικά θα υπάρξει ανάγκη τεχνικού εκσυγχρονισμού στον τομέα της υποδοχής κοντείνερς και χύδην φορτίων.

ΜΑΛΤΑ

Βρεταννικές επισκευές

Άλλη μία μεγάλη ανάθεση επισκευαστικών εργασιών κέρδισαν τα ναυπηγεία της Μάλτας. Η βρεταννική ναυτιλιακή εταιρία «Cunard», Ικανοποιημένη από τις εργασίες επισκευής του «Cunard Countess» μετά το τέλος του πολέμου στα Φώκλαντς, αποφάσι-

IN ARGENTINA

"PETROZAM" AGENCIA MARITIMA BUENOS AIRES

SHIPAGENTS AND BROKERS — MARINE SURVEYORS
STEVEDORING — 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: 392.5546/5152/5455 — D D I. (054) -111-2291
TLX: 24381 PETZA AR/23224 PETROS AR
CABLES: "PETROZAM" BAIRE

σε να αναθέσει τις νέες εργασίες επίσκεψης στα ναυπηγεία της Μάλτας. Οι βρετανικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες που προσπάθησαν να κερδίσουν την παραγγελία δεν κατάφεραν να προσφέρουν διάρκεια επισκευών μικρότερη των 60 ημερών ενώ άλλοι δεν μπορούσαν να κατέλθουν κάτω από 80 ημέρες. Στο κάρνέ των ναυπηγείων της Μάλτας περιλαμβάνονται ακόμη εργασίες επισκευών στο μέ σημάδι Μπαχάμας «Vistafjord» ή ναυπήγηση ξέι φορτηγών μεταφοράς ξυλείας για τη Σοβιετική Ένωση και δύο ρυμουλκών για την Κίνα που θα χρησιμοποιηθούν στις πετρελαϊκές δραστηριότητες στη θάλασσα της Νότιας Κίνας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέος Ναυτιλιακός Όργανισμός

Δύο από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά συγκροτήματα της Βρετανίας συγχωνεύτηκαν για να συγκροτήσουν έναν οργανισμό έρευνών που θεωρείται ότι είναι ο πιο προηγμένος και ολοκληρωμένος του είδους του στον κόσμο. Ο οργανισμός BRITISH MARITIME TECHNOLOGY δημιουργήθηκε από τη συγχώνευση των αλληλοσυμπληρούμενων δυνατοτήτων του Βρετανικού Σύνδεσμου Ναυτιλιακών Έρευνών (BSRA) και του Βρετανικού Ναυτιλιακού Ινστιτούτου. Σκοπός της συγχώνευσης είναι να προσφέρει, σε έμπορική βάση, υψηλό επίπεδο έρευνών και τεχνικής βοήθειας σε ένα αρκετά μεγάλο αριθμό βιομηχανιών. Το Βρετανικό Ναυτιλιακό Συμβούλιο ιδρύθηκε το 1982 μετά από την ιδιωτικοποίηση του οργανισμού που αρχικά ήταν τμήμα του Έθνικού Εργαστηρίου Φυσικής, ενώ ο BSRA δημιουργήθηκε το 1962 με τη συγχώνευση του Σύνδεσμου με τα έρευνητικά και αναπτυξιακά ενδιαφέροντα δύο άλλων ναυτιλιακών κέντρων.

Ο νέος οργανισμός έχει προσωπικό 500 ατόμων με περισσότερους από 350 επιστήμονες και μηχανικούς που προσφέρουν λύσεις στα προβλήματα των σχεδιαστών και διαθέτει σημαντικές εγκαταστάσεις δοκιμών ανέμου και υδάτων που υποστηρίζονται από συστήματα απόκτησης και ανάλυ-

σης δεδομένων προηγμένης τεχνολογίας που συμπληρώνονται από έκτεταμένη τεχνολογία ηλεκτρονικών υπολογιστών. Ο οργανισμός είναι σε θέση να παράγει τεχνητά τη συμπεριφορά των δυνάμεων των κυμάτων και του νερού σε σκάφη μεγάλου εκτοπίσματος, σε ελαφρά ταχύπλοα σκάφη, σε θαλάσσιες εγκαταστάσεις, σε παράκτιες κατασκευές και κατασκευές λιμένων. Διαθέτει επίσης σήραγγες ανέμου για να μελετηθεί την αντίδραση και συμπεριφορά γεφυρών, κτιρίων, καπνοδόχων, θαλάσσιων πλατφορμών, πλοίων, όχημάτων και αυτοκινητοδρόμων.

Κλείνει η «Reardon Smith»

Ένω κόντευε να συμπληρώσει εκατό χρόνια στις θαλάσσιες μεταφορές και με μέγιστα έλλειμματα στους προϋπολογισμούς των τελευταίων έτών αποχωρεί από το εμπόριο η γνωστή βρετανική εταιρία «Reardon Smith Line». Στην συνεχόμενη πτώση της άξιας των πλοίων της εταιρίας προστέθηκε και η πτώση των ναύλων και η συνεχιζόμενη γενική κρίση στη ναυτιλία. Στις καλύτερες μέρες της εταιρίας ο στόλος περιλάμβανε 39 πλοία αλλά σήμερα έχουν μείνει μόνο 4 μπάλκερς των οποίων η αξία μειώθηκε κατά τον τελευταίο χρόνο κατά 750.000 τό καθένα. Η εταιρία είχε κατά το 1983 έλλειμμα ύψους 8,8 εκατομ. λιρών ενώ κατά το 1984 το έλλειμμα διατηρήθηκε στα 1,8 εκατομ. λίρες παρά την πώληση ενός σκάφους. Πάντως η κατάρρευση της ναυτιλιακής εταιρίας δεν πρόκειται να επηρεάσει την ανεξάρτητη «Sir William Reardon Smith & Sons Ltd.» που προσφέρει διοικητικές υπηρεσίες στη ναυτιλιακή βιομηχανία και έχει ένα κερδοφόρο συμβόλαιο με το Μεξικό για τη διαχείριση επτά πλοίων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Οι αλλαγές στη ναυτιλία

Κατά τα εγκαίνια της εκθέσεως Norship-pling '85, ο Υπουργός Βιομηχανίας δήλωσε ότι η κυβέρνησή του παραμένει πρόθυμη να

ενισχύσει την εθνική ναυτιλία ώστε να διατηρήσει τη θέση της στο μέλλον. Προσέθεσε δε ότι περισσότερο παρά ποτέ η έκθεση αυτή και οι επ' ευκαιρία της διεξαγόμενες συζητήσεις αποδεικνύουν τις βαθείς μεταβολές που πλήττουν τόσο τη νορβηγική όσο και την παγκόσμια ναυτιλία. Οι μεταβολές αυτές εκδηλώνονται με διάφορες μορφές μεταξύ των οποίων οι σπουδαιότερες είναι οι ακόλουθες:

— η ναυτιλιακή δραστηριότητα τρέπεται συνεχώς περισσότερο προς τον τομέα των θαλασσιών πετρελαϊκών εξορύξεων.

— παρουσιάζεται μεγάλη εξέλιξη στα καθήκοντα και στον αριθμό του πληρώματος των πλοίων.

— στον τομέα της επαγγελματικής εκπαίδευσής ο εκσυγχρονισμός επιταχύνεται περισσότερο από ποτέ.

Όλα αυτά οδηγούν στην ανάγκη προσαρμογής προς τις τεχνολογικές εξελίξεις τόσο επί των πλοίων όσο και επί του προσωπικού που τα κινεί και τα διαχειρίζεται.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Μηχανές Σουλτσερ για κρουαζιερόπλοιο

Η «South African Marine Corporation Ltd» επέλεξε τις επιτυχημένες μηχανές Σουλτσερ για τοποθέτηση στο κρουαζιερόπλοιο που ναυπηγεί στα ναυπηγεία του Κιέλου.

Το σκάφος που είναι μία εκσυγχρονισμένη έκδοση του «Αστορ» (ναυπηγημένου το 1983 στο Άμβουργο), θα παραδοθεί το 1987 και θα μπορεί να μεταφέρει 636 επιβάτες. Το χωρητικό της 20.000 τον. γκρός πλοίο θα κινούν δύο όκτακύλινδρες και δύο εξακύλινδρες μηχανές που θα προσδίδουν συνολική ισχύ 24.360 BHP σε διπλές ελικές. Το σύστημα θα προσφέρει ευελιξία στην εκμετάλλευση της μηχανικής ισχύος στις διάφορες φάσεις του ταξιδιού.

Οι συνολικές πωλήσεις του τύπου ZA των μηχανών Σουλτσερ έφτασαν στις 29 μηχανές συνολικής ισχύος 211.450 BHP ενώ ο τύπος Z40 έχει υπερβεί τις 880 πωλήσεις με συνολική ισχύ 81 εκατομ. BHP.

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

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Όφελήθηκε τό Ρόττερνταμ

Κατά τό 1984 τό λιμάνι του Ρόττερνταμ διακίνησε 1,4 εκατομ. τόννων γαιανθράκων μέ προορισμό τή Μεγ. Βρεταννία, έναντι 450.000 τόννων του 1983. Όπως είναι προφανές ή αύξηση αυτή όφείλεται κατά κύριο λόγο στην άπεργία των Άγγλων άνθρακωρύχων. Συνολικά τό Ρόττερνταμ διεκίνησε 14,3 εκατομ. τόννων γαιανθράκων τό 1984 έναντι 10,8 εκατομ. τόννων του 1983.

Από ύποβληθείσα σχετική έκθεση των άρμοδίων Όλλανδικών ύπηρεσιών περί των έπιπτώσεων τής άπεργίας των Βρεταννών άνθρακωρύχων, προκύπτει ότι ή Κοινότης του Ρόττερνταμ δέν ήταν σέ θέση νά παρεμποδίσει αυτές τίς μεταβολές τής κινήσεως συνεπεία των άπεργιών. Τά βρεταννικά συνδικάτα των άνθρακωρύχων είχαν κατ' έπανάληψη ζητήσει από τίς κοινοτικές άρχές του Ρόττερνταμ νά μή δέχονται τά επί πλέον φορτία. Άλλά, καθώς έδήλωσε ό οικονομικός διευθυντής του λιμένος, ό λιμήν του Ρόττερνταμ δέν θά μπορούσε νά πάρει τέτοιες μεγάλες πρωτοβουλίες χωρίς νά διακινδυνεύσει τήν άποδοτικότήτά του.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Άντί πλοία, αυτοκίνητα

Όπως είχε ανακοινωθεί επισήμως από τό τέλος του παρελθόντος έτους, τά ναυπηγεία τής Uddevallanavet πρόκειται νά κλείσουν όριστικά τό 1986 αφήνοντας χωρίς δουλειά περί τούς 2400 εργατοτεχνίτες.

Έξάλλου τό συγκρότημα τής Βόλβο μονότι σαν σύνολο δέν πηγαίνει άσχημα, αντιμετώπιζει άρκετές δυσκολίες στό τομέα των αυτοκινήτων, όπως άλλωστε καί πολλοί

άλλοι κατασκευαστά αυτοκινήτων στον κόσμο. Υπάρχει λοιπόν ένα έθνικό πρόγραμμα άναδιοργανώσεως του αυτοκινητιστικού τομέως και μέσα στό πλαίσιο αυτού έγνώσθη ότι ή Βόλβο προτίθεται νά εγκαταστήσει ένα καινούργιο εργοστάσιο αυτοκινήτων στό χώρο που θά έλευθερωθεί από τό κλείσιμο των ναυπηγείων τής Undevalla.

Η άπόφαση αυτή έχει προκαλέσει έκπληξη στους διεθνείς κύκλους οι όποιοι διερωτώνται τί είναι εκείνο που ώθησε τούς Σουηδούς νά προχωρήσουν σ' ένα τέτοιο σχέδιο τήν ώρα που ή παγκόσμια βιομηχανία αυτοκινήτων άναγκάζεται νά περιορίσει τήν άπόδοσή της.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Οί μηχανές τής Wartsila

Η κατασκευή καί τοποθέτηση των κύριων μηχανών για τά πλοία τής «North Sea Ferries» που κατασκευάζονται στην Άγγλία και Ιαπωνία άνατέθηκε στην «Wartsila» παρά τίς προσπάθειες των αντιπάλων της νά κερδίσουν τήν παραγγελία. Ένα μικρό κέρδος θά προκύψει καί για τήν βρεταννική βιομηχανία από τή συναρμολόγηση καί τοποθέτηση των τεσσάρων μηχανών που θά τοποθετηθούν στό σκάφος που θά ναυπηγηθεί στην Άγγλία. Τά δύο άδελφά όχηματαγωγά, χωρητικότητας 33.00 τον. γκρόκ, θά διαθέτουν από τέσσερες μηχανές συνολικής ισχύος 21.600 BHP στις 580 στροφές/λεπτό που θά προσδίδουν σέ κάθε πλοίο μέση ταχύτητα 18,5 κόμβους, ενώ συγχρόνως θά κινούν δύο ηλεκτρογεννήτριες των 3 MW. Η Wartsila θά είναι ύπεύθυνη για τήν χαμηλή εκπομπή καυσαερίων των μηχανών στις χαμηλές στροφές χρησιμοποιώντας καύσιμα βαρέου τύπου καί τά σκάφη θά έχουν χωρητικότητα 1.258 έπιβατών μέ συνδυασμό 180

φορτηγών ή 580 αυτοκινήτων.

ΤΟΥΡΚΙΑ

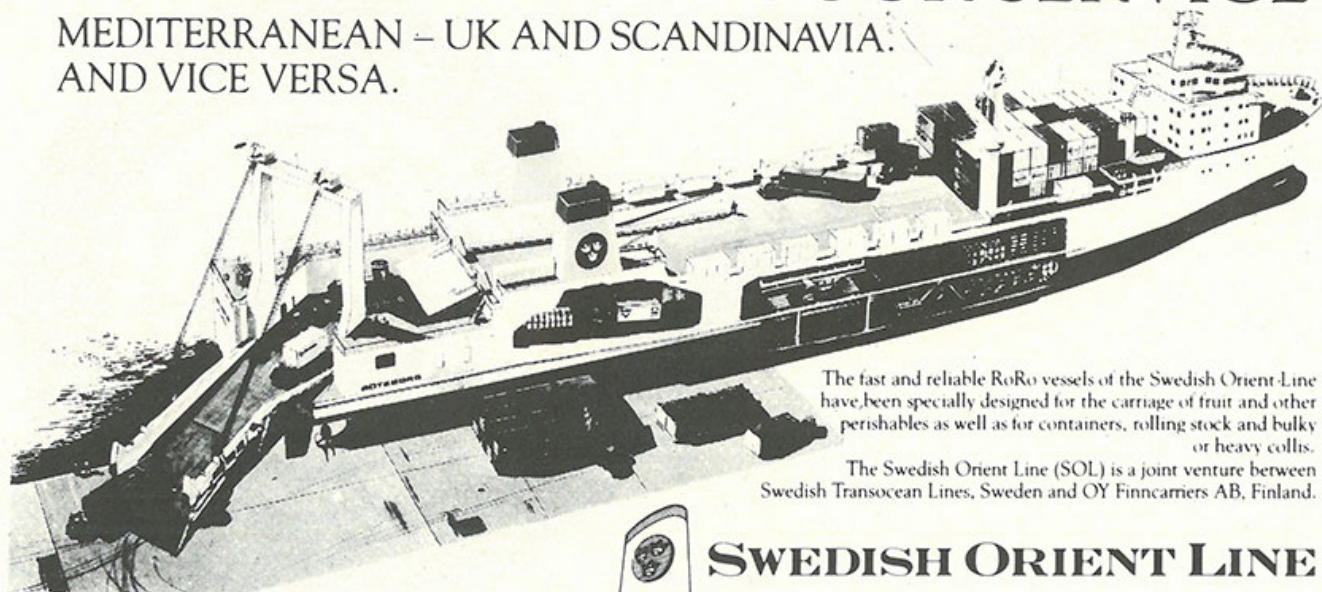
Νέα γέφυρα στό Βόσπορο

Ένα Ιταλο-Ιαπωνικό συγκρότημα θά κατασκευάσει μία δεύτερη κρεμαστή γέφυρα ενός χιλιομέτρου στον Βόσπορο. Οι εργασίες, εκτός τής γέφυρας, περιλαμβάνουν καί 200 χιλιόμετρα όδικής ύποδομής. Η Ιταλο-Ιαπωνική προσφορά έγινε δεκτή τον Μάιο, άπορριφθείσης τής προσφοράς ενός άλλου συγκροτήματος που περιελάμβανε βρεταννικά, άμερικανικά, γερμανικά καί τουρκικά συμφέροντα.

Η χρηματοδότηση θά φτάσει τά 660 εκατομ. δολάρια καί θά γίνει μέ πέντε διαφορετικά δάνεια. Τό ένα, 205 εκατ. δολ. θά παράσχει ή Ιαπωνική κυβέρνηση μέ τόκο 5% καί διάρκεια 25 έτών. Τό δεύτερο ή Ιαπωνική Τράπεζα Eximbank (όψος 71 εκ. δολ. τόκος 9%, διάρκεια 12 έτών). Τό τρίτο, όψους 140 εκ. δολ. τό Ιταλικό χρηματοδοτικό ίδρυμα Sace (τόκος 7%, διάρκεια 13 έτών). Τό τέταρτο, όψους 30 εκ. δολ. ή Ιταλική κυβέρνηση (τόκος άγνωστος, διάρκεια 15 έτών). Καί τό πέμπτο θά είναι δάνειο εύρωπαϊκό όψους 160 εκατ. δολ. μέ τόκο 7% καί διάρκεια 7 έτών.

Τό όλο σχέδιο τής χρηματοδοτήσεως όργάνωσε τό Ιαπωνικό ίδρυμα του «Κεφαλαίου Έξωτερικής Οικονομικής Συνεργασίας» τό όποιο δανείζει κάθε χρόνο 600 δις εκ. για προγράμματα όδικής, σιδηροδρομικής καί λιμενικής ύποδομής σέ υπό ανάπτυξη χώρες. Τά ως άνω Ιαπωνικά δάνεια τής γεφυρας του Βοσπόρου διευκρινίσθη ότι δέν πρόκειται νά δοθούν προς τούς Ιάπωνες εργολάβους του έργου άλλα προς τήν Τουρκική κυβέρνηση, έναντι τής αγοράς αυτοκινήτων και ηλεκτρονικών ειδών.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient-Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

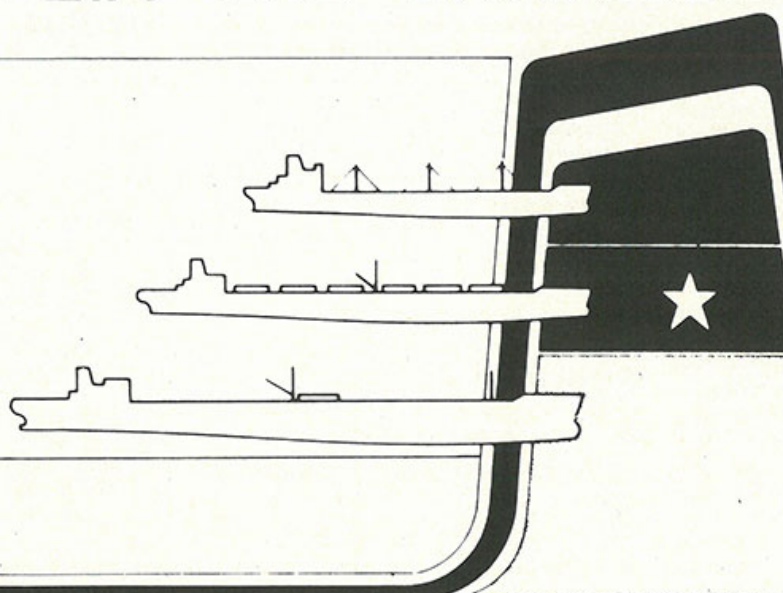
The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finn carriers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 - 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

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



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

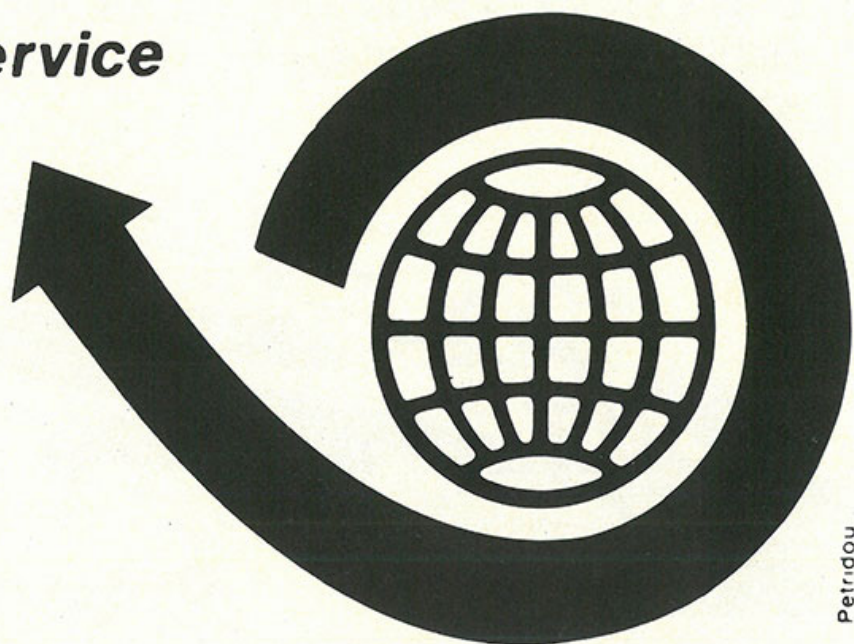
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

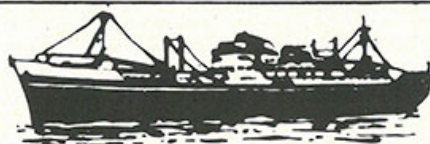
World-wide service



Piraeus office

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Η επίσκεψη στη Σοβ. Ένωση

Η επίσκεψη αντιπροσωπείας της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών στη Σοβιετική Ένωση μετατέθηκε χρονικά για άλλη μία φορά και έφ' όσον συμφωνήσουν και οι Σοβιετικοί θα πραγματοποιηθεί τελικά μεταξύ 15 και 30 Σεπτεμβρίου.

Όπως είναι γνωστό, η επίσκεψη αυτή που θα γίνει έπειτα από πρόσκληση της Ένωσης Σοβιετικών Έφοπλιστών επρόκειτο να πραγματοποιηθεί αρχικά στο τέλος του περασμένου χρόνου αλλά τότε αναβλήθηκε γιατί στο μεταξύ μεσολάβησαν οι αρχαιρείς για την ανάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου στην Ε.Ε.Ε. Η πρόσκληση επανελήφθη πρόσφατα και η Ε.Ε.Ε. προσδιόρισε εάν ευθέτοτερο χρόνο για την πραγματοποίηση της επίσκεψης το χρονικό διάστημα μεταξύ του τρίτου δεκαημέρου του Ιουνίου και του πρώτου δεκαημέρου του Ιουλίου. Αλλά και αυτή τη φορά δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί επειδή οι Σοβιετικοί κατά την προαναφερθείσα περίοδο, θα κάνουν χρήση της ετήσιας άδειάς τους. Έπειτα από αυτό η Ε.Ε.Ε. είδοποίησε ότι η επίσκεψη που θα γίνει στο Λένινγκραντ μπορεί να πραγματοποιηθεί — εάν φυσικά συμφωνούν και οι Σοβιετικοί — μεταξύ 15 και 30 Σεπτεμβρίου.

Παραλαβές

Από τα ναυπηγεία της Χιτάτσι στο Άριόκε παραδόθηκε τον περασμένο Απρίλιο στον οίκο Λυκιάρδοπούλου το οικονομικού τύπου «πάναμαζ» δεξαμενόπλοιο «Φλαμίννα», 63.700 τόν. d.w. 38.629 τόν. γκρός.

Πρόκειται για το δεύτερο αδελφό πρόντακτ κάρριερ, το οποίο έχει τη δυνατότητα μεταφοράς τεσσάρων διαφορετικού τύπου προϊόντων πετρελαίου και ύψωσε σημαία Λιβερίας.

Στις 12 Ιουνίου παραδόθηκε στον Όμιλο των Αφών Κομνηνού το μπάλκ κάρριερ «Έσπεράνα» 37.000 τόν. d.w., το δεύτερο που ναυπηγήθηκε στα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία της Χιουντάι, το οποίο ύψωσε σημαία Παναμά.

Το σκάφος 22.300 τόν. γκρός περίπου, είναι έφοδιασμένο με οικονομικού τύπου μηχανή Σουίτजर 5 RTA 58, ισχύος 9.600 ίππων και φέρει τέσσερες άνυψωτικούς γερανούς Liebherr των 25 τόνων.

Υπό την κυανόλευκο

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για έγγραφη στά έλληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κά-

τωθι πλοίων:

— «Δανάκος», μπάλκερ, πρώην «Cavalier Bulcer» υπό λιβεριανή σημαία, 20.608 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Compania Maritime Danakos S.A.» («KRONOS MARITIME AGENCY S.A.»).

— «Αξίος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Gema Tokyo» υπό παναμαϊκή σημαία, 19.488 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία «Cheetah Shipping Co. Ltd.» (Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ - ΕΛΛΑΣ).

— «Νεάπολις», φορτηγό, πρώην «Milas» υπό τουρκική σημαία, 3.999 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «NEAPOLIS NAYTIKH ETAIPRIA N. 959/79» (Κ. Έμμ. Γιανναδάκης).

— «Κάρμεν Φορτούνα» κοντεϊνερόπλοιο, πρώην «C. Adventure», πρώην «Έλλένικ Άντβέντσιουρ» υπό ελληνική σημαία, 11.855 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Melway Bay Shipping Company» (Κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

Άγοραπωλησίες

— Σέ συμφέροντα Άπω Άνατολής έπωλήθη το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Τουαρέγκ» 22.647 τόν. d.w., 13.639 τόν. γκρός, ναυπηγήσεν στην Ιαπωνία το 1974, έναντι ποσού περί των 2,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του λιβε- ριανού μπάλκ κάρριερ «Cissus», 33.529, τόν.

d.w., 18.693 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί των 3 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ εταιρία έλεγχομένη από το συγκρότημα Λάτση περιήλθε το δεύτερο σέ μέγεθος δεξαμενόπλοιο του κόσμου, το ULCC «Praitai» 546.265 τόν. d.w. ναυπηγήσεν στη Γαλλία στα τέλη του 1979, στρόβιλοι 65.000 ίππων και έφοδιασμένο με συστήματα 15s/COW, έναντι τιμής περί των 8,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το πρόντακτ κάρριερ «Yuhel Maru» 38.504 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1974, έφοδιασμένο με Coils, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες της Νέας Υόρκης περιήλθε το πρόντακτ κάρριερ «Gema Tokyo» 31.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1979 έναντι τιμής περί των 4,3 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μικτού σκάφους «Ugland Obo-Six» 84.141 τόν. d.w. ναυπηγήσεν στη Γιουγκοσλαβία το 1976, έναντι ποσού περί των 8 εκατ. δολλαρίων με πολύ συμφέροντες όρους χρηματοδοτήσεως.

— Ξένοι έφοπιστές αγόρασαν το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Έμμανουήλ Κομνηνός» 46.651 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1965, έναντι τιμής περί του 1 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Γκρέσιαν Τέμπλ» 39.442 τόν. d.w. ιαπωνικής κατασκευής του 1966, έναντι τιμής περί των 1,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες της Νέας Υόρκης αγόρασαν το μπάλκερ «Cavalier Bulker» 38.250 τόν. d.w., ιαπωνικής κατασκευής του 1977, με φορτωτήρες, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Andaman Sea» 38.457 τόν. d.w., βρετανικής κατασκευής του 1969, έναντι ποσού περί των 1,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σαουδάραβες αγόρασαν το ελληνικό φορτηγό «Σελάς» 17.100 τόν. d.w., 10.947 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1963, έναντι ποσού που μόλις ξεπερνά τα 500.000 δολάρια.

— Σέ συμφέροντα Παναμά περιήλθε το ελληνικό φορτηγό τύπου «Φρήντομ» «Α-θως» 14.935 τόν. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1969, έναντι ποσού περί των 750.000 δολλαρίων.

TAX FREE CARS

All types & Models

ΑΜΕΣΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ • ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΕΙΔΟΠΟΙΕΙΣΤΕ ΜΑΣ ΝΑ ΣΑΣ ΠΑΡΑΛΑΒΟΥΜΕ
ΑΠΟ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ Η ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΣΕ ΜΑΣ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΣΑΣ

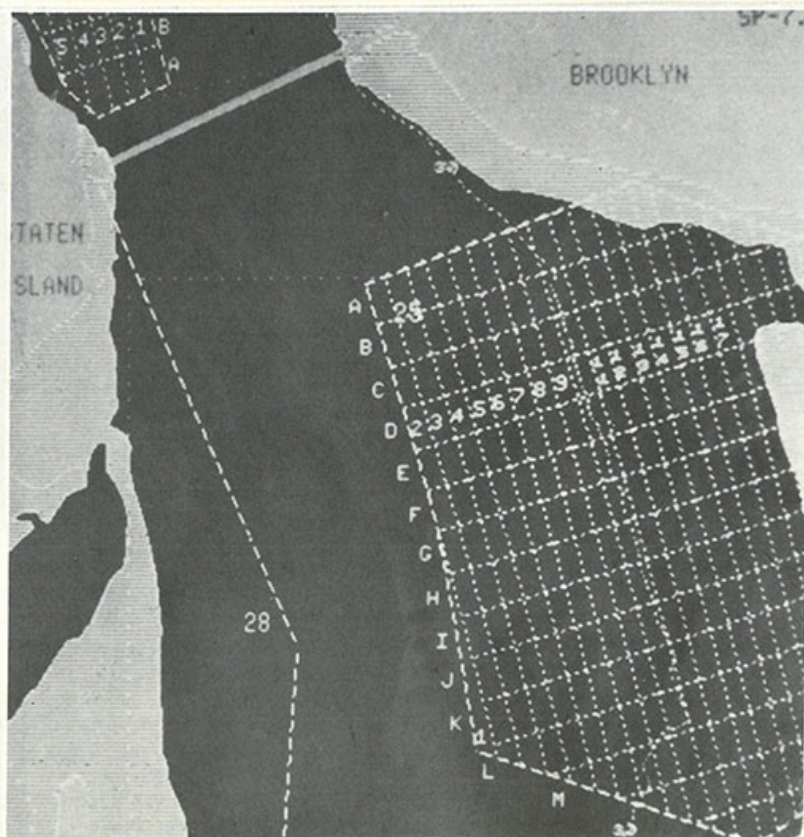
GENIMPEX

Schildmos 63

2914 XD - Nieuwerkerk a/d IJssel - HOLLAND

TEL.: 01803 - 6630

Telex: 27176 GENTR.

Γιά τον έλεγχο τῶν λιμένων

Οι ηλεκτρονικοί χάρτες του συστήματος VIEWNAV της «Navigation Sciences» παρουσιάζουν με σαφήνεια την κατάσταση του λιμένος, τα άγκυροβόλια, τους σημαντήρες και φάρους, τους διαύλους προσεγγίσεως και τα βαθιά και ρηχά νερά, ενώ συγχρόνως με τη χρησιμοποίηση ραντάρ το σύστημα ελέγχει την πραγματική θέση των πλοίων και άλλων αντικειμένων. Ακόμη το VIEWNAV μπορεί να παρέχει πληροφορίες για τα όνόματα των κινουμένων ή άγκυροβολημένων πλοίων, τη θέση τους μέσα στο λιμάνι, προϋπολογισθέντες χρόνους άφιξης και αναχωρήσεως καθώς και τα όνόματα των υπεύθυνων πλοηγών και άλλες πληροφορίες που βοηθούν τις λιμενικές αρχές να ελέγχουν ένα πολυάσχολο λιμάνι. Στα προϊόντα της «Navigation Sciences» τα όποια χρησιμοποιούν δοκιμασμένη τεχνολογία ηλεκτρονικών υπολογιστών, περιλαμβάνονται επίσης συστήματα προστασίας πλωτών εξεδρών από συγκρούσεις και ζημιές στους άγωγους από άγκυρες.

— Έλληνες του Πειραιά αγόρασαν το μικρό φορτηγό «Comtesse» 1.168 τόν. d.w., 499 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1965. Το πλοίο μετονομάστηκε «Νικολής Πάλλης».

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το βρετανικό φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Lycan» 13.447 τόν. d.w., 11.803 τόν. γκρό, ναυπηγηθέν στη Χερσώνα τό 1976, έναντι τιμής περί τών 1,2 εκατ. δολαρίων.

Διαλύσεις

— Στην Κίνα έπωλήθη πρό διμήνου για διάλυση τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Έκτον» 11.428 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1962,

αντί δολ. 128 ανά τόν. έλ. εκποτίματος.

— Διαλυτές της Μπαγκλαντές αγόρασαν τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Ηρώ» 23.390 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1965, αντί δολ. 118,50 ανά τόννο έλ. εκποτίματος.

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν πρό μηνός τό ελληνικό μπάλκ κερ, «Αναστάσιος Κ.» 11.503 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1962, αντί τιμής περί τών δολ. 116 ανά τόννο βάρους.

— Στη Φορμόζα έπωλήθη για διάλυση τό ελληνικό μικτό σκάφος «Τορνάντο» 33.831 τόν. γκρό, ναυπηγήσεις 1969, σέ άγνωστη τιμή.

— Με προορισμό τη διάλυση στό Μπαγ-

κλαντές Γερμανοί αγόρασαν τό ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Τρέιντ Ίντεπέντενς» 58.527 τόν. γκρό, χωρίς να γνωσθεί ή τιμή πωλήσεως ανά τόννο βάρους.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τούς μήνες Μάρτιο και Άπρίλιο υπεγράφησαν στό ΝΑΤ συμβάσεις για την ασφάλιση τών πληρωμάτων τών κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Ακτή» λιβεριανό, 16.238 τόν. γκρό, από 1.3.85, εκπρόσωπος κ. Διαμ. Καλόγηρος.

— «Φέαρ Γουίντς», παναμαϊκό, 1.974 τόν. γκρό, από 20.1.85, εκπρόσωπος κ. Παν. Σιμόπουλος.

— «Ακακία Τρή» παναμαϊκό, 5.694 τόν. γκρό, από 29.10.84, εκπρόσωπος κ. Δημ. Ρέστης.

— «Γαλήνη», παναμαϊκό, 10.209 τόν. γκρό, από 1.3.85, εκπρόσωπος κ. Ίσιδ. Τσάγκαρης.

— «Άγία Μαρκέλλα», παναμαϊκό, 9.382 τόν. γκρό, από 1.3.85, εκπρόσωπος κ. Ίσιδ. Τσάγκαρης.

— «Άθλος V», κυπριακό, 755 τόν. γκρό, από 22.1.85, εκπρόσωπος κ. Νικ. Τσαντάκης.

— «Τίμιος Σταυρός», παναμαϊκό, 14.334 τόν. γκρό από 1.3.85, εκπρόσωπος κ. Ίσιδ. Τσάγκαρης.

— «Όλύμπικ Ντίγκνιτυ», παναμαϊκό, 17.880 τόν. γκρό, από 1.12.84, εκπρόσωπος κ.κ. Ζιμπόπουλος και Θεμιστοκλέους.

— «Άλεξάνδρεια», λιβεριανό 15.894 τόν. γκρό, από 1.5.85, εκπρόσωπος κ. Διαμ. Καλόγηρος.

— «Χαλκηδών», κυπριακό, 9.343 τόν. γκρό, από 4.3.85, εκπρόσωπος κ. Ήλ. Χριστόπουλος.

— «Πάνορμος», παναμαϊκό, 10.271 τόν. γκρό, από 1.5.85, εκπρόσωπος κ. Άριστ. Τζάνες.

Οι διαγραφές

Κατά τό αυτό χρονικό διάστημα διεγράφησαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων, τά έξής πλοία:

— «Κόνδωρ», κυπριακό, 966 τόν. γκρό, από 27.7.83, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Σή Φάλλον Ι», παναμαϊκό, 9.966 τόν. γκρό, από 1.7.84, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Μαριγώ», λιβεριανό, 17.238 τόν. γκρό, από 26.3.85, λόγω πωλήσεως.

— «Γλαύκη», λιβεριανό, 15.240 τόν. γκρό, από 14.3.85, λόγω πωλήσεως.

— «Κάντιντ», κυπριακό, 499 τόν. γκρό, από 8.3.85, λόγω πωλήσεως.

— «Άνδρος Χίλλς», λιβεριανό, 21.417 τόν. γκρό, από 12.3.85, λόγω πωλήσεως.

— «Άσσος», κυπριακό, 3.183 τόν. γκρό, από 30.3.85, λόγω πωλήσεως.

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

— «Όσσαν Μπρήζ», λιβερριανό, 53.480 τόν. γκρός, από 10.4.85, λόγω πωλήσεως.
— «Θεοπόρος», κυπριακό, 3.745 τόν. γκρός, από 14.3.85, λόγω πωλήσεως.
— Τοξότης, κυπριακό, 12.645 τόν. γκρός, από 19.6.84, λόγω πωλήσεως.
— «Φρέντσιπ Λ.», λιβερριανό, 122.952 τόν. γκρός, από 2.5.85, λόγω ύψώσεως ελληνικής σημαίας.
— Φέλλοσιπ Λ., λιβερριανό, 118.215 τόν. γκρός, από 2.5.85, λόγω ύψώσεως ελληνικής σημαίας.
— «Σάσσα», παναμαϊκό, 5.019 τόν. γκρός, από 30.4.85, λόγω πωλήσεως.
— «Φόρτσιουν Λ.», λιβερριανό, 118.215 τόν. γκρός, από 2.5.85, λόγω ύψώσεως ελληνικής σημαίας.
— «—Αγία Μαρίνα» λιβερριανό, 43.449 τόν. γκρός, από 12.5.85, λόγω λήξεως της συμβάσεως.
— Στις 30.4.85 τά συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία ανέρχονταν σε 333, συνολικής χωρητικότητας 5.848.664 τόν. γκρός.

Τό σεμινάριο γιά θέματα ναυτιλίας και χρηματοδοτήσεων

Τήν τελευταία εβδομάδα του Σεπτεμβρίου θά πραγματοποιηθεί στην Ναυτιλιακή Λέσχη του Πειραιώς γιά τρίτη κατά σειρά χρονιά τό σεμινάριο γιά θέματα ναυτιλίας και χρηματοδοτήσεων πού οργανώνεται από τή Ναυτιλιακή Λέσχη και τό Κέντρο Ναυτιλίας του Πανεπιστημίου Σίτυ του Λονδίνου. Στο σεμινάριο θά προεδρεύσει και πάλι ο ίδρυτής του Κέντρου Ναυτιλίας καθηγητής Κώστας Γραμμένος και θά μετάσχουν διακεκριμένοι εκπρόσωποι από τόν διεθνή ναυτιλιακό και τραπεζικό χώρο.

Ο κ. Γραμμένος πρόκειται έξ άλλου νά προεδρεύσει και στην παναραβική οικονομικοναυτιλιακή σύνοδο πού πρόκειται νά πραγματοποιηθεί τόν Ιανουάριο του 1986 στό Κουβέιτ και γιά τήν όποία σύμφωνα μέ πληροφορίες καταβάλλει προσπάθειες νά προσλάβει εύρύτερη έκταση.

Η περίθαλψη του Οίκου Ναύτου

Δημοσιεύθηκε στην έφημερίδα της Κυβερνήσεως Προεδρικό Διάταγμα πού τροποποιεί και συμπληρώνει τίς διατάξεις του Π.Δ. 894 του 1981 τό όποιο αναφέρεται στην προστασία πού παρέχει ο Οίκος Ναύτου στους ασφαλισμένους του.

Μέ τό νέο συμπληρώνονται τά κενά πού υπήρχαν στό προηγούμενο Διάταγμα, προσαρμόζονται οι διατάξεις πού κρίθηκαν άπρόσφορες, προστίθενται νέες διατάξεις, έπεκτείνονται οι ασφαλιστικές παροχές και βελτιώνεται ή ύγειονομική προστασία τήν όποια παρέχει στους ναυτικούς ο Οίκος Ναύτου ώστε νά ανταποκρίνεται στά δεδομένα της σύγχρονης γιά τήν κοινωνική πρόνοια αντίληψης.

Στό μεταξύ από τίς 10 Ιουνίου τό Παθολογικό Ιατρείο του Οίκου Ναύτου στόν Πειραιά λειτουργεί και τίς άπογευματινές ώρες (4-7) γιά τήν καλύτερη εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων, ενώ από τίς 5 Ιουνίου άρχισε και θά συνεχισθεί ως τίς 18 Αυγούστου ή εξέταση των ασφαλισμένων πού δικαιούνται έπίδομα λουτροθεραπείας.

Επισκευάζεται ή δεξαμενή

Δέν έχουν προγραμματισθεί δεξαμενισμοί κατά τό προσεχές δεκαπενθήμερο στη μεγάλη πλωτή δεξαμενή του ΟΛΠ διότι τελεί ύπό έπισκευή.

Τά παιδιά βοηθούν στην έκστρατεία της HELMEPA «Νά σώσουμε τίς θάλασσες»



Στόν διαγωνισμό της HELMEPA γιά τήν καλύτερη άφισσα μέ θέμα «Νά σώσουμε τίς θάλασσες», ή κριτική έπιτροπή βράβευσε τήν άφισσα του 1ου Τμήματος της ΣΤ' Τάξης, του 4ου Δημοτικού Σχολείου Παλ. Φαλήρου όπου τά παιδιά άποδίδουν τήν διαμαρτυρία της θάλασσας μπροστά στην άπερισκεψία του ανθρώπου.

Κατά τήν τελευταία σχολική περίοδο 8.500 μαθητές των δημοσίων σχολείων της Αττικής έπίσκεψθηκαν τήν Έκθεση της HELMEPA στόν Πειραιά, Ακτή Μιαούλη 69, μέσα στά πλαίσια του προγράμματος καλ-

λιέργειας περιβαλλοντολογικής συνείδησης στό εύρύτερο κοινό.

Τό βραβείο του διαγωνισμού είναι μία ήμερησια έκδρομή στό Πόρο, προσφορά της Κοινοπραξίας Ύδροπερύγων, εταιρικού μέλους της HELMEPA. Στη φωτογραφία τά παιδιά πού βραβεύθηκαν από τή HELMEPA.

Σέ άνάλογη έκδήλωση πού έγινε κατά τήν έπίσκεψη της Κινητής Έκθεσης Φωτογραφίας της HELMEPA στό Βόλο, βραβεύθηκε τό 2ο τμήμα της ΣΤ' τάξης, του 11ου Δημοτικού Σχολείου Βόλου. Τό έπαθλο ήταν μία ήμερησια έκδρομή από τό Βόλο στη Σκιάθο.



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

**OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE
PANAMA CANAL**

(MAIN OFFICE) CRISTOBAL / COLON CABLE TONIO COLON TELEX From U.S.A.: 368-8572 From Others: 379-8572 TELEPHONE Colon 45-0127 45-0137, 45-0128 MAILING ADDRESS P.O. Box 443 Colon R. Panama PROVISIONS DECK SUPPLIES DUTY FREE LIQUES	BALBOA / PANAMA CITY CABLE TONIO PANAMA TELEX From: USA 368-2633 From Others: 379-2633 TELEPHONE Panama 23-9920 MAILING ADDRESS P.O. Box 6-4000 El Dorado Panama, R. Panama CHARTS & NAUTICAL AIDS ELECTRIC APPLIANCES DUTY FREE WAREHOUSE
--	---

**RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16
24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED**

Οι ναυτολογήσεις χωρίς σημείωμα του ΓΕΝΕ

Παρετάθη μέχρι τις 6 Αυγούστου 1985 η απόφαση, σύμφωνα με την οποία δεν χρειάζεται βεβαίωση του ΓΕΝΕ για τη ναυτολόγηση Β' μηχανικών, ξυλουργών, άντλιωτών, μηχανοδηγών Α' άρχιθερμαστών και θερμαστών.

Τά ναυτικά φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Μάιο 549 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Θά καταβληθεί η ΑΤΑ

Ανακοινώθηκε ότι στους συνταξιούχους του ΝΑΤ θά καταβληθεί στις 25 'Ιουνίου, μαζί με τη σύνταξη του 'Ιουλίου και η Αυτόματη Τιμαριθμική Αναπροσαρμογή (6,6%) ή όποια θά υπολογισθεί αναδρομικά από την 1η Μαΐου.

'Υπολιμεναρχείο στο Μεσολόγγι

Ο μέχρι τώρα λιμενικός σταθμός Μεσολογγίου μετατάσσεται σε υπολιμεναρχείο για

καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής, καθώς και την άστυνόμευση του θαλάσσιου χώρου και της λιμνοθάλασσας του Μεσολογγίου — Αιτωλικού.

Πουλήθηκε τό «Όδυσσέας Έλύτης»

Τό έπιβατηγό - όχηματαγωγό «Όδυσσέας Έλύτης» τής ναυτιλιακής εταιρίας λαϊκής βάσεως τής Λέσβου πωλήθηκε σέ 'Αμερικανούς αντί 4,7 έκας. δολλαρίων και τό σκάφος διεγράφη ήδη από τά έλληνικά νηολόγια για νά νηολογηθεί στις Μπαχάμες.

Τό πλήρωμα του «Τασία»

Τό πλήρωμα του έλληνικού δεξαμενοπλοίου «Τασία», τό όποιο κρατείται από τόν περασμένο Φεβρουάριο στη Νιγηρία, αποβιβάστηκε από τό πλοίο και διαμένει πλέον σέ ξενοδοχείο στο λιμάνι Πόρτ Χαρκούτ. Μαζί μέ τό πλήρωμα αποβιβάστηκαν και τά μέλη έπισκευαστικού συνεργείου πού βρίσκονταν στο σκάφος όταν έπιβλήθηκε η κράτηση του πλοίου από τις νιγηριανές αρχές, οι όποιες

έχουν διατυπώσει κατηγορίες για διενέργεια λαθρεμπορίου πετρελαίου. Η αποβίβαση του πληρώματος επιτράπηκε από τις νιγηριανές αρχές γιατί είχαν τελειώσει τά έφόδια και τά καύσιμα του πλοίου και έρμηνεύεται σαν τό πρώτο βήμα για τόν έπαναπατρισμό του μετά τήν έκδοση του πορίσματος των άνακρίσεων πού άναμένεται από στιγμή σέ στιγμή.

'Ενημέρωση ξένων φοιτητών σέ θέματα τής ναυτιλίας

Τριάντα έπτά φοιτητές και φοιτήτριες διαφόρων Πανεπιστημίων των ΗΠΑ υπό τήν αίγίδα τής Σχολής Διοικήσεως και 'Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου τής 'Αριζόνας βρίσκονται στην 'Ελλάδα πραγματοποιώντας εκπαιδευτικό ταξίδι για νά ενημερωθούν για τήν 'Ελληνική Οικονομία και ειδικότερα για τήν ναυτιλία.

Στά πλαίσια τής ενημερώσεως τους αύτης έπισκέφθηκαν μεγάλες 'Ελληνικές επιχειρήσεις πού δραστηριοποιούνται σέ διαφορετικούς τομείς.

'Επίσης παρακολούθησαν στο 'Εμπορικό και Βιομηχανικό 'Επιμελητήριο Πειραιώς όμιλίες των στελεχών τής TRADE AND TRANSPORT κ.κ. Σ. Πλουτζανοπούλου, Κ. 'Αποστολάκη και Ι. Ζαφειροπούλου επί θεμάτων σχετικών μέ τήν σπουδαιότητα τής ναυτιλίας στην 'Ελληνική Οικονομία και τής Διοικήσεως και Marketing των ναυτιλιακών πολυεθνικών εταιριών.

Στό πλαίσιο τής δραστηριότητας αύτης έπισκέφθηκαν επίσης τό λιμάνι του Πειραιά και ενημερώθηκαν για τή λειτουργία του.

Τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο τής Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως

Μετά τή διεξαχθείσα γενική συνέλευση τής Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως εκλέχθηκαν τά νέα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου μέ τριετή θητεία.

Τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο αποτελούν οι κ.κ. Δ. 'Αγγελόπουλος πρόεδρος, Σ. Μαρινάκης αντιπρόεδρος, Ν. Τελειώνης γεν. γραμματέας, Α. Μπέζης ταμίας, ενώ σύμβουλοι εκλέχθηκαν οι κ.κ. Π. Καλλιτσης, 'Ηλ. Κοντός, Α. Αίκαιος, Κ. Ρίγγας και Γ. Φραγκόπουλος.

'Υπουργική ευάρεσκεια

Ευάρεσκεια πρós τούς αρμόδιους άξιωματικούς τής Διευθύνσεως 'Ακτοπλοίας και του Λιμεναρχείου Πειραιώς εξέφρασε ό πρώην ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρας για τά μέτρα πού πήραν για τήν όμαλή διακίνηση των έπιβατών και όχημάτων στη διάρκεια τής προεκλογικής περιόδου. 'Επίσης ό ύπουργός εξέφρασε τήν ευάρεσκειά του και πρós τούς πλοιάρχους και τά πληρώματα των έπιβατηγών πλοίων.

Προαγωγή

Ο 'Ανθυποπλοίαρχος Α.Σ. Νίκ. Καβαλλιέρος προήχθη στο βαθμό του ύποπλοίαρχου.

'Αναγκαία διόρθωση

Στό σχόλιό μας για τις άρχαιρεσίες των μελών τής νέας διοικήσεως του Κομμιτέη, τό όποιο δημοσιεύθηκε στο τεύχος μας τής 1ης 'Ιουνίου, από άβλεψία του διορθωτού παραλείφθηκαν τά όνόματα των κ.κ. Γιάννη Δ. Χανδρή και Διам. Κ. Πατέρα, οι όποιοι εξέλέγησαν κατά σειρά μετά τόν κ. Δημ. Α. Νομικό.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των καυσίμων όπως διαμορφώθηκαν διεθνώς στις 12 'Ιουνίου. Τιμές ανά μετρικό τόνο. Πηγή: KRISTENSON'S PETROLEUM, Ν. 'Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	158/159	161/162	257/258
Βοστώνης	143/144	147/151	240/241
Νέας 'Υόρκης	137/141	143/146	240/245
Φιλαδέλφειας	145/149	150/151	237/245
Βαλτιμόρης	146/147	151/152	240/245
Νόρφολκ	144/146	149.50/151	240/245
Σαβάννας	143/145	149/150	243/245
Τζάκσονβιλ	141/142	146/147	258/259
Π. 'Εβεργκλιέιτς	150/151	163/164	248/249
Τάμπας	144/145	148/149	226/227
Μόμπιλ	127/133	133.50/137	235/240
Νέας 'Ορλεάνης	127/131	132/135	235/240
Μπωμόντ/Π. 'Αρθρουρ	131/138	135/147	235/230
Χιούστον	129/131	131.75/135	234/240
Κόρπους Κρίστι	135/136	140/141	240/241
Λός 'Αντζελες	137/139	141/143	224/226
Σάν Φραντζίσκο	138/141	143/145	225/226
Κολούμπια Ρίβερ/Πόρτλαντ	149/154	152/154	220/226
Σηάττλ	136.50/141	142/144	225/227
Βανκούβερ	168/177	177/180	265/270
'Αγίου Εύσταθίου	165/170	170/175	250/255
Φρήπορτ/Μπαχάμας	169/170	175/176	253/255
'Αρούμπας/Κιουρασάο	169/170	177.50/178.50	249/250
Τρίνιτατ	181/192	193.50/204.45	290./295
Κρίστομπαλ/Μπαλμπάας	175/176	181/182.50	258/266
Σαίντ Κρουά	26.10	26.50	33.10BBL
Βραζιλίας	24.46	25.04	34.28BBL
'Αμβέρσας	160	164	315
Ρόττερνταμ	137/138	140.50/141.50	205/206
'Αμβούργου	137/138	140.50/141.50	205/206
Γαλλίας	138/139	141/142	210/212
Gall?law	130/134	140/144	230/235MTW
'Ισπανίας	—	141/143	225/227MTW
Θέουτας	—	143/144	224/225MTW
Γένουας	142/144	147/148.50	229/230
Αύγούστας	142/143	147/148	229/230
Πειραιώς	—	148/150	225/228
Σουέζ Κανάλ	153/165	158/168	253/265
Τζέντας	—	165	282.65
Νταμμάμ	—	165	275
Ράς Τανούρα	—	165	275
Κουβέιτ	160	179	260
Ντάρμπαμ	—	167/168	313/315MTW
Σιγκαπούρης	143/144	146/147	219/221
'Ιαπωνίας	154.50/156	158/160	243/244



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
A'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'AMONT	Έλληνική	10.714	1981	Κατέπλευσε στο Άμμαν, με ζημία στη μηχανή, πού υπέστη στις 25/5.
KIMΩΛΟΣ	Έλληνική	7.783	1964	Πειραιάς για ΗΠΑ, κατέπλευσε στο Παλέρμο, στις 3/6 με ζημιές στη μηχανή.
KONΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ENTER-ΠΡΑ'Ι'Ζ	Έλληνική	5.539	1977	Πειραιάς για Τσάρλεστον, προσάραξε εις Μπαϊν Ρίντζ, στις 9/5 και αποκολλήθηκε αύθμερόν, χωρίς να υποστεί ζημιές.
MARIA K.	Έλληνική	9.069	1970	Υπέστη ζημιές από προσάραξη στη Σιγκαπούρη, στις 27/5.
MARIA MAPIΟΣ H.	Έλληνική	6.034	1976	Υπέστη διαρροή στο σύστημα λιπάνσεως, στον Πειραιά στις 8/6. Αναλήφθηκε υδροδεξαμενισμός.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
MARIA B.	Παναμαϊκή	37.614	1969	Προσάραξε στο Π. Σχέλντ στις 9/6 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών αύθμερόν.
MARIA ΛΕΜΟΥ	Έλληνική	11.001	1967	Τάμπα για Τσάλνα υπέστη ζημιές από σύγκρουση με τό φορτηγό «Al Tabitha» κατά τον ανεφοδιασμό στη Τσιταγκόγκ, στις 31/5.
MARINIKH	Έλληνική	85.387	1973	Επιθεωρήθηκε στο Ούλσάν, στις 20/5, συνεπεία ζημίας στην προπέλλα πού υπέστη σε άγνωστη ήμερομηνία. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΝΤ	Λιβεριανή	10.398	1968	Υπέστη ελασματοургικές ζημιές στο Τσαχ Μπαχάρ, στις 18/2 συνεπεία κακοκαιρίας και κατέπλευσε στο Μονφαλκόνε για επιθεώρηση.
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	Έλληνική	59.636	1975	Επιθεωρήθηκε στη Δουνκέρκη στις 28/5, συνεπεία ζημιών πού υπέστη στη μηχανή, σε άγνωστη ήμερομηνία. Επισκευές αναβλήθηκαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	Έλληνική	11.169	1970	Υπέστη ζημία της κυρίας μηχανής στο Ρεσίφε, στις 25/5.
TANKER:				
KITION	Κυπριακή	79.969	1969	Κατά τον ανεφοδιασμό στη Κουτούμπντια, στις 25/5 συγκρούστηκε με τό τάνκερ «Banglar Alo» και υπέστη ζημιές.

54 Years ship Agency services in ARGENTINA

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3881, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - Capt. G. Logothetis
867115 - Mr. E. Andresen

★ SHIP AGENTS
★ BUNKER SUPPLIES
★ SHIPBROKERAGE
★ CREW & SPARES

Piraeus Agents
Medlink Ltd.

72, Kolokotroni Str.
Tlx: 21-1440 MDL GR
Tel: 4135279 - 4137057

Η ναυλαγορά

Είναι σκόπιμο νά άρχίσουμε την άναφορά μας στην κατάσταση της ναυλαγοράς ρίχνοντας μία ματιά στις παγκόσμιες οικονομικές εξελίξεις.

Καί αυτή άσφαλώς πείθει ότι βρισκόμαστε και πάλι ένώνιον μιάς στασιμότητας πού δέν μπορεί άπλώς νά άποδοθεί σέ έποχιακά φαινόμενα. Τουτό συμβαίνει, άκόμη και στις περιοχές εκείνες πού πρόσφατα μäs είχαν δώσει τά πιό παρήγορα φαινόμενα. Μία προβολή (projection) των φαινομένων με άύστηρά κριτήρια κάνει την προοπτική μιάς προσεχούς ουσιαστικής άνακάμψης άβέβαιη. Βεβαίως αυτό δέν άποκλείει περιθωριακές βελτιώσεις κατά τομείς πού σέ συνδυασμό με τόν ψυχολογικό παράγοντα μπορούν νά βελτιώσουν την μορφή της άγοράς.

Στόν τομέα των σιτηρών, χαρακτηριστικοί είναι οι ναύλοι γιά πάναμαξ άπό Κόλπο πρös Ιάπωνία ή Κόντινεντ στά δολ. 14 και 8.25, αντίστοιχως, πού ύποδηλώνουν την κρίση της άγοράς και άνακλώνται σέ όλα τά μικρότερου μεγέθους φορτία. Η άπουσία ποικιλίας τόπων φορτώσεως δημιουργεί προβλήματα μεταβάσεως στις λίγες «θερμές» περιοχές και, φυσικά, άυξημένο κόστος πού μειώνει άκόμη περισσότερο τό τελικό οικονομικό αποτέλεσμα. Έδω άσφαλώς ύπείσρχεται και ένας σοβαρός έποχιακός παράγων, ό όποιος προβλέπεται νά διατηρηθεί σέ όλη την διάρκεια του καλοκαιριού.

Η στασιμότητα στή βιομηχανική παραγωγή έπενεργεί δραστικά στή διαμόρφωση του όγκου των μεταφορών άνθρακος και μεταλλευμάτων, όπου τίποτε τό ουσιαστικό δέν έχει κανείς νά παρατηρήσει κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο.

Όλα τά παραπάνω στιγμιαία άναιρούνται άπό τυχαίους παράγοντες, όπως ή πρόσκαιρη έλλειψη χωρητικότητας σέ μία περιοχή πού μπορεί νά δημιουργήσει ψευδείς έντυπώσεις. Γι' αυτό, ή έξαγωγή γενικών συμπερασμάτων άπό την άνάλυση των ήμερησιων δελτίων της ναυλαγοράς είναι, όχι σπάνια άποπροσανατολιστική.

Μία ή δύο τέτοιες περιπτώσεις διακρίνουμε κατά τη διάρκεια του τελευταίου δεκαπενθήμερου πού άνεκόπησαν όμως έν τη γενέσει τους, όταν πλοία άπό άλλες περιοχές έδειξαν πρόθυμα νά μετακινηθούν πρös έξασφάλιση του επιθυμητού φορτίου.

Τά λιπάσματα, αυτός ό ούραγός στή διαμόρφωση της άγοράς, κινήθηκαν στά συνήθη πλαίσια με βασική πηγή την 'Ινδία και βολήθηκαν στή στιγμιαία διέξοδο άπό την άπραξία ενός άριθμού πλοίων, χωρίς νά γίνουν και άφορμή κερδών.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Άνάλογη πρös την κατάσταση της ναυλαγοράς ταξειδίου ήταν και εκείνη των χρονοναυλώσεων. Η σαφώς καλύτερη θέση στην Εύρωπη και, γενικά, στόν Άτλαντικό έναντι εκείνης της Άπω Άνατολής, ίδίως στά μεγάλα πλοία, άντικατοπρίζεται στή διαφορά μισθώματων.

Πάναμαξ γιά κυκλικό Άτλαντικού πληρωνόταν μέχρι και δολ. 6.500 ένώ τά αντίστοιχα μισθώματα γιά Ειρηνικό μόλις υπερέβαιναν τά δολ. 4.000 ήμερησίως.

Μεσαίου μεγέθους μπαλκάρριερ (33.000 τόν. d.w.) άπό Γιβραλτάρ γιά Άπω Άνατολή πληρωνόταν δολ. 4.750 ένώ φορτηγό των

15.000 τόν. d.w. δέν υπερέβαινε τά δολ. 3.500. Άριθμός handy size μπάλκερς των 22-25.000 τόν. d.w. μισθώθηκε άπό τόν Εύρωπαϊκό χώρο πρös Άπω Άνατολή στά δολ. 3.800 - 4.000.

Μειωμένο τό ένδιαφέρον γιά μικρά πλοία στις λοιπές περιοχές, έδωσε διάφορα μισθώματα πού πάσχουν άπό έλλειψη χαρακτηριστικότητας.

Τά δολ. 3.250 γιά 33.000 τόν. d.w., άπό Βορ. Ειρηνικό πρös Μεσόγειο μαρτυρεί την άδυναμία της περιοχής.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η άπραξία του Μαΐου στόν Περσικό Κόλπο προκάλεσε ύπερβολική συγκέντρωση μεγάλων δεξαμενοπλοίων στην περιοχή, πού στις 31 Μαΐου άνερχόταν σέ 24 VLCC και 11 ULCC συνολικής χωρητικότητας 9.500.000 τόνων. Τό μέτρο της συγκέντρωσεως δίνει μία σύγκριση πρös εκείνη της 30ης Άπριλίου όπου οι αντίστοιχοι άριθμοί ήταν 14 VLCC και 9 ULCC, συνολικά 6.400.000 τόν. d.w.

Η ξαφνική ζήτηση της πρώτης έβδομάδος του Ιουνίου, κυρίως άπό τη Νήσο Σίρρι λόγω των χαμηλών τιμών του προϊόντος, έπέδρασε εύεργετικά στόν περιορισμό μιάς τέτοιας συγκέντρωσεως πού έφθανε σέ έκρηκτικά όρια, χωρίς όμως νά προκαλέσει και άνοδο των ναύλων πού διατηρήθηκαν

στά πρόσφατα χαμηλά επίπεδα λόγω της μεγάλης προσφοράς. Έκτιμάται ότι σέ μία άνεπανάληπτη διόγκωση της ζήτησεως ναυλώθηκαν κατά τό ως άνω διάστημα πρös τά 20 VLCC ή ULCC 4.500.000 τόνων περίπου με διάφορους προορισμούς, κυρίως Μεσόγειο/Κόντινεντ/ΗΠΑ.

Οι ναύλοι γιά VLCC κυμάνθηκαν άπό WS 21 μέχρι WS 24 άπό διάφορους λιμένες του Κόλπου και άναλόγως προορισμού ένώ WS 17-19 αντίστοιχούσε γιά ULCC (300.000 τόνων περίπου) με WS 3 προσάυξηση γιά εκφόρτωση. Έρυθρά. Φόρτωση άπό το Κάργκ γιά Έρυθρά πληρώθηκε WS 40 όπου περιλαμβάνεται και τό βαρύ έπασφάλιστρο πλέμου.

Γενικά διαπιστώνεται ότι ή ζήτηση έλάχιστα συνέτεινε στή διαμόρφωση των ναύλων πού παρέμειναν σταθεροί σέ χαμηλά επίπεδα.

Στά μικρότερα πλοία ή κατάσταση παρέμεινε όμοιώς σταθερή με κάπως πιό περιορισμένη ζήτηση, φαινόμενο πού παρατηρήθηκε και στις λοιπές περιοχές όπως ή Μεσόγειος πού πλήρωνε WS 50 γιά 80.000 τόνους γιά Κόντινεντ και WS 60 γιά ένδομεσογειακή μεταφορά λίγο μικρότερης ποσότητας.

Φορτία 120.000 τόνων άπό Δ. Άφρική γιά ΗΠΑ κλείνονταν στά WS 30/32 ένώ στην Καραϊβική έπικρατούσε ρουτίνα με τούς 80.000 τόνους γιά άκτές Άτλαντικού ΗΠΑ στά WS 55.

Η αυτή στασιμότητα διαπιστώνεται και στά καθαρά φορτία, όπου όμως άναμένεται μία ροή διύλισμένων προϊόντων πρös τό Ιράν όπου παρατηρείται σχετική έλλειψη.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

MARKIZ: Σαίντε Λόρενς 42.500 τόν. γεννήματα Τίλμπορι, δολ. 9 φίο, έάν φόρτωση άπό Μοντρεά ή Σορέλ δολ. 8,75% φίο 5 ήμέρες/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη Μαΐου.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Μπάχια Μπλάνκα 15.000 τόν. περίπου δημητριακά Ρότερνταμ, δολ. 25,50 φίο, 2.000/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Ιουνίου 19-28.

ΛΕΩΝ: Βανκούβερ 25.000 τόν. γεννήματα Βενεζουέλα δολ. 14 φίο, 5 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 29 - Ιουνίου 3.

ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ: Άμερ. Κόλπο 58.000 τόν. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 8,85% φίο, 10 1/2 ήμέρες, Ιουν. 12-20.

TRENT GOYINT: Άμερ. Κόλπο 14.000 τόν. λι-

πάσματα Δυτ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 34,50 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουν. 1-5.

ΤΖΩΝ Κ.: Μποναβεντούρα 6.824 τόν. ζάχαρη χύδην Άμερ. Κόλπο, δολ. 12 φίο, όψιόν Σαβάννα δολ. 13 φίο, 1.500 τόν. άνά λιμάνι, Ιουν. 10-20.

ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Δυτ. άκτή Γουατεμάλας 11.000 τόν. ζάχαρη χύδην Άμερ. Κόλπο δολ. 14,50 φίο, όψιόν Σαβάννα δολ. 15,50 φίο, όψιόν Βαλτιμόρη/ Νέα Υόρκη δολ. 16,50 φίο, όψιόν Βοστώνη δολ. 17,50 φίο, 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουν. 4-10.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ: Άμερ. Κόλπο 22.000 τόν. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 11 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τόν. Ιουν. 10-15.

ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 9,75 φίο, 4

SHIPS' AUTOMATION ELECTRONIC & PNEUMATIC SYSTEMS

Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ 240

ΤΗΛ.: 4930139 — 9940913 — 4953139

AUTO - BOILER CONTROLS • AUTO FIRE ALARMS
ENGINE MONITORING ALARM SYSTEMS
BRIDGE-TO-ENGINE CONTROLS
C.P.P. REMOTE CONTROLS • VOLTAGE REGULATORS
INERT GAS SYSTEMS

ήμερες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 20-28.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 27.000 τον. περίπου γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, 4 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 15-22.
ΚΑΛΑΒΡΙΑ: Χάμπτον Ρόντς 43.000 τον. γαϊάν-θρακες Μπαγκνόλι, δολ. 7,50 φίο, 2 1/2 ήμερες αντί-στοιχα, 'Ιουν. 16-21.

ΣΤΑΛΩ 2: Δύο λιμάνια Βραζιλία 33.000 τον. γεννήματα Μπιλμπάο δολ. 470.000 κατ' αποκοπή, 5.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 1-10.

Α'Ι'ΑΝΤΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 15.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 34,50 φίο 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 4-12.

ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ: Σάν Φρανσίσκο ντό Σούλ με συμπλήρωση Παρανάγκουα, 34.000 τον. πέλετες δολ. 12 φίο, πλέον 80 σέντες γιά δεύτερο λιμάνι φόρτωσης, 12 ήμερες, 'Ιουν. 14-24.

ΣΟΡΚΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 11.500 τον. σιτηρά Καλάο, δολ. 14,50 φίο, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 7-15.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΤΖ: Ποταμό Μισισσιππή 23.350 τον. γεννήματα Λά Γκουίρα καί Μαρακαίμπο δολ. 11,75 φίο, 4 ήμερες/1.000 τον. 'Ιουν. 10-14.

ΕΛΕΥΣΙΣ: Μπουεναβεντούρα 12.700 τον. ζάχαρη χύδην 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 12 φίο, όψιόν Σαβάννα δολ. 13, όψιόν Βαλτιμόρη/Ν. 'Υόρκη δολ. 14, όψιόν Βοστώνη δολ. 15, 1.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 15-25.

ΑΣΛΕ'Υ: Μπουεναβεντούρα 14.000 τον. ζάχαρη χύδην 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 13 φίο, όψιόν Σαβάννα δολ. 14, όψιόν Βαλτιμόρη/Ν. 'Υόρκη δολ. 15, όψιόν Βοστώνη δολ. 16, 1.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΝΕΟΤΗΣ: 'Αμβέρσα/Γκέντ 14.000 τον. περίπου σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 12,50 φίο, 4.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 7-13.

ΦΛΟΙΣΒΟΣ: Ρουέν 27.500 τον. σιτηρά περίπου Τυνησία, δολ. 9 φίο, 5 ήμερες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 1-14.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: 22.312 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Ιουνίου 5-10, έπαναπαράδοση 'Ινδονησία, δολ. 5.500 την ήμερα.

ΑΜΥΝΤΑΣ: 14.935 τον. d.w. του 1970, παράδοση Καμσάρ 'Ιουν. 1-10, έπαναπαράδοση στον πιλότο 'Ιταλικού ή Γιουγκοσλαβικού λιμένα, δολ. 3.500 την ήμερα.

ΑΡΓΩ II: 29.193 τον. d.w. του 1972, παράδοση Χάβρη/Ρουέν άρχες 'Ιουνίου, έπαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 3.350 την ήμερα.

ΕΛΠΙΣ: 15.177 τον. d.w. 1971, παράδοση ανατολ. ακτή ΗΒ 'Ιουνίου 2, έπαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 3.400 την ήμερα.

ΦΡΗΠΟΡΤ: 47.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση στον πιλότο Τάμπα 'Ιουν. 5, έπαναπαράδοση Νότιο

Κορέα, δολ. 4.800 την ήμερα, πλέον δολ. 113.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΑΓΑΠΗ: 15.150 τον. d.w. του 1969, παράδοση Λά Παλς 'Ιουν. 7-11, έπαναπαράδοση Αιγυπτιακό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 3.450 την ήμερα.

ΖΕΤΤΑ: 33.329 τον. d.w. του 1971, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.750 την ήμερα.

ΕΥΗΜΕΡΙΑ: 22.273 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμβέρσα 'Ιουν. 7-12, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 3.900 την ήμερα.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 22.582 τον. d.w. του 1972, παράδοση στον πιλότο Λάγκος άμεση, ταξίδι μέσω Ρίο Γκράντε με έπαναπαράδοση Φορμόζα/Ιαπωνία, δολ. 4.000 την ήμερα.

ΑΣΤΗΡ: 22.889 τον. d.w. του 1974, παράδοση νότιο Γαλλία 'Ιουν. 19-20 έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 3.875 την ήμερα.

ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ: 22.109 τον. d.w. του 1978, παράδοση Λίβερπουλ 'Ιουν. 10, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμένων με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο δολ. 3.325 την ήμερα.

ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ: 34.170 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Αβονμαουσ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 4.750 την ήμερα.

ΤΖΑΣΜΙΝ: 33.898 τον. d.w. του 1971, παράδοση Χαττέρας 'Ιουνίου 8, ταξίδι με έπαναπαράδοση ανατολική Μεσόγειο, δολ. 6.200 την ήμερα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΟΥΡΘΥ: Ταρτούς 45.000 τον. μέρος φορτίου, Μελίλ WS 82, Μάιο.

ΑΣΠΙΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 65.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Απω 'Ανατολή, WS 85, 'Ιούνιο.

ΓΟΥΡΑΤΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Γκρέιντζμαουθ 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ανατολ. ακτή Καναδά, WS 115, 'Ιουν. 5.

ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ: Μαύρη Θάλασσα 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 120, όψιόν Κόντινεντ WS 130, άρχές 'Ιουνίου.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II: Μεσόγειος 30.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, όψιόν Μεσόγειο WS 125, Μαΐου 31.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ: Σέτε 29.000 τον. καθαρά δυτική ακτή 'Ιταλίας, WS 130 περίπου, 'Ιουν. 4.

ΤΑΤΙΝΑ: Καραϊβική 85.000 τον. μέρος φορτίου, Χάιφα WS 50, 'Ιουν. 3.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Πούντα Καρντών 53.000 τον. μέρος φορτίου, Πούντα Παχένγκε, δολ. 85.000 κατ' αποκοπή, 'Ιουν. 3.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: 'Αντεν 50.000 τον. μέρος φορτίου, Γιούρομεντ WS 85, 'Ιούνιο.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Σκίνα 50.000 τον. μέρος φορτίου Μπέεταουν, WS 87,5, 'Ιουν. 3.

ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΑΝ: Σαντάν 88.000 τον. μέρος φορτίου, Λός 'Αντζελες WS 45, 'Ιουν. 13.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Βενεζουέλα 43.000 τον. μέρος φορτίου, Κολομβία, δολ. 120.000 κατ' αποκοπή, 'Ιουν. 14.

ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: 'Αμουά Μπαίη 28.000 τον. νάφθας μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς WS 110, 'Ιουν. 14.

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ: Σκίνα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 122,5, όψιόν Μεσόγειο WS 132,5, όψιόν ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 112,5, 'Ιουν. 10.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Περσικό Κόλπο 100.000 τον. μέρος φορτίου, Τσιταγκόγκ WS 47, 'Ιούνιο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΟΝΝΑΖ: Μαύρη Θάλασσα 22.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 142, όψιόν Μεσόγειο WS 153, 'Ιούνιο.

ΟΒΕΡΣΗΖ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: Λά Σαλινά καί Πουέρτο Λα Κρούζ 98.000 τον. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ, WS 32, 'Ιουν. 12.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Σαίντ Κρουά 58.000 τον. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο, WS 54, 'Ιουν. 10.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Ταμπίκο 30.000 τον. μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς, WS 120, 'Ιουν. 11.

ΙΔΕΑ: Λιβύη 43.000 τον. μέρος φορτίου, Μαύρη Θάλασσα WS 102,5, Μαΐου 31.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Κεϋχάν 135.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 37,5, όψιόν Γιούρομεντ WS 42,5, 'Ιουν. 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ: Ταρτούς 50.000 τον. μέρος φορτίου, Λαβέρα WS 92, 'Ιούνιο.

ΜΥΣΤΡΑΣ: Σιρρί 'Αϊλαντ 250.000 τον. Σαίντ Κρουά WS 23, 'Ιούνιο.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Περού 53.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο, WS 65, μέσα 'Ιουνίου.

ΔΡ. Δ.Κ. ΣΑΜΥ: Ντός Μπόκας 74.000 τον. μέρος φορτίου, Πόρτλαντ, WS 50, 'Ιουν. 8.

ΓΕΡΟ: Σκίνα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 120, όψιόν Μεσόγειο WS 130, 'Ιουν. 8.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Ζαΐρ 118.000 τον. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 35, όψιόν ανατολ. ακτή Καναδά WS 37,5, 'Ιουν. 15.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Ράς Τανούρα 95.000 τον. Μοχαμέντια, WS 39, 'Ιουνίου 28.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Σίντι Κερρί 65.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, όψιόν Μεσόγειο WS 70, 'Ιουνίου 18.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: Ράς Σουκχέιρ 60.000 τον. μέρος φορτίου 'Ισπανική λιμάνι Μεσογείου, WS 56, 'Ιουνίου 13.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Μπαό Γκράντε 38.000 τον. μέρος φορτίου, Σαβάννα WS 86, 'Ιουνίου 18.

ΜΑΝΤΩ V: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο/ΗΒ/Κόντινεντ WS 105,5 όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 122,5, 'Ιουνίου 23.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ (Ναύλος δέν ανακοινώθηκε)

ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ: 63.779 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιούνιο γιά ταξίδια 6/8 μηνών.

ΑΛΙΝΑ Π.: 50.376 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιούνιο γιά ταξίδια 6/8 μηνών.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ: 63.779 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιούνιο γιά ταξίδια 6/8 μηνών.

PHONES: 875.4321, 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

Αγοραπωλησίες

Με πολλά εμπόδια, η πηγή των οποίων πρέπει να αναζητηθεί στην αστάθεια και έλλειψη σοβαρών προοπτικών ανακάμψεως της ναυλαγοράς αλλά και στην χρηματοδοτική στενότητα, οι αγοραπωλησίες του τελευταίου δεκαπενθημέρου ή οι άμεσως προηγούμενες πράξεις που έγιναν προσφάτως, χαρακτηρίζονται από αβεβαιότητα και συνεχείς παλινωδίες που συχνότατα οδηγούν σε αποτυχία τις σχετικές διαπραγματεύσεις. Όλα δείχνουν ότι οδηγούμεθα σε ένα ήσυχο καλοκαίρι, με λιγότερη δραστηριότητα και, φυσικά, μικρότερο αριθμό τελικών μεταβιβάσεων της κυριότητας πλοίων.

Τό Κινεζικό αγοραστικό ενδιαφέρον για δεξαμενόπλοια (παραγώγων) φαίνεται να ικανοποιείται με την διαγραφόμενη απόκτηση των MT ROLARIS (31.100/72) και MT CERHEUS/NITSA (28.300/71) αντί δολ. 4.200.000 του πρώτου και δολ. 3.900.000 έκαστου των υπόλοιπων.

Νορβηγικό γκρουπ απέκτησε την κυριότητα των TT WIND ENTERPRISE (357.500/76), του αδελφού TT WIND EAGLE (1977), και των μικτών πλοίων VISCAYA (10.300/73) και VARRARA (104.500/73) αντί συνολικής τιμής που έγγιζε τα δολ. 30.000.000 και η οποία συμπεριλαμβάνει σύμβολαιο μεταφοράς πετρελαίου από Περσικό για Έρυθρά που μεταβιβάζεται στους αγοραστές.

Εν τώ μεταξύ, γνώσθη ότι η τιμή του MT KOEI (80.980/1978) ήταν δολ. 5.900.000 και συνδυάζεται επίσης με σύμβολαιο μεταφοράς πετρελαίου Σοβιετικής προελεύσεως.

Έλληνες αγοραστές φέρονται να αμειβόμενοι στην πώληση του Ιαπωνικού MT GEMMA TOKYO (38.550/75) στα δολ. 4.300.000.

Στην κατηγορία των μπάλκαριερς, σημαντικός αριθμός πλοίων είναι αντικείμενο διαπραγμάτευσης, ελάχιστες όμως οι τελικές πωλήσεις, γεγονός που επιβάλλει άκρα επιφύλαξη στην αναφορά σε αυτές:

— MV MALACCA (61.900/76), δολ. 5.500.000 σε συνδυασμό με σύμβολαιο μεταφοράς ή χρονοναύλωση.

— MV TAKASAGO (64.500/72), δολ.

3.400.000 σε Έλληνες.

— SS DAVID P. REYNOLDS (52.400/70 με στροβίλους) δολ. 1.750.000 σε αγοραστές του Μεξικού.

— MV BELINDA (108.000/72), δολ. 4.500.000.

— MV LEO (26.500/73), δολ. 1.800.000 σε αγοραστές της Ν. Κορέας.

— MV TATRA (71.700/77), δολ. 5.300.000 σε Σκανδιναβούς.

— MV KATERINA (26.880/1968), δολ. 850.000 σε Έλληνες.

Τέλος, τό MV CHARIOT BULKER έπειτα από πλειστηριασμό πέρασε σε Έλληνες του Λονδίνου αντί τιμής δολ. 2.300.000 με παράδοση Χόγκ Κόγκ.

Στην κατηγορία γενικού φορτίου, οι αυτοί Έλληνες αγόρασαν τό MV LYCAON (16.120/1976 στην ΕΣΣΔ) αντί δολ. 1.200.000 και τό γερμανικό SD 14 του 1971 MV JOSEPH ROTH αντί δολ. 780.000. Ένα αδελφό πλοίο, τό MV CLAUDIA KOGEL του 1972 φέρεται επίσης πωλούμενο στα δολ. 820.000.

Τέλος, τό πλοίο εμπορευματοκοβωτών MV EVER VALIANT (18.830/1977 με 1.174 TEU) συνεφωνήθη στα δολ. 10.000.000 και περνά σε αγοραστές της Ν. Κορέας.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό φαινόμενο της υπερπληρώσεως των διαλυτηρίων με πλοία που αναμένουν τη σειρά τους για διάλυση, σε συνδυασμό με όρισμένες έγγενεις δυσκολίες εμπορικής ή συναλλαγματικής φύσεως τείνουν να άπνεκρύνουν τό αγοραστικό ενδιαφέρον στον ευρύτερο χώρο της Άπω Ανατολής. Σποραδικές μόνος πράξεις αναφέρθηκαν σε χαμηλά σε σύγκριση με τό πρόσφατο παρελθόν επίπεδα.

Τό TT OHSHIMA MARU (33.900 τόνων βάρους) μόλις έπιασε τα δολ. 115 ανά τόνο ενώ παρόμοιο πλοίο τό Μάρτιο ή Άπρίλιο άνετα θά πληρωνόταν δολ. 138.

Τρία ή τέσσερα πλοία αγοράστηκαν σε άλλες περιοχές για τελική παράδοση Ταϊβάν, ή συμφωνηθείσα παράδοση όμως και τυχόν άλλοι όροι που σχετίζονται με την πώληση

δέν επιτρέπουν εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων και σχολιασμό.

Στόν Ίνδικό Ώκεανό, ή Ίνδια κράτησε κάπως τό ενδιαφέρον με μικρό αριθμό αγορών σε Ικανοποιητικά επίπεδα όπως του MV NATKO NODILO (4.700 τ.) στα δολ. 118.25 και 3-4 ακόμη μονάδων μεταξύ 5-9.000 τόνων σε τιμές κυμαινόμενες μεταξύ δολ. 116-120.

Αντίθετα, τό Πακιστάν παρέμεινε σχεδόν άπρακτο και ή αναφερθείσα πώληση του ψυγείου MV SYROS (4.720 τ.) στα δολ. 95 ασφαλώς δέν έμπνέει αισιοδοξία.

Δύο πωλήσεις στό Μπαγκλαντές κινούν κάπως τό ενδιαφέρον, όπως τό T/T VITREA (9.700 τ.) στα δολ. 130 και του Ro/Ro MV GREIG (5.400 τ.) σε άγνωστη τιμή.

Στόν Ευρωπαϊκό χώρο επικρατούσε χαρακτηριστική ήσυχία δέν τούς Ισπανούς άπρόθυμους για νέες αγορές.

Δύο ή τρεις πωλήσεις στόν Έλληνικό χώρο δέν άφησαν τούς σχετικούς όρους να γνωσθούν στην αγορά.

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Μία σύντομη αναφορά στό χώρο των ναυπηγέων άποτελεί ίσως χρέος προς τούς αναγνώστες μας. Καί είναι ασφαλώς σύντομη, διότι ή γενική άπραξία δέν επιτρέπει να επεκταθεί κανείς χωρίς να πλατυλογήσει.

Κάτω από τη διεθνή πίεση, φαίνεται ότι και τα ναυπηγεία εκείνων των χωρών, που μέχρι σήμερα προσέφεραν κάθε εύκολία για εξασφάλιση πελατείας μένουν διστακτικά. Ήδη υπάρχει μία άπροθυμία στην άποδοχή τιμών κάτω του κόστους. Παράδειγμα ή πρόσφατη διαπραγμάτευση σε Κορεατικά ναυπηγεία για 10 συνολικά πλοία παραγώγων πετρελαίου, που φέρεται σε άποτυχία.

Στήν Ιαπωνία, πέρα από τις ντόπιες παραγγελίες ρουτίνας, στις όποιες και αυτοί οι ναυπηγοί φαίνονται αδιάφοροι, τίποτα ουσιαστικό δέν υπάρχει προς σχολιασμό.

Σε παγκόσμια κλίμακα, ή ναυπηγική δραστηριότητα φαίνεται ουσιαστικά άνύπαρκτη, και, όπου κάτι συζητείται, αυτό αναφέρεται σε μη συμβατικά πλοία ή περιλαμβάνει ρυθμίσεις (σύμβολα μεταφοράς, χρονοναυλώσεις, ειδική χρηματοδότηση) που δέν επιτρέπουν συγκριτική μελέτη και σχολιασμό.

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962

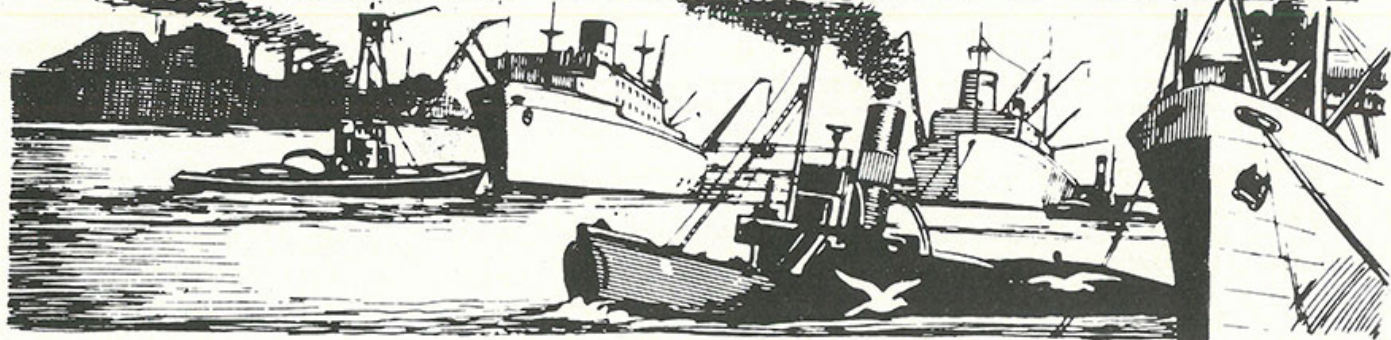
4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1201/960 June 15th, 1985

MARGINAL TERMS

Although the temporary character of the new PASOK government does not allow it to take important decisions and act on them, we must reiterate the need for the decisive measures that we said would have to be taken after the election. And this because the message that is coming through is very clear: up until the autumn, when a "reasonable" increase in the demand for tonnage is expected, and which should bring with it a "reasonable" increase in freight rates, ships employed in the bulk trade must be able to function on "marginal" charter rates available. In other words, there must be considerable belt-tightening so that running costs can become compatible with these "marginal" rates and, at the same time, productivity must increase.

In the attainment of this end — i.e. in adapting the running costs of Greek ships to "marginal" rates which have been set and which will apply for a long time

to come and until there is a balance in the supply and demand for tonnage and until protectionism is effectively combated with common measures — it is the opinion of this journal that besides the owners, the government and the seamen should and could make a decisive contribution. The former by avoiding any direct or indirect addition to these costs and by taking a series of measures that could reduce these costs, as suggested by the Union of Greek Shipowners. The latter, by maintaining the ships they work on in tip-top condition and avoiding damage through neglect or faulty maintenance which result in increased insurance rates, fines and other unnecessary expenses. Greek-flag ships must become as economical to run as their Greek-owned foreign-flag competitors so that the other objective of repatriation can also be attained.

for his electoral success and assuring him that the shipowners would always be at the forefront of every effort for the good of the country and the prosperity of the Greek people.

THE PROPER DIMENSION

Mr. Gerasimos Arsenis, in his talk at the Ministry of Mercantile Marine when he took over his duties as minister, described Greek merchant shipping as a vital aspect of the national economy, of national independence and of Greek society. He expressed his optimism for the future and observing that "Greek genius" would again bring better days and that it was not the first time there has been a crisis in shipping.

Mr. Arsenis then met with the directors of the Greek Shipowners' Union who mentioned to him the problems faced by Greek shipping. Mr. Arsenis replied he would do his best to solve them and appointed his adviser, Mr. C. Nanos, as a liaison between himself and the Union.

Finally, the Union sent a telegram to the prime minister congratulating him

VINDICATION

In the preliminary views of the Greek Shipowners' Union on the Memorandum of the EEC Commission for a common shipping policy there is a paragraph which completely vindicates this journal which has always maintained, and continues to maintain that the greatest long-term problem of Greek shipping is how to fight against protectionism which threatens its very survival. It is a problem that can only be solved by the EEC the largest and most powerful trade organization in the world.

The Union's view is as follows: "The Greek Shipowners' Union believes

es that the EEC, the largest trading power, could effectively counter act of protectionism by Third World countries both with regard to bulkers and liners and ensure their operation in an environment of free trade competition".

This comes in answer to those who had gone as far as to become abusive against the position taken by "Naftika Chronika" on the vital problem of combating protectionism.

THE VISIT TO THE SOVIET UNION

The visit to the Soviet Union by a delegation of the Greek Shipowners' Union has been postponed once more and, provided the Soviets agree, will take place between the 15th and 30th of September.

The whole thing started with an invitation from the Soviets for a visit which was due to take place at the end of last year. However, because elections were due at the Union at that time, it was postponed for the last week in June or the first week in July. But the Soviet hosts will be taking their annual holiday at this time so the visit was postponed a third time to the 15th - 30th September this year, provided there are no further hitches.

THE SEMINAR ON SHIPPING MATTERS AND FINANCING

In the last week of September a seminar will be held on shipping matters and financing at the Maritime Club of Piraeus for the third year running. The seminar has been organized by the Maritime Club and City of London University. It will again be chaired by Professor Costas Grammenos and will be attended by distinguished personalities of the shipping and banking world. Mr. Grammenos will also preside over the Panarabian Economic and Shipping Congress

which is due to take place in January, 1986 at Kuwait.

The Piraeus Maritime Club has announced that it is granting a scholarship to the top of the class at the Superior Industrial Academy of Piraeus, Evangelos Papaconstantis, for postgraduate studies in shipping and finance at the Maritime Centre of City of London University.

A NEW ASSOCIATION

A new association has been added to the many owners' organizations around the world. It is the International Oil Supply Ships Association (ISOA) which consists of the owners of supply ships which operate around oil platforms.

Although the Association has its headquarters in London, its first meeting, which took place in May, was held in Houston, Texas. According to its chairman, who is the general manager of Smith - Lloyd BV, the association will not concern itself with matters which could be interpreted as being in favour of restricting activity in this field but will aim at developing greater cooperation among its members for solving technical problems and exchanging information of common interest.

Our country, although active in the field of oil-producing and exploration activity, has not shown any interest as yet in the field of such supply ships. However, the ISOA will be holding its second meeting in London, in September, and anyone interested can apply to the International Chamber of Shipping for more details.

GREEK SURVEYOR APPOINTED DISTRICT MANAGER FOR DNV

Det norske Veritas Greece has announced the appointment of Senior Surveyor Mr. Ioannis Kourmatzis as manager for Kobe district.

Mr. Kourmatzis, 32, joined Veritas in 1976. After a 2 year period at Veritas Office at Oslo Norway, Mr. Kourmatzis has worked as surveyor at the Society's offices in Rotterdam and Piraeus. In 1984 he has been appointed as leader for Veritas Service Center Piraeus.

Veritas Kobe is the Society's biggest district in Japan, amongst its 12 offices in this country, and comprises the stations of Kobe, Tamano, Tsu and Mizushima.

THE STATUE ON BEDLOE ISLAND

Exactly one hundred years ago, in June 1885, a strange, heavy cargo was

loaded into the holds of the French ship "Isere" at Rouen. It was the famous Statue of Liberty which was being sent as a gift from France to the United States in celebration of the first centenary of American independence.

Carefully packed in 210 crates, "Liberty which lights the world" was carried to the Gare St. Lazare and taken from there by train to the "Isere". The voyage across the Atlantic was an uneventful one. It took 26 days and, on June 19, two destroyers, one French and one American, escorted the ship into New York harbour.

But the setting up of the statue on Bedloe Island took quite a long time because of the many technical and administrative problems which cropped up. Finally, on October 28, 1886, Liberty lit the world and was inaugurated before a large and cheering crowd.

Thus, after 17 months, Liberty lit the way for those entering the new world, having left the old one, as she did, to start a new life in a new continent.

50 YEARS AGO

— The need for the Directorate of Merchant Shipping to be converted into a full-fledged Ministry of Under-Secretariat with jurisdiction over the country's harbour policies has already been recognized in principle by the Prime Minister, who has the relative study in hand. The Prime Minister should take advantage of the forthcoming cabinet reshuffle to set up the new ministry, placing one of his ablest collaborators in charge of it and laying down with him the main and basic lines of the government's shipping policies. When this requirement has been met, the prime minister will have kept the promise he made last week in Piraeus. Beyond this, however, he will have earned the gratitude of the entire shipping family and of the nation as well, which has always regarded its shipping with fondness and pride.

(Naftika Chronika, No. 108, 15.6.1935)

For docking and repairs
up to 100,000 dwt

**OUR MAN
IN PIRAEUS
IS DENIS
BERNARDOS**

**Call him at S.S.R.S. Ltd. 41 33 902
for details of our facilities**



**Burrard
Yarrow
Corporation**

SHIPBUILDERS,
SHIP REPAIRERS,
GENERAL ENGINEERS

Vancouver and Victoria, British Columbia, Canada

Inquiries for both Vancouver and Victoria
Divisions: P.O. Box 86099, North Vancouver,
B.C. Phone (604) 988-2111. Telex 04-352-652.
Cable Address 'Drydock' Vancouver

A member of the Versatile Corporation group of companies

GREEK SHIPOWNERS WELCOME THE COMMON EUROPEAN SHIPPING POLICY

The Union of Greek Shipowners welcomes the EEC Commission's initiative in producing the long awaited proposals which are contained in "the Memorandum for a Common Shipping Policy" issued last March. For the first time, shipping in the EEC is treated as an industry in its own right in view of its importance as an earner of foreign exchange, as an employer at sea and ashore and for strategic reasons. A preliminary examination of the document indicates that its general drive towards a more comprehensive action shipping is both timely, in view of the present crisis and moving in the right direction. Publication of the EEC Memorandum should be seen in light of developments in the OECD general shipping policy discussions and in the on going CSG/US dialogue on maritime matters, which will determine the future of maritime relations for many years to come and for a very large part of shipping trades internationally. The Commission's document is a useful endeavour to translate the principles of the EEC Treaty into shipping terms.

This Memorandum is of wide-ranging interest to Greece, a traditional maritime and seafaring country with an extensive coastline and islands. It is a long standing position of the Union of Greek Shipowners that the principle of the freedom of the seas should prevail internationally, as the best means to a healthy maritime industry with direct benefits to the users of the shipping services and consumers. In this respect, U.G.S. welcomes the general outlook of the document, which identifies the dangers of growing protectionism in shipping internationally and proposes certain measures in redressing them. Greek owners agree with the Commission's view that

the EEC as the largest trading group in the World is in a strong position to resist successfully protectionist practices in shipping by Third Countries.

In view of the international character of the shipping industry, U.G.S. believes that the shipping policy of the EEC should focus on addressing the cargo reservation and flag discrimination practices in shipping and should refrain from taking measures to harmonise the internal conditions of the EEC shipping industry as this is premature when such harmonisation has not been achieved in the land based industries of the Community. The U.G.S. also welcomes the Commission's view that, the application of the Competition Articles of the EEC Treaty in maritime transport, is an essential part of the Community Shipping policy.

As the Greek fleet consists predominantly of bulk carriers operating on a tramp basis, the Commission's legislative proposals are insufficient as regards this sector, which encompasses 75% of the EEC flag fleet. The U.G.S. believes that the present crisis, which particularly has affected the bulk sector, has its roots in protectionist practices by various governments with the result of leaving less cargoes available to the free market and by subsidising shipbuilding these practices have directly contributed to the overcapacity of vessels in the bulk trades. In addition the EEC, being the largest trading block in the world should use its negotiating power and take vigorous steps in resisting protectionism in the bulk and liner sectors, in order to ensure that they operate in a market orientated environment.

As regards the open registry fleets UGS agrees with the Commission which endorses the Group B stance in

UNCTAD that the operation of the open registry fleets contribute beneficially to the EEC and world trade in offering sea transport services at competitive prices. Moreover, there should be intensification of port controls vis a vis standard ships under any flag.

In this respect great effort should be employed so that any EEC action should not raise the operating costs of the EEC fleets and thus place them in an even more uncompetitive position in world shipping from the present one.

In conclusion, the Union of Greek Shipowners finds the EEC Commission's Common Shipping Policy Memorandum as a realistic, pragmatic and sound basis for discussions based on a liberal policy. The Commission's document will contribute to alerting the political institutions of the Community and the national Governments to the problems that face the EEC shipping industry, and will prompt action to reverse this decline. By and large — although there is ample room for several improvements and clarification — the Memorandum and its implementation by legislative proposals, should be supported or otherwise the momentum would be lost.

NEW DELIVERIES

Cominos Bros have recently taken delivery of the bulk carrier "Esperansa" 37,000 dwt, the second vessel built by the South Korean Hyundai shipyard. The vessel is equipped with a Sultzer 5RTA low consumption engine, with four 25 ton cranes and has been registered in Panama.

Another recent delivery includes the 48,250 dwt bulker "Therassia" built at the Tsurumi Works of Nippon Kokan on behalf of the Alafouz Shipping Group.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

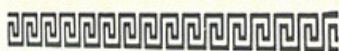
12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ



★ 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» πρός τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπάθειών τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, 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 ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσό μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρ 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

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



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



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

ΑΒΑΣ	62	10405
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	8017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	8217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10489
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9877
ΑΓΗΝΩΡ	71	9075
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	81	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3846
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	72	3085
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	18223
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11880
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'ΙΛΑΝΤ	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΤΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9178
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9309
ΑΙΗΒΟΝ	66	14333
ΑΙΗΤΖΕΣ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	71	16006
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	18800
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	18800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	18235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13333
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΤΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8805
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	13714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20980
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.	73	57761
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	18080
ΑΚΜΩΝ	71	15119

α. Γαλαξειδί 23/2	
δ. Σουέζ 12/5	
ε. Βρέμη 20/5	
α. 'Αμβέρσα 18/5	
α. Γάνδη 11/4	
α. Μπαρναγκούλα 5/5	
α. 'Ασπτοντ 9/5	
α. Σιγκαπούρη 13/5	
ἐπιπλήθη 'Αλλοδαπούς	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πόρτο Μαντριν 14/4	
ἀργεί Πειραιά	
α. 'Ανταγκάστα 13/5	
ε. Τζέντα 10/5	
α. Νταμάμ 9/5	
α. Σίμπα 17/5	
πρ. 'Ταμπό	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
στή Βαλτιμόρη 18/4	
ἀργεί Πειραιά	
στή Ρουέν	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ρουέν 13/5	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ε. Γκουέμας 27/4	
δ. Γιβραλτάρ 17/5	
α. 'Αμβέρσα 1/3	
α. 'Ακαμπα 3/5	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 18/5	
α. Σόο Σεμπαστίδο 7/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τερνέστη 20/5	
α. Πενόκωλο 17/5	
ε. Νάπολη 20/5	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ἀργεί 'Ιθάκη	
ἐπιπλήθη 'Αλλοδαπούς	
α. Σαβόνα 8/5	
ε. Πειραιά 31/1	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σάντος 13/5	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σαλβαντόρ 11/5	
δ. Γιβραλτάρ 21/5	
δ. Σουέζ 29/4	
ε. Πασιγιέ 8/4	
ἀργεί Τρινκομάλη	
δ. Κων/πολη 11/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λός Πάλας 11/5	
ε. Κουβέιτ 14/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. Νταμάμ 29/4	
α. Π. Σουδάν 20/4	
α. 'Ισκεντερούκ 7/5	
ε. Μπανγκόγκ 22/4	
ε. Πειραιά 8/4	
ε. Λάγος 1/4	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Ντόβερ 28/4	
ἀργεί 'Αργοστόλι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Λός 'Αντζελες 11/5	
δ. Γιβραλτάρ 18/5	
ε. Μπουσάν 19/4	
στήν 'Οζάκα 21/5	
ε. Σιτακόγκ 12/5	
α. Πειραιά 18/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λός Πάλας 18/5	
α. Νικόσια 28/4	
δ. Παναμά 17/5	
α. Λισαβόνα 10/5	

α. Πειραιά 8/5	
α. Τόλνα 18/5	
στο 'Ασάμπ 10/5	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 14/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/5	
α. Χάλλ 27/3	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μομπά 11/5	
α. Ρίτσαρντς Μπαί 29/4	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σάν Λορέντζο 13/5	
ε. Ρόττερταμ 3/5	
α. Χάμπτον 9/5	
α. Σιγκαπούρη 7/5	
ε. Γιοκοχάμα 19/5	
ε. Λισαβόνα 21/5	
δ. Πόρτ Σάιθ 18/5	
ἀργεί Πειραιά	

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19889
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	78	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2.	59	1012
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5888
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15888
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	80653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	68	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	18229
ΑΛΙΑΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10089
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
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
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	22248
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	74	1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2605
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
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
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13800
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	38061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	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'ΙΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	78	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13831
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378

α. Μπράνσβικ 24/4	
ε. Σ. Ζαζέρ 19/5	
α. Βενετία 17/5	
α. Ρεσίφ 18/5	
α. 'Ματ Λόντον 9/5	
α. Λ. 'Αντζελες 19/4	
ε. Λάγος 23/4	
δ. Κων/πολη 23/4	
δ. Θέρντε 'Αία 7/5	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σουέζ 18/5	
ε. Σπλιτ 15/5	
α. 'Αμυδούρο 8/5	
α. Γκρήν Μπαί 11/5	
α. 'Οριτάνο 18/5	
α. Καμάιχι 19/5	
α. Ναγκόγια 18/5	
α. Χάμπτον 17/5	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. 'Υμούιντεν 9/5	
ἀργεί Σάρζα	
δ. Γιβραλτάρ 20/5	
α. Ρίο Γκρόντε 7/4	
ε. Λόρεν 13/5	
ε. Πειραιά 20/5	
δ. Παναμά 15/5	
δ. Κόμπε 18/5	
α. Μπανγκόγκ 14/5	
α. Γουέστερβικ 8/5	
μετ. 'Ορτάνς (Μαλτ.)	
ἀργεί Πειραιά	
α. Γκουαγιακούιλ 7/5	
α. Κόμπε 11/5	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Σιγκαπούρη 8/5	
ε. Λάγος 22/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/5	
ε. Γιοκοχάμα 26/4	
ε. Κουινγκντό 10/5	
ε. Τζουμπάι 7/5	
ἐπισκευές 'Αμβέρσα	
ε. Σ. Μάικα 18/5	
δ. Γιβραλτάρ 16/5	
α. Δουνκέρκη 18/5	
α. Λισαβόνα 18/5	
δ. Ντόβερ 18/5	
α. Γιοκοχάμα 17/5	
ε. Π. Χάρκωρτ 10/5	
ε. Μαδέιρα 13/5	
ὕπο ναυπηγήσει	
δ. Π. Σαίθ 11/5	
πρ. 'Αίγιος Κόσμος	
α. Πειραιά 8/5	
στο 'Ασάμπ 8/5	
ε. Π. Μαχάμεντ Κασίμ 2/5	
α. Χόγκ Κόγκ 13/5	
α. Φέλιξσοου 20/5	
α. Ρίτσαρντς Μπαί 18/4	
ε. Σαν Νικόλας 12/5	

ε. Γκουαγιακούιλ 12/5	
α. Λομέ 19/4	
α. Χάβρη 17/5	
ε. Αίσι 13/5	
ε. 'Αμβέρσα 21/5	
ε. Ν. 'Υόρκη 18/5	
στο Λάγος 3/5	
δ. Καυμάν Μπράκ 17/4	
α. Λός Πάλας 18/5	
ε. Καλαμπόρ 29/4	
α. Λάγος 30/3	
α. Λομέ 18/5	
ε. 'Σκλάντ 15/5	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 8/5	
α. Π. 'Εσκουβέλ 12/5	
α. Τσαγκαουράμας 8/5	
α. Γάνδη 4/5	
α. 'Αντεν 1/5	
δ. Σουέζ 17/5	
α. Λός 'Αντζελες 22/4	
στη Βαρκελώνη 9/5	
δ. Παναμά 7/5	
α. Μπανγκόγκ 11/5	
δ. Π. Σαίθ 15/5	
ε. Κουινγκντό 4/5	
ε. Κουβέιτ 16/5	
α. Σάντος 9/5	
α. Βουλώνη 18/5	
ε. Ρό 'Ιανέιρο 29/4	
α. Κουσίρο 9/5	
δ. Παναμά 17/5	
α. Μπανγκόγκ 8/5	

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	68	23392
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13838
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18834
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40318
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α' Λ.	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79748
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΑ	64	11034
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16846
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	85	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	18438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ	73	6350
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383
ΑΝΤΑΡ	70	16973
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30822
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8885
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΚΟΝΟΤ	68	24877
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ' ΤΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	78	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ	78	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	80	7839
ΑΡΙΕΤΤΑ	85	17113
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	38099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13800
ΑΡΙΩΝ	73	13833
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	85	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	85	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	8908
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	78	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	78	10142
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19833

α. Π. Σουδάν 20/4	
α. Ρότερνταμ 21/5	
άρχει Πειραιά	
α. Τζέντα 3/5	
μεσογειακές μεταφορές	
υπό ναυπήγηση	
άρχει Άμβουργο	
ε. Ρίτσαρντς Μπαί 19/5	
ε. Πόρτο Όρντ 17/5	
α. Σίμα 19/5	
α. Μπιλμπάο 18/5	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 19/5	
α. Π. Γουάσκοτ 1/5	

άρχει Πειραιά	
ε. Γάνδη 15/5	
α. Φάλασινγκ 31/3	
ε. Γιούρπορτ 21/5	
α. Λός 'Αντζελες 9/5	

δ. Π. Σαϊδ 17/5	
α. Γκρήν Μπαί 15/5	
α. Ρεσίφ 6/5	
μετ. 'Ανθ' (Ονδ.)	
ε. Χιμέ 18/5	
α. Χάβρη 5/5	
ε. Ρουέν 18/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Τζέντα 13/5	
άρχει Πειραιά	
ε. Ρότερνταμ 19/5	
άρχει Σύνδευ	
άρχει Πειραιά	
α. Ρουέν 18/5	
α. Λός Πάμας 17/4	
δ. Π. Σαϊδ 17/5	
άρχει Πειραιά	
μετ. 'Φάγκ Μαρία' (Ελ.)	
α. Ντάρμπαν 30/4	
άρχει Πειραιά	
άρχει Χαλκίδα	
άρχει Πόρτσμουρ	
δ. Γιβραλτάρ 3/5	
α. Γιούρπορτ 4/5	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/4	
δ. Κων/πολη 17/5	
υπό ναυπήγηση Σασέμπο	
α. Σιγκαπούρη 9/5	
α. Αύγουστα 14/4	
α. Κόρκ 19/5	
α. Ουλσάν 25/4	
α. Κόρπους Κρίστι 2/5	

δ. Παναμά 19/5	
ε. Μπρεμερβάν 22/5	
δ. Σουέζ 17/5	
α. Ντάρμπαν 17/5	
άρχει Πειραιά	
α. Ροζάριο 3/4	
ε. Βαλτιμόρη 9/5	
α. Μόχα 29/4	
α. Ρίτσαρντς Μπαί 17/5	
άρχει Πειραιά	
ναυπηγ. Τόκιο	
ε. Μπιλμπάο 5/5	
ε. Φιλαδέλφεια 18/5	
α. Σάντος 11/5	
α. Φόντρες 18/5	
άρχει Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 12/5	
ε. Νάντη 17/5	
ε. Νουακτσί 13/5	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
δ. Μπρανσμπάτελ 10/5	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	

α. Σιγκαπούρη 15/5	
ε. Μπρανσμπάτελ 20/5	
α. Λός Πάμας 19/5	
άρχει Πειραιά	
στο Γκάλβεστον	
α. Σουέμα 7/5	
άρχει 'Ιδγκ	
άρχει Πειραιά	
ε. Βομβάη 13/5	
άρχει Πειραιά	
ε. Ρότερνταμ 20/4	
α. Τσάνα 26/2	
α. Πειραιά 4/5	
α. Πανγίνγκ 23/4	
ε. Μπιλμπάο 14/3	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γιοκοχάμα 15/5	
α. Πειραιά 17/5	
α. 'Αντίγκανα 6/5	
α. Λίβερπουλ 19/5	
α. Μπ. 'Αλρες 18/5	
άρχει Στουλίδα	
άρχει Στουλίδα	
άρχει Στουλίδα	
ε. Σλάισκι 11/5	
άρχει 'Ελευσίνα	
ε. Κλήβελαντ 20/5	
στη Μιζούσιμα 9/5	
α. Ν. 'Ορλεάν 9/5	
α. Φρημάντλ 25/3	
στο Κουβέιτ	
ε. Μορμουγκάο 12/5	
α. Π. 'Ελζαμπέθ 16/5	
ε. Πειραιά 14/5	
α. 'Ικχών 3/5	
ε. Σύνδευ 7/5	
άρχει Γάνδη	
α. Κουσίρο 6/5	

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	68	18094
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25083
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	68	35001
ΑΣΙΑ	67	9525
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	8478
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ'	70	13383
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΟΡ	78	29880
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611
ΑΣΤΥΑΛΛΑΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9486
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	18056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ'	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ'	78	5888
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΙΣΜΑΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	8103
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	80	3478
ΑΥΡΑ	68	9624
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4588
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	8474
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΣΣΙΑ (δ.)	58	16944
ΑΦΡΟΣ	68	3340
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΝΤΑ	68	13762
ΒΑΡΔΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9289
ΒΗΤΑΣΑΝ	68	19633
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005
ΒΙΝΤΖΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811
ΒΟΛΟΣ	75	6952
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΒΥΡΩΝ ΓΕΝΕΟΣ	72	28021
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11289
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	38038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	88	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	18037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15289
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΝΣ	67	15421
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	70	18634
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΩΣ	68	10544

μετ. 'Μιλένα Α.' (Μάλ.)	
ε. Σιμίζου 18/5	
άρχει Πειραιά	
α. Μπαρράν 20/5	
α. 'Αμστερνταμ 15/5	
άρχει Πειραιά	
Διάλυση Πακιστάν	
α. Λός 'Αντζελες 13/5	
ε. Πόρτλαντ 15/5	
ε. Μπαρναγκουίλα 25/4	
δ. Σουέζ 12/5	
α. Πειραιά 28/3	
α. Μπαρναγκόνγκ 8/4	
α. Σόο Φρανσίσκο 11/5	
στη Λός Πάμας 17/5	
δ. Κων/πολη 18/5	
α. Βοστώνη 11/5	
α. Π. 'Εβεργκλέιντ 8/5	
α. Σάντος 9/5	
ε. Ντάρμπαν 19/5	
α. Βρέμη 17/5	
α. Μοντεβιδέο 8/5	

α. Ν. 'Ορλεάνη 21/4	*
α. 'Ικχών 22/4	
δ. Κων/πολη 12/5	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Πειραιά 6/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/4	
ε. Χουρόν 12/5	
στην 'Αλεξάνδρεια	
α. Κεϋχάν Τέρμ. 9/5	
α. Πειραιά 11/10	
α. 'Αβουμμούσ 9/5	
α. Πόρτσμουρ 7/5	
α. Λεμεσός 6/5	
α. Γιβραλτάρ 2/5	
ε. Τόκιο 13/5	
άρχει Σετουμπάλ	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 8/5	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Κων/πολη 13/5	
α. Κίγκστον 11/5	
άρχει Χαλκίδα	
άρχει Πειραιά	
διάλυση Πακιστάν	
ε. Νταμπί 12/5	
ε. Ροζάριο 9/5	
άρχει Γάνδη	
διάλυση Πακιστάν	
ε. Σαγκάη 25/4	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Καράτι 15/5	

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Νταμάμ 25/3
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	18500	ε. Βαρκελώνη 18/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	88	38124	δ. Σκάω 12/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	ε. Ντάρμπαν 3/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	85	21374	αργεί Πόρτσμουπου
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	δ. Κων/πολη 22/4
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Ν. Μαγκαλόρ 28/4
ΓΟΥΛΑ	68	9717	ε. Ούσικαπούνκι 3/5
ΓΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Φρήτσαν 13/5
ΓΟΥΝΙΤΥ	57	4734	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στών Πειραιά
ΓΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038	α. 'Οράγιενσταντ 4/4
ΓΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	αργεί Λευκάδα
ΓΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Σιενφουέγκος 22/4
ΓΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	18095	μετ. «Σήκαριε» (Κ.)
ΓΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Φουτζέιρα 9/5
ΓΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	18561	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Χάβρη 17/5
ΓΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Σάντος 18/5
ΓΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Κοτονού 8/5
ΓΩΤΑ	62	10183	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	85	2988	α. Φουτζέιρα 18/5
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	85	3998	α. Αύγουστα 11/5

ΓΚΑΛ	70	15302	α. Ρουέν 17/5
ΓΚΑΛ ΦΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5
ΓΚΑΛ Φ ΡΗΦΕΡ	80	7869	αργεί 'Αστακό
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1438	αργεί Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	δ. Παναμά 1/5
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	στών Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	85	5836	αργεί 'Ελευσίνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΑΡΡΟΥ	67	51844	α. Χάμπτον 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΚΛΟΥ	68	18275	α. Φουτζέιρα 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	18014	πρ. «Ντόνα 'Ορτανσία II»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	18439	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΗΓΚΛ	76	13038	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	18439	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΝΔΡ	83	24843	ε. Σαφάγκα 28/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Παναμά 17/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Μπ. 'Αίρες 23/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΛΑΚ	77	13027	ε. Μπάγια Μπλάνκα 17/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΑΓΟΣ	74	18439	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	18275	ε. Ταμπόκο 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Παναμά 10/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ε. Γκουέμας 4/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Ρουέν 7/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΗ	65	7952	αργεί Ρίβερ Φάλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	δ. Παναμά 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΑΝ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Π. Καμπέλο 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Μπαρμπάντος 24/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΤΑΡ	75	13038	δ. Παναμά 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΕΝΝΟΥ	77	14531	α. Μπανεβαβεντούρα 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	α. Μπάγια Μπλάνκα 13/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	δ. Παναμά 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΡΙΟΥ	72	12959	δ. Παναμά 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13038	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Λ. 'Αντζέλες 28/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΑΓΚ	72	43479	δ. Γιβραλτάρ 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Σούντι 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	75	13038	α. Μπ. 'Αίρες 17/4
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12483	α. Σάντος 13/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109893	στο 'Οράν 10/3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	63	15381	επωλήθη διάλυση
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	α. Σηάτλ 14/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Ζντάνοβ 19/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	68	23390	αργεί Τρινκομάλη
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ	71	18308	δ. Κων/πολη 12/5
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	α. 'Ελευσίνα 15/3
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	18229	αργεί 'Αργοστόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942	αργεί Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	69	28356	ε. Αύγουστα 15/5
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘ	68	20723	ε. Τζέντα 2/5
ΓΟΡΓΩ	58	7081	α. 'Αστακό 11/4
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΣΤ	62	1427	στών Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19284	δ. Παναμά 24/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19284	α. Λισσαβώνα 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΤΖΑΣ	75	19451	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19284	ε. Νταμάμ 17/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19428	δ. Κων/πολη 11/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19284	δ. Σουέζ 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Σετουμπάλ 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19284	στο Ντάρμπαν 20/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19285	δ. Σουέζ 27/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	δ. 'Επτανόρα 5/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Ρότερνταμ 20/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817	ε. Λίβερπουλ 21/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	α. Αύγουστα 19/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	δ. Γιβραλτάρ 21/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Σαλβαντόρ 12/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Σάντος 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300	ναυπηγ. Σκαρμαγκά
ΓΡΕΓΟΖ	59	9191	αργεί Γαλαξείδι

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Λίβερπουλ 25/4
ΔΑΝΙΑ	63	13828	αργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Ξινγκάνγκ 10/5
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7884	αργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Ρεσίφ 1/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Γκντάνσκ 14/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	68	9410	δ. Κων/πολη 18/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	85	11908	στο Μπαντόρ 'Αμπάς

ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Μονρόβια 1/5
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. 'Ημοχαβν 15/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/5
ΔΗΜΗΤΡΑ	89	9881	ε. Ραβέννα 17/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Κάρντιφ 29/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 18/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958	ναυπηγ. Τόκου
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9848	αργεί Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	μετ. «Τερνινγκ Πόιντ» ('Ελ.)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	αργεί Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	58	8243	αργεί Μίνα Σακρ
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Γκαλβέστον 28/4
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19186	ε. Βίλα Κονστιτούτιον 15/5
ΔΙΔΩ	70	10378	επωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	αργεί 'Ιθάκη
ΔΙΟΥΥΣΣΟ (δ.)	62	23160	α. Μαμουλά 4/5
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Μπωμόντ 9/5
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887	δ. Π. Σάιτ 15/5
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	α. Μίνα αλ Φαχάλ 24/4
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρνακα 19/5
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	δ. Σουέζ 8/5
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16328	ε. Βουβάη 9/5
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	84	21300	δ. Γιβραλτάρ 15/5
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	72	18398	α. 'Αδελαΐδα 18/5

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	αργεί Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ντάρμπαν 20/4
ΕΒΡΟΣ	62	20372	αργεί Γαλαξείδι
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	αργεί Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Γκίλονγκ 12/5
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Λός Πάλας 8/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. 'Αμστερνταμ 21/5
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	ε. Παράνδουα 3/5
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985	στη Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48887	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/4
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	αργεί Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	Διάλυση Κίνα
ΕΚΤΩΡ	70	18258	ε. Π. Κέμπλα 15/5
ΕΚΤΩΡ	75	14523	ε. Λάγος 29/4
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	ε. Σουέζ 19/5
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	ε. Σάν Φρανσίσκο 19/5
ΕΛΑΦΙ	68	19495	ε. Παράνδουα 8/5
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Σαγκάη 17/4
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	ε. Νικόσια 18/5
ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ I	64	10652	αργεί Στυλίδα
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	α. Πειραιά 20/5
ΕΛΕΝΗ	63	10936	α. Κοσίιν 7/5
ΕΛΕΝΗ	60	1995	αργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	α. Ρίο 'Ιανέιρο 1/5
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Λίβερπουλ 7/5
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	ε. Γκουγκουά 7/5
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6006	ε. Φαδελφεία 17/5
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	ε. Μουπάσα 15/5
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	α. Φρημάντλ 15/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μ. Αίγες
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	12315	α. Βασκαπατνάμ 18/5
ΕΛΛΗ	78	11282	α. Ρότερνταμ 18/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237	δ. Γιβραλτάρ 20/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Λισσαβώνα 18/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	δ. Κων/πολη 9/5
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	18207	ε. 'Ημιγγκχαμ 20/5
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Π. Τάλμποτ 18/5
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Μπ. 'Αίρες 25/4
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	ε. Τερνίφ 19/5
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	αργεί Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9885	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/5
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	18822	ε. Μπρέικ 14/5
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Λισσαβώνα 26/4
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	αργεί Πειραιά
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΝΟΣ	65	27830	αργεί Σετουμπάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	δ. Κων/πολη 15/5
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	αργεί Πειραιά
ΕΝΤΕΒΟΡ I	84	22208	α. Σιγκαπούρη 27/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	74	13887	πρ. «Εντερπράιζ I»
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Π. Τζούντ 13/5
ΕΣΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Πόρτλαντ 23/4
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10008	ε. Ρουέν 18/5
ΕΠΟΣ	77	9788	ε. Μουπλά 18/5
ΕΠΟΣ	78	8053	αργεί Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	ε. Πειραιά 20/5
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	128140	αργεί Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Γκίλονγκ 28/3
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Πειραιά 3/5
ΕΡΟ'Ι'Κ.ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	αργεί Χαλκίδα
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α. Κολόμπο 14/2
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Ροζάριο 13/5
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Χάλιφαξ 14/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Π. Σάιτ 14/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	δ. Ντόβερ 8/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	18844	α. Σιγκαπούρη 11/5
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	αργεί Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/5
ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Θάντερ Μπαϊν 14/5
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Σουραμπάγια 19/5
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10008	α. Ρεγιουντιόν 17/5
ΕΥΝΟΙΑ	70	10008	αργεί Χαλκίδα
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	58	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΛΟΣ	73	10713	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/5
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	αργεί Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	αργεί Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6880	ε. 'Ημοχαβν 13/5
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	αργεί Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10998	α. Γιοκοχάμα 13/5
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Σάουθεντ 13/5
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57180	α. Χρίστιανσεντ 25/4

ZANET.....	86	4503	α. Πειραιά 28/4	63	12407	άρχει 'Αργοστόλι
ZANNHΣ.....	81	22857	ε. Βαλτιμόρη 15/5	78	14983	ε. Ντάρμπαν 13/5
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	74	30188	α. Π. 'Αντζελος 18/4	69	14318	ε. Ν. Μαγκάλος 11/4
ZANTE (δ.).....	69	54282	δ. Γιβραλτάρ 17/5	72	18704	α. Αύγουστα 11/5
ZETTA.....	71	20518	α. Χαμίνια 13/4	59	4632	άρχει Χαλκίδα
ZHNOBIA.....	68	15841	πρ. *Ερμιόνη*	68	28537	άρχει Πειραιά
ZHNO.....	81	23100	α. Φουκουγιόμα 8/5	57	9061	δ. Σουέζ 13/5
ZINI.....	76	11348	ε. Πειραιά 8/5	76	3824	α. Ρεγιούνιν 18/5
ZYGOΣ.....	78	19186	ε. Χαμίνια 10/5	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ZYGOΣ.....	69	3490	άρχει 'Αστακό	77	8750	α. 'Αμβέρσα 3/4
ZΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	65	34501	άρχει Πειραιά	70	14370	δ. Σουέζ 2/5
ZΩΗ.....	70	2865	άρχει Πειραιά	60	10187	άρχει Γαλαξείδι
HZY PA'NTER.....	81	4617	άρχει Πειραιά	66	38878	δ. Γιβραλτάρ 10/5
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.).....	72	54719	ε. Φιλαδέλφεια 11/5			
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035	α. Αύγουστα 2/5			
ΗΡΩ.....	65	23390	πρ. *Μπαγκλαντές			
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16700	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5			
ΗΣΤΠΟΡΤ.....	87	27018	άρχει 'Αργοστόλι			
ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	66	21374	άρχει Λονδίνο			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ.....	84	16794	α. Βανκούβερ 30/4			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ.....	76	14052	α. Τσάρλεστον 11/5			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.).....	77	78088	ε. Λισσαβόνα 18/5			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.....	78	15680	ε. Χιούστον 8/5			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.....	77	15680	ε. Βανκούβερ 17/5			
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.....	68	12860	δ. Π. Σαΐδ 17/5			
ΘΑΝΙΚΙ.....	61	9518	άρχει Πειραιά			
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣ.....	64	4626	άρχει Πειραιά			
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.).....	69	51732	άρχει Πειραιά			
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	76	9444	ε. Λάγος 29/3			
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.....	72	9986	α. Λάρνακα 19/3			
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.....	72	22866	ε. Σαγκάη 10/5			
ΘΕΚΟΣ.....	78	16885	α. Μπάχια Μπλάνκα 15/5			
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ.....	68	35477	α. Μουτσούρη 11/5			
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ.....	73	69904	ε. Σιγκαπούρη 20/5			
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.....	65	41872	άρχει Πειραιά			
ΘΕΟΜΑΝΑ.....	65	40473	άρχει Πειραιά			
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.).....	68	44863	ε. Φίναρτ 21/5			
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24.000	α. Μορμουγκάο 15/5			
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ.....	77	16380	δ. Γιβραλτάρ 13/5			
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.).....	55	8992	άρχει Πειραιά			
ΘΕΤΙΣ.....	74	35540	α. Λός 'Αντζελος 8/5			
ΘΗΡΑΣΙΑ.....	84	28100	ε. 'Ανταμπίγια 12/5			
ΙΔΕΑ (δ.).....	65	41195	ε. Πειραιά 20/5			
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	67	4390	εγκαταλείφθη 'Αμπιτζάν 1/5			
ΙΟΛΙ.....	72	4999	α. Πειραιά 21/5			
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	20980	δ. 'Ελσινόρη 25/4			
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	15498	α. Πειραιά 10/5			
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ.....	62	10420	πρ. *Πατρίς*			
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	65	8002	ε. Βρέστη 20/5			
ΙΟΝΙΟΝ.....	70	15387	α. Αύγουστα 8/5			
ΙΟΣ.....	85	34400	ναυπηγ. Τσουρούμι			
ΙΧΘΕΙΣ.....	77	19166	α. Νικόσια 18/4			
ΙΩ.....	69	8909	άρχει Ντάρμπαν			
ΙΩΑΝΝΑ Ε. (δ.).....	61	22075	δ. Π. Σαΐδ 14/5			
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	59	3139	α. 'Αστακό 18/10			
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	68	16227	α. Ρεσίφ 9/4			
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.).....	82	30041	α. Ν. 'Υόρκη 24/4			
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ.....	76	18023	δ. Γιβραλτάρ 15/5			
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ.....	68	10322	ε. Βομβή 4/5			
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.).....	69	50998	ε. Σουέζ 11/5			
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	12772	στο Τζιμπουτί 18/5			
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772	δ. Κων/πολη 8/5			
ΚΑΘΡΙΝ Α.....	70	18285	α. 'Ασντοντ 17/5			
ΚΑΛΑΒΡΙΑ.....	66	24306	ε. Σιενφουέκος 5/5			
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	74	15938	άρχει Λονδίνο			
ΚΑΛΜΑΡ.....	51	6199	ε. Π. Μαχάμεντ Κασίμ 11/5			
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.....	73	11349	ε. Ρότερνταμ 21/5			
ΚΑΛΥΨΩ.....	73	8172	α. Κασσιούνγκ 18/5			
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14568	στο Κιουράκας 8/3			
ΚΑΜΠΟΣ.....	71	13116	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 8/5			
ΚΑΝΑΡΗΣ.....	79	19037	α. Τζέντα 18/4			
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.).....	78	151225	α. Θεόντα 8/5			
ΚΑΠ ΙΤΕΑ.....	71	4960	ε. Π. Σαΐδ 17/5			
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ.....	74	3800	α. Νταμπιέρ 11/5			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850	άρχει Χαλκίδα			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	68	24801	στο Ούμ Κονάορ			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313	άρχει Χαλκίδα			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ.....	68	24688	α. 'Αμβέρσα 20/5			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	67	8113	ε. Μπανγκόκ 7/5			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.....	69	10839	δ. Σουέζ 20/5			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	14807	ε. Παναμά 5/5			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ.....	67	18098	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ.....	68	23372	ε. Παναμά 5/5			
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ.....	80	32600	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	63	15819	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΡ (δ.).....	72	58185	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	13531	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ.....	82	32241	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ.....	60	9163	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....			ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.).....	76	123648	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.....			ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	77	21194	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.....	61	13338	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.....	66	19595	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	15981	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ.....	73	23688	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΟΛΟΒΑ.....	75	29314	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΜΕΝ.....	65	23391	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ.....	13	13098	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΜΕΝ ΣΕΡΕΝΑ.....	72	15952	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ.....	72	13098	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	68	10582	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΟΣ.....	67	12702	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	23	34087	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	16040	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΣΚΑΝΤΑ.....	63	12407	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΣΟΣ.....	76	14983	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΣΑΝΔΑΡΑ.....	69	14318	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΣΙΑ.....	72	18704	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥ.....	59	4632	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ.....	68	28537	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	57	9061	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	76	3824	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.).....	58	2580	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.....	70	14370	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΤΙΕ.....	60	10187	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΑΤΙΝΑ (δ.).....	66	38878	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ.....	66	29955	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ.....	72	14851	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ.....	73	9219	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ.....	62	11416	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ.....	71	9888	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ.....	78	9882	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ.....	77	9736	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	10480	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ.....	71	9984	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ.....	72	10013	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ.....	74	8896	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ.....	78	8890	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ.....	69	12251	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΟΥ.....	75	16307	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ.....	58	5250	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΗΦΕΥΣ (δ.).....	71	16400	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.).....	78	245140	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΙΝΑΡΟΣ.....	67	12701	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΙΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ.....	77	17300	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΛΑΖΙΚ (μ.).....	73	73492	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΛΕΑΝΘΗΣ.....	76	16366	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΛΕΙΩ.....	58	8791	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΜΕΤ.....	72	9824	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΔΩΡ.....	67	6842	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ.....	81	18000	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.).....	77	105000	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ.....	81	16000	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.....	72	39219	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ.....	80	16000	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.).....	73	114543	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ.....	68	22838	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ.....	79	16000	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	70	24693	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ.....			ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΓΚΑΛΑΞΥ.....	67	7880	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ.....			ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ.....	77	5539	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ.....	67	7887	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	71	14764	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.).....	84	38000	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.).....	55	8998	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	62	10451	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΡΟΝΕΤ.....	78	9882	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΡΥΤΟΝ.....	75	19134	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΡΩΝΙΑ.....	70	11826	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΖΜΟΣ.....	59	2870	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	66	5153	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΡΑΝΤΩΡ.....	71	8830	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΡΑΤΙΛΛΟΣ.....	76	6598	ε. Π. Σαΐδ 7/5			
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.....	75	6084	ε. Π. Σαΐδ 7/5			</

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18858	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	85	7952	Διάλυση Πακιστάν
ΛΑΪ'ΟΝ ΟΦ ΠΑΪ'ΡΙΟΥΣ	80	7952	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ ΓΟΥΛΙΒ	78	9485	ε. Χουσσούμ 11/5
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑΪ'ΝΕΡ	71	13907	α. Π. Όκνα 23/3
ΛΑΚΩΝ	89	8825	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	38000	α. Κέυ Πόιντ 29/4
ΛΑΟΔΙΚΗ	84	10305	α. Κολόμπο 24/3
ΛΑΟΥΡΑ	85	1599	α. Κατάνια 2/5
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Σ. Τζών 26/4
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	δ. Κων/πολη 8/5
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30844	ε. Μπ. Άιρες 17/5
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ἀργεί Γαλαξειδί
ΛΕΜΑΝ	86	2953	ἀργεί Πειραιά
ΛΕΝΑ II.	68	15761	δ. Σουέζ 14/5
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10818	ἀργεί Σετούμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10818	ἀργεί Έλευσίνα
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισσαβώνα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	ἀργεί Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Μουροράν 13/5
ΛΕΩΝ	72	2311	ἀργεί Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Λομέ 4/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	86	29287	ἀργεί Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ)	89	17485	δ. Γιβραλτάρ 16/5
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Άκαμπα 19/4
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	81	7963	ἀργεί Σετούμπάλ
ΛΙΜΠΕΕΠΟΡΤ	83	19343	δ. Π. Σάϊδ 12/5
ΛΙΜΠΕΕΠΡΕΣ	82	19337	α. Σουέζ 20/5
ΛΙΜΠΕΕΤΡΕΪ'ΝΤ	83	20200	ε. Λάγος 20/4
ΛΙΜΠΕΡΕΪ'ΤΟΡ	76	75134	α. Σερία 21/4
ΛΙΝΔΟΣ	68	2206	έπωλ. Άλλοδαπούς
ΛΙΝΤΕΒΕΛΣ	78	12958	α. Λας Πάλμας 12/5
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	ε. Λάγος 1/5
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Άμστερνταμ 15/5
ΛΙΤΤΛ ΝΙΚΟΣ (δ)	61	21894	δ. Σουέζ 14/3
ΛΙΩ	68	9850	δ. Σουέζ 9/5
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	89	9045	ἀργεί Βασώρα
ΛΟΪ'ΝΤΑ (δ)	75	24408	α. Καρλσμπν 17/5
ΛΟΚΡΙΣ	72	18402	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ουλσάν 18/4
ΛΟΥΣΥ	74	18008	ε. Ντητρόϊτ 16/5
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Σάντος 8/5
ΛΥΔΙΑ	64	8547	α. Άμβέρσα 14/5
ΛΥΡΑ	67	41914	ἀργεί Σετούμπάλ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Π. Άντζελες 8/5
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Γάνδη 9/5
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ)	70	17485	δ. Κων/πολη 12/5
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	α. Ρίο Ίανέιρο 9/5
ΜΑΙΡΗ	84	14500	ε. Ήμουίντεν 20/5
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Ν. Όρλεάνη 18/5
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Παναμά 8/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ἀργεί Έλευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ἀργεί Σετούμπάλ
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	δ. Σουέζ 13/5
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300	α. Ν. Ύόρκη 12/5
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Άμβούργο 20/5
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Ν. Ύόρκη 29/4
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (δ)	83	31951	δ. Έπτάνησα 8/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Μπαλμπόρα 17/5
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525	ἀργεί Στυλίδα
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Γιοκοχάμα 11/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Νιούκαστλ 8/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Ρότερνταμ 7/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Ν. Όρλεάνη 8/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ε. Βίλλα Κονσταντινούσιον 16/5
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑΪ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Χόγκ Κόγκ 17/5
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΪ'Κ	62	8987	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Σάν Άντόνιο Έστε 13/5
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	στη Χαλκίδα 11/4
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Λας Πάλμας 10/5
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	8607	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ)	76	81106	έπισκευές Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Πειραιά 13/5
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Άμβέρσα 11/5
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Τσαγκουαράμας 19/5
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δ. Παναμά 18/4
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9565	ε. Κοπεγχάγη 8/5
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108	πρ. «Royal Sapphire»
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Νιούκαστλ 8/1
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Σαγκάη 2/4
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	μετ. «Πασιφικ Μπρίτζ»
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. Σουέζ 8/5
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	8034	α. Πειραιά 18/5
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	δ. Κων/πολη 17/5
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18804	α. Ν. Όρλεάνη 12/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Σαλβαντόρ 10/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)	73	17432	α. Ν. Ύόρκη 12/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ)	75	68411	α. Ράς Τανούρα 19/5
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Μομπάσα 5/5
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ)	67	40075	δ. Κων/πολη 12/4
ΜΑΡΙΛΥ	71	18269	α. Πειραιά 28/3
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569	α. Κάρντιφ 17/5
ΜΑΡΙΝΑ (δ)	80	40000	ε. Ρίο Ίανέιρο 14/5
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	α. Άμβούργο 18/5
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	ε. Γουακαγιαμά 10/5
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	ἀργεί Σετούμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	28324	α. Κέϊπ Τάουν 15/4
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Ν. Όρλεάνη 26/4
ΜΑΡΙΩ	66	3762	α. Άμβέρσα 17/5
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	δ. Έπτάνησα 10/5
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Παλέρνο 15/5
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Πότι 8/5
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Πειραιά 30/4
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	ε. Ροζάριο 10/5
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Γιούροπορτ 21/5
ΜΑΡΩ Λ.	86	25000	α. Άμβέρσα 10/5
ΜΑΖΣΑΛΙΑ	64	1988	μεσογειακές μεταφορές

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Έμδεν 4/5
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	α. Ντάρμπαν 9/5
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	85	10554	δ. Σουέζ 31/3
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	65	7696	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΘΩΝΗ (δ)	81	32723	ε. Μπάριμπερς Π. 11/5
ΜΕΪ'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15888	ε. Σαγκάη 2/5
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	δ. Σουέζ 9/5
ΜΕΛΟΪ	68	8887	α. Ρουέν 25/4
ΜΕΛΠΟ Χ.	68	10355	ε. Ρότερνταμ 1/5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2298	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573	α. Γιούροπορτ 3/5
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Ταρραγκόνα 25/4
ΜΕΝΤΡΟΚ	85	8999	ε. Μαυρίκιο 13/5
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Μπιλιμπο 7/5
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	ε. Τζέντα 19/4
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ)	74	61172	α. Γιούροπορτ 3/5
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ)	70	17485	ἀργεί Μπαλμπόρα
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ)	70	17486	μετον. «Γουάϊ» (Κ.)
ΜΕΣ. ΓΗ (δ)	71	17355	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ)	70	17485	α. Τζέμπελ Ντάνα 20/5
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957	ε. Σιλοκάπ 30/4
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Τσαγκουαράμας 2/5
ΜΗΛΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	79	10991	
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Λέικ Τσάρλς 1/5
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Τσιότζια 11/5
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	89	1595	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	89	1569	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Πειραιά 14/5
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Μόρεχεντ Σίτυ 17/5
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 27/2
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'ΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Ν	70	1582	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Σ	69	1570	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Τάμπα 2/5
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Σαβόνα 22/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598	α. Γκιζάν 8/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Μπάρι 18/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	α. Γκιζάν 11/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Λισσαβώνα 9/5
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	68	22217	στη Λισσαβώνα 21/5
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Σάν Λορέντζο 29/3
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930	μεταφορές Έρουθράς Θάλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Γιβραλτάρ 4/5
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Φός 4/5
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	στό Μόντρεαλ 18/5
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ε. Ν. Όρλεάνη 8/5
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	ε. Φλάσσινγκ 7/5
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Χουάνγκκιντς 5/5
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ἀργεί Σάρζα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	στη Γιοκοχάμα 9/5
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Σιγκαπούρη 7/5
ΜΙΝΗΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172	α. Τερνέστη 20/5
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Πειραιά 29/3
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	α. Γκντάνσκ 16/5
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Π. σφ. Σπαίν 14/5
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Μομπλ 24/4
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	83	32129	α. Αύγουστα 8/5
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Πειραιά 28/3
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	α. Άμβούργο 17/5
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	68	8677	α. Π. Σάϊδ 18/5
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	ἀργεί Άργοστόλι
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	ε. Σάν Νικόλας 12/4
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Νήη Χάους 10/5
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Ντητρόϊτ 15/5
ΜΠΙΑ	75	7248	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	ἀγορά εκ Παναμά
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	ε. Πειραιά 10/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910	α. Βενετία 10/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000	α. Άλ Ρουές 19/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	18935	ε. Βουλώνη 14/5
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	ἀργεί Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	α. Λας Πάλμας 10/5
ΜΠΡΑΪ'Τ ΣΚΑΪ'Υ	69	2979	ἀργεί Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ)	68	14948	ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	ἀργεί Έλευσίνα
ΜΥΚΟΜΟΝΤ (δ)	75	68631	α. Μίνα Καμπούς 17/5
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΛΙΒ	77	13382	στό Μπλέντεν Έσκομπάρ 18/5
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Σάντος 1/5
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Σ. Τζών 3/5
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ἀργεί Γαλαξειδί
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	ἀργεί Άργοστόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705	ε. Πειραιά 20/5
ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ	68	20199	ἀργεί Γάνδη
ΝΑΪ'ΛΑΝΤ	75	35561	α. Χόγκ Κόγκ 22/4
ΝΑΕΟΣ	70	8825	α. Ίταζι 11/4
ΝΑΕΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	80	10982	α. Μαϊμάι 10/5
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Ρανγκούν 8/5
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	ἀργεί Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	ἀναμένει Ίνδονησία
ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584	ἀργεί Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Σαγκάη 2/5
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	ε. Σιγκαπούρη 9/5
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	18478	στό Άμβούργο 4/5
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	18478	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 9/5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700	δ. Παναμά 15/5

NEBER ON XANTE'Y	78	33191	ε. Σακάλιντε 15/5
NE'BY PROΓKPEΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
NELA	86	12259	άρχει 'Ελευσίνα
NEMEA	79	10993	δ. Σουέζ 27/4
NEMOZ	71	4981	α. Ντάρμπαν 27/4
NENA	74	39868	ε. Ρίο Γκράντε 8/5
NEOTHZ	71	9082	α. Λός Πάμας 9/4
NEΠTOYHIA	85	27980	άρχει Πειραιά
NEZTPP	82	37000	α. Σιγκαπούρη 9/5
NEZTPP	88	25755	ε. Σάντος 22/5
NEZTPP SKA	72	9808	α. Ρότερνταμ 21/5
NEΦEΛH	70	14096	α. Βαλτιμόρη 18/4
NHPEYΣ	56	9942	στό 'Ελ Χάκλ (αποθήκη)
NHΣOZ AMOPΓOZ (δ.)	75	44605	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/5
NHΣOZ ΘHPA (δ.)	78	29972	πρ. «Κοσί»
NHΣOZ IOZ (δ.)	73	18494	α. Μίλφορντ Χάβν 17/5
NIKAIA	73	19831	α. Βανκούβερ 9/5
NIKHΤAZ Φ	64	6183	άρχει Πειραιά
NIKHΦOPOZ	72	5990	α. Π. Κορτές 15/1
NIKOΛAOZ C. EMΠEIPIKOZ	72	19182	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
NIKOΛAZ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
NIKOΛAZ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟZ	75	29004	δ. Κων/πολη 24/4
NIKOΛETA K.	69	11434	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/3
NIKOZ B. (δ.)	49	15880	άρχει Πειραιά
N.I. BAPΔINOΓIANNHΣ (δ.)	71	65347	άρχει 'Αλιβερί
NIKOZ I.	80	4824	άρχει Πειραιά
NIMΠAΛ	71	2994	άρχει Πειραιά
NIMPONT	76	39004	α. Λός 'Αντζελες 29/4
NIΟBH (Μαλ.)	69	21427	α. 'Αντοραγκάστα 18/5
NIONIO	69	15874	ε. Ναυλάκι 28/3
NIΤZA (δ.)	71	18400	α. Φώλεϊ 20/5
NOPB BA'Y CKAOYHTEC	83	40300	δ. Θέροντεϊ 'Αιλ 15/5
NOPB ΓOYAIHΒ	54	7701	άρχει 'Αλεξάνδρεια
NOPB KIGK	66	25820	άρχει Στυλίδα
NOPB MAPTIOHNEC	84	38300	α. Φουκουγιόμα 11/5
NOPB XAΦEH	65	1238	μεσογειακές μεταφορές
NTA'Y' MONT MOYH	70	4800	α. 'Αμβέρσα 4/5
NTA'Y' MONT XAN	70	4797	δ. Κων/πολη 18/5
NTEZEP ΓOY'INT	74	14523	δ. Ντόβερ 15/5
NTEZEP KIGK	77	15320	α. Ν. 'Υόρκη 9/5
NTEZEP KOYHN	77	15320	ε. Φρήτσουιν 11/4
NTEZEP ΠPINC	77	15320	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/5
NTEZEP ΦAΛKON	80	17100	α. Κόπερ 11/5
NTEKA KOKKOPNT	68	13553	άρχει Γκιραιά
NTEKA NABIGKE'ITOP	65	7700	άρχει Γαλαξειδί
NTEKA ΦPATEPNIITY	68	14342	άρχει Πειραιά
NTEΛΦIK PHΦEP	72	9710	άρχει 'Ελευσίνα
NTEHIC M.	59	6134	άρχει Λευκάδα
NTEPMY	75	35764	α. Αύγουστα 21/4
NTOMINIK	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
NTONA ZOΦIA	78	15229	δ. Π. Σάϊδ 18/5
NTOPH ΠAΠAΛIOY	69	8928	άρχει Πειραιά
NTOPIC (δ.)	76	68587	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4
NYAΛA (δ.)	62	12392	άρχει Πειραιά
ODELIA	69	3286	α. Σέτε 15/5
ODYCCIEIA-10	74	15976	δ. Μπρανσμπάτελ 1/5
ODYCCIEYΣ	68	2999	άρχει Πειραιά
OBENTIK (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
OBONH (δ.)	71	17355	α. Πόρτ Τζερμό 19/5
OLGA K.	66	3024	άρχει Πειραιά
OLYMPIAN PHΦEP	71	9709	α. Χέλσινγκφορκ 8/5
OLYMPIK NTPHM (δ.)	74	18204	ε. Πειραιά 10/5
OLYMPIK PROΓKPEΣ	69	15888	άρχει Πειραιά
OLYMPIK PE'INMPOOY (δ.)	75	43744	α. Σαβόνα 18/5
OLYMPIK CΠAHTOP (δ.)	76	86259	ε. Πειραιά 8/5
OLYMPIK XICTOPY	72	15498	δ. Κων/πολη 18/5
OLYMPIK XOOPY	73	15478	α. Μομπάσα 24/4
OLYHΘIA	72	11948	ε. Φρεντερίσια 14/5
OMEP	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
OMEPIK NTOPYN	71	17187	δ. Π. Σάϊδ 19/5
ONHICIOZ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
OPAT'ON	65	3034	ε. Ρουέν 18/5
OPECTIA	72	11948	δ. 'Επτάνησα 21/4
OPAEANH (δ.)	75	78142	α. 'Αλγκεκίρας 25/4
OSEAN ΓOY'INEP	75	59636	δ. Γιβραλτάρ 18/5
OSEAN ΓOY'INT	83	20669	α. Σαβόνα 18/5
OSEAN KAPTAIN (δ.)	82	49100	ναυπηγ. Φερρόλ
OSEAN KIGK	83	20487	δ. Κων/πολη 3/5
OSEAN PE'INTZEP	72	14675	ε. Σινκάγκ 3/5
OSEAN CΗΓKAI	80	15359	α. Κάρντιφ 18/4
OTZKOY	60	2981	επωλήθη 'Αλλοδαπούς
OYA'IT CARK	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
OYANTAN	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
OYATIMA	71	9372	άρχει Χαλκίδα
OYMPAPANA (δ.)	65	28133	στό Ναπάλ (αποθήκη)
OYNTEP NTEH ΛINTEN	71	11055	α. Μομπά 2/5
OYRANIA (δ.)	69	105317	άρχει 'Αλιβερί
OYRANIA	70	8967	δ. Κων/πολη 15/5
OYRANIO TOEO	53	2605	στό Λάγος 25/4
OYRANOYΠOΛIC	49	1597	άρχει Γκρέϊτ Μπίττερ
Π. C. ΠAΛHOZ	63	18430	άρχει 'Ελευσίνα
ΠAΛOMA	77	29491	α. Ροζάριο 5/4
ΠAMICIOZ	77	18237	α. Σιγκαπούρη 4/5
ΠANAΓHC BEPΓΩTHC	73	8953	α. Λατώνα 17/5
ΠANAΓIA	68	4400	άρχει Γαλαξειδί
ΠANAΓIA ΛOYPIΩH	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠANAΓIA Π	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠANAΓIΩTHC A.	82	35127	δ. 'Επτάνησα 8/5
ΠANΔΩPA (δ.)	67	57794	στόν Πειραιά 25/4
ΠANOPMOZ	72	10410	ε. 'Οζάκα 17/5
ΠANTAZHC A.	74	14790	ε. Κυμπέκ 28/4
ΠANTANACCA	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠANTEAH C. AAIMOZ	84	16794	α. Χάβρη 18/5
ΠANTOKPATOP	80	30639	α. Βίλα Κονσταντίουσιον 8/5
ΠAΠAMAPKOZ	70	2912	άρχει Πειραιά
ΠAΠANACTAZHC	70	2902	άρχει Πειραιά
ΠAΠANIKOΛAZ	72	4499	άρχει Πειραιά

ΠAΠAΦΩTHC	73	16640	α. Πειραιά 14/5
ΠAPABAΛOZ	82	30851	α. Γκλάστον 15/5
ΠAPAKOΠH	77	16380	α. C. Τζών 11/5
ΠAPMEHIOH	73	11783	α. Ναγκόγια 10/5
ΠAPHACICIOZ	60	8214	άρχει Πειραιά
ΠAPOZ	65	8883	α. Νταμάμ 28/4
ΠAPOZ (δ.)	73	17355	α. 'Ιμμινγκχαμ 17/5
ΠACIΔEHA(δ.)	67	45127	ε. 'Αμπιτζάν 30/4
ΠACIΘEA	71	80225	ε. Γουακαγιόμα 26/4
ΠATMOZ	69	51697	στή Μεσσηνή 9/5
ΠATMOZ	71	8813	ε. 'Ακαμπα 4/5
ΠATPIOC	85	25000	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΠATPIOTHC	85	25000	α. Γκλάνστον 6/4
ΠATPIOTHC (δ.)	77	125847	άρχει Πειραιά
ΠATPITICIA	70	14724	δ. Κων/πολη 13/5
ΠATPITICIA A.	71	16306	α. Φρήπορτ 7/5
ΠAYAOZ B. (δ.)	58	18297	δ. Γιβραλτάρ 9/5
ΠAΦOIN CΠIPIT	71	11801	ε. Λάγος 20/3
ΠEΛAΓOZ	76	8376	δ. Σουέζ 20/5
ΠEΛACICIOZ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠEΛIAZ	67	1183	α. Πόρτο Ναγάρο 15/5
ΠEΛA	79	10993	α. Κάλκουντμποργκ 22/3
ΠEΛA	71	1594	α. 'Ικόνιο 8/5
ΠEΛAHHH	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠEPΓAMOC	72	10410	ε. Κουινγκτάο 2/5
ΠEPIKAHC	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠEPINΘOC	68	44842	ε. Βενετία 17/5
ΠEPH MΠAI'Y	71	9623	α. Π. Κορτές 6/5
ΠETPA	76	23149	α. Φουκουγιόμα 24/4
ΠETPOLA 24 (δ.)	56	17212	άρχει Πειραιά
ΠETPOLA 30	56	2796	α. Πειραιά 21/5
ΠETPOLA 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 21/5
ΠETPOLA 32 (δ.)	57	21977	άρχει Πειραιά
ΠETPOLA 38 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 28/4
ΠETPOLA 40	58	1731	α. Πειραιά 18/4
ΠETPOLA 80	71	1599	δ. Ντόβερ 21/5
ΠETPOLAΓKAC 2 (δ.)	77	45755	άρχει Πειραιά
ΠETPOPOLIC	77	15552	α. Σινγκάγκ 8/5
ΠHΓACIOZ	66	12429	α. Γένοβα 11/5
ΠHΓACIOZ (δ.)	81	24021	α. Σιγκαπούρη 1/5
ΠHΛEYC	66	23706	δ. Κων/πολη 14/5
ΠHΛEYC	70	9078	α. Σιμτζου 11/5
ΠHΛEAC	69	10016	α. Μπανγκόκ 8/5
ΠHNEΛOΠH	62	6299	άρχει 'Αστακό
ΠHNEΛOΠH II	56	6198	άρχει 'Ηγουμνίτσα
ΠHNDAP	72	20045	ε. Ρουέν 18/5
ΠHNDAPOC	63	10817	άρχει Γαλαξειδί
ΠICTIC	73	13831	ε. Μόντρεαλ 12/5
ΠICTIC	55	3768	άρχει Λομπότο
ΠAANET	78	9884	α. Λατώνα 12/4
ΠAOTINOZ	65	10879	άρχει Γαλαξειδί
ΠOΛAP MΠPAZIA	68	5537	δ. Παναμά 29/4
ΠOΛAP ΠAPAΓOYAH	68	5523	ε. Χάλιφα 11/3
ΠOΛYΔEYKH	70	17179	α. Κολούμπια 15/5
ΠOΛYMHXANOC (δ.)	66	48801	ε. 'Ικχών 13/3
ΠOΛYCEH	62	17953	α. Κολόμπο 16/5
ΠOΛYTIMH ANΔPEAΔH	43	14425	άρχει Πειραιά
ΠOΛYTO	68	38385	α. Χέυ Πόιντ 15/4
ΠOΛYXPOHHC	77	18014	α. Ντάρμπαν 9/5
ΠONTENEΓKPO	64	2981	άρχει Χαλκίδα
ΠONTOKPATHC	81	15852	α. Νισούκαστλ 17/5
ΠONTOΠOPEIA	71	80194	α. Μιζουσίμα 30/4
ΠONTOΠOPOZ	85	15880	δ. Παναμά 14/5
ΠOΠH	67	11002	στο Σάντος 18/5
ΠOΠH Π.	77	10558	δ. Παναμά 7/5
ΠOPΘOZ	71	1585	α. Ρότερνταμ 18/5
ΠOPOZ A' A'ANT	81	10520	α. Ντάρμπαν 24/4
ΠOCEIΔΩHIA	55	5033	επισκευές Πειραιά
ΠOCEIΔΩH	67	18856	α. Αύγουστα 13/4
ΠOCEIΔΩH (δ.)	73	17941	α. Καρκάς 7/5
ΠOCEIΔΩH	68	10891	α. Μοντεβιδέο 19/5
ΠOCEIΔΩH 8	58	11048	στό Σουέζ (αποθήκη)
ΠOYHTEC	68	9850	ε. Μομπάσα 14/5
ΠPOKYON	75	32576	δ. 'Επτάνησα 12/5
ΠPOMHΘEAC (δ.)	71	60929	δ. Κων/πολη 8/5
ΠPOCΠAΘEIA	70	9885	α. Ρεγιουνιόν 11/5
ΠPOCΠEPITY (δ.)	74	124724	άρχει Πειραιά
ΠPOTAΓKONICIT	74	17284	α. Λαύριο 1/5
ΠPOTEKTOP	80	15716	ε. Σιγκαπούρη 8/5
ΠPOTEYC	67	10691	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/4
ΠPOTOMACHOZ	75	18191	α. Λός 'Αντζελες 13/5
ΠPOTOCTATHC	75	18163	α. Βομβάη 28/4
ΠYΘEYC	63	22201	α. Πειραιά 9/5
ΠYAOZ	81	13800	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΠYAOZ	68	10244	ε. Βενετία 19/5
ΠYPPOC B. (δ.)	57	12875	πρ. «Fortune Leader»
PA'INA	81	32247	ε. Γιούροπορτ 19/5
PAMPIC MΠAI'Y I (δ.)	77	18325	α. Αύγουστα 18/5
PAMPIC MΠAI'Y 2 (μ.)	79	32023	α. Καβάλα 24/4
PAMPIC MΠAI'Y 3 (δ.)	78	69018	δ. Π. Σάϊδ 13/5
PEA	67	9919	α. Σαουθάμπτον 2/4
PEA	71	9025	ε. Λάγος 15/4
PEA CΗ.	56	4275	άρχει Πειραιά
PEΓΓINA C.	69	2995	ε. Ρουέν 18/5
PEHA	77	9417	α. Τσάρλεστον 18/5
PEHKA CKAOYT	72	14651	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 14/5
PHAA'ANT	65	11841	α. Κρίστομαλ 23/4
PIBA	63	10299	άρχει Γαλαξειδί
PIC	75	9112	επισκευές Πειραιά
PICOTE TZANE'ITPO	57	4931	πρ. «Τρόιουμφ»
POAN (δ.)	59	12270	επωλήθη αλλοδαπούς
POΔOC	67	15362	Διάλυση Κίνα
POΔOCITO (δ.)	60	20416	α. Κολόμπο 9/5
POKOZ BEPΓΩTHC	73	11180	α. Ν. 'Υόρκη 13/3
POΛOON	73	38811	άρχει 'Αργυρόλι
POZANA	78	11348	α. Ραβέννα 17/5
POYLA	62	811	α. Τρίπολη Λιβάνου 7/5
ΣA'IZAL TPET'INTEP	64	7606	στή Μομπάσα
CAINT ΓEPACIMOZ	71	9644	ε. 'Αμβέρσα 18/5
CAINT NEKTAPIOZ	65	14493	ε. Λάγος 28/3
CAINT NIKOΛAZ	66	18188	α. 'Ιμμινγκχαμ 9/5

ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Καέν 8/5
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Ρεσίφ 18/5
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013	ε. Βενετία 10/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ε. Ντουάλα 3/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8847	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	δ. Σουέζ 29/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Καλοντιμποργκ 17/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29280	ε. Μπαντόρ Σαχίντ Ρεζάϊ 9/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Τζέντα 29/3
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11284	α. Μπιλμπάο 17/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	στο Σάντος 18/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	α. Χιροσίμα 28/4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ε. Καμπάι 14/5
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884	α. Σάν Νίκολας 9/5
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	α. Πόρτο Έμποδόκλε 7/5
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6180	ε. Μασσαλία 18/5
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Χαμίνα 18/5
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Πόρτγκρουπ 8/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	α. Σάντα Φέ 30/4
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Γουάλα 15/5
ΣΑΡΟΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο 'Ανέιρο
ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άρχει Σετουμπάλ
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΣΑΡΟΝΙΣ	62	13714	άρχει Πειραιά
ΣΑΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948	α. Λός Πάλας 12/5
ΣΕΛΑΣ	63	10847	επωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	α. Χοντίντα 19/10/84
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	άρχει Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Γιούρπορτ 17/5
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Γιβραλτάρ 18/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	άρχει Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Σάντος 9/5
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	α. Μπαχραϊν 12/5
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ρ. Παντισερού 8/4
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Ρίο 'Ανέιρο 9/5
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρ. «Σήγκαλ»
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. 'Αμβέρσα 4/5
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ε. Λάγος 23/4
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	ε. Νιούκαστλ 1/5
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	ε. Λάγος 9/5
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36485	α. Ροζάριο 17/5
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Γιοκοχάμα 18/5
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Πειραιά 15/5
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Καράτιο 30/4

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Κων/πολη 12/5
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11886	ε. Μπρισμαπλιν 21/5
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Σουάνσν 22/5
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	ε. 'Αμβούργο 20/5
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Γιβραλτάρ 13/5
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Χόγκ Κόγκ 13/5
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Λός Πάλας 14/5
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	18800	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	89	9305	α. Πενάγγκ 20/5
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	80	10631	άρχει Πειραιά
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750	α. Πόρτ Κέλανγκ 21/5
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	δ. Παναμά 29/3
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Λεμεσό 20/5
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	υπό ναυπήγηση
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Π. Χάρκωρτ 11/5
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	στη Μομπάσα
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	59980	α. Μένα άλ 'Αχμάντι 15/5
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	δ. Σουέζ 7/5
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Πειραιά 30/4
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	άρχει Γαλαξείδι
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	δ. Μπρανσμπάτελ 10/3
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άρχει Έμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433	Διάλυση Πακιστάν
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	άρχει Έλευσίνα
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15384	α. Μπρέικ 8/5
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρώην «Santa Sofia»
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	στο Ρίβερ Πλαϊντ 12/5
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	άρχει Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Κλίβινγκχολμ 21/5
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	α. Γιοκοχάμα 13/5
ΣΤΑΔΙΩΝ	75	18701	δ. Κων/πολη 10/5
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	84	41280	άρχει Έλευσίνα
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	στο Φλάσσινγκ 18/5
ΣΤΑΜΟΣ	85	33300	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	θώσεε λιβεριανή
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Αιγούστα 5/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	ε. Νάπολη 20/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Ρίο 'Ανέιρο 10/5

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	άρχει Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18878	α. Χόγκ Κόγκ 14/5
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19888	ε. Ναπίερ 18/5
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19888	δ. Θέροντεϊ 'Αϊλαντ 15/5
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Αιγούστα 12/5
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	α. Λός 'Αντζέλες 14/5
ΣΤΑΣΙΑ	70	16844	δ. Ντόβερ 2/5
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Κορούνα 10/5
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	δ. Σουέζ 21/3
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Ρίο Γκράντε 2/5
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	8678	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ.)	65	30490	ε. Μπαλό 2/5
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	δ. Π. Σαϊδ 7/5
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Κόμπε 21/2
ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Μουτσούρε 3/5

ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	69	2997	δ. Κων/πολη 21/10/84
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	άρχει Γκουαγιακούλ
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/4
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	επωλήθη Ταϊβανούς διαλυτές
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72578	δ. Κων/πολη 5/5
ΣΥΡΑ	77	16380	δ. Παναμά 22/4
ΣΥΡΟΣ	64	5237	άρχει Πειραιά
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	άρχει Γαλαξείδι
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	άρχει 'Ιθάκη

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	ε. Τέμα 3/5
ΤΑΚΗΣ Η	57	6508	επωλήθη διάλυση
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	άρχει Πειραιά
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	δ. Ντόβερ 15/5
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	α. Χακάτα 11/5
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	α. Λός 'Αντζέλες 15/5
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	δ. Σκάω 5/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11582	α. Τσάρλεστον 11/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	α. Σιγκαπούρη 14/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/5
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	στη Βόννη 20/5
ΤΑΣΙΑ	62	14150	δ. Κων/πολη 18/5
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Βαλτιμόρη
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	στο Καυμάν Μπράκ 8/5
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	δ. Σουέζ 20/5
ΤΑΥΡΟΣ	73	17846	α. 'Ολμπαν 9/5
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Λός 'Αντζέλες 18/5
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14589	ε. Σιενφουέγκος 29/4
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081	άρχει 'Αστακό
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22180	δ. Παναμά 18/5
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	ε. Π. Χάρκωρτ 15/5
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100	α. Λός Πάλας 13/5
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100	α. Λός Πάλας 19/5
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	επωλήθη
ΤΖΙΜΥ	68	13847	ε. Ρουέν 14/5
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Χάμπτον 5/5
ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	68	14589	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/5
ΤΖΩΝ	71	13857	δ. 'Επτάνησα 9/5
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Μπρισμαπλιν 17/5
ΤΖΩΝ Κ.	78	15384	α. Κόρπους Κρίστι 23/4
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Μπάγια Μπλάνα 16/4
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Καράτιο 18/5
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	άρχει Μαφρεντόνια
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Σαφάγκα 1/5
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Σχέζιν 15/5
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Σιγκαπούρη 18/5
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	άρχει Έλευσίνα
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Τής 15/5
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	άρχει Χαλκίδα
ΤΗΘΥΣ	73	3717	άρχει Πειραιά
ΤΗΝΟΣ	68	8825	άρχει Πειραιά
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. 'Αμβέρσα 3/5
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	άρχει Πειραιά
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Σάντος 13/4
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Ντακάρ 11/5
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Πειραιά 18/5
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19186	ε. 'Αμβούργο 22/4
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	δ. Παναμά 11/5
ΤΟΠΑΣ	85	28000	α. γκλάνστον 22/5
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	α. Μπουένος 'Αϊρες 5/3
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	Διάλυση Ταϊβάν
ΤΟΥΑΡΕΚ	74	13839	επωλήθη 'Απώ 'Ανατολή
ΤΟΥΡΚΙΑ	58	4301	άρχει Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	ε. Τσιτακόγκ 10/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	α. Γάνδη 11/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	85	21381	άρχει Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	δ. Σουέζ 11/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Μόντρεαλ 11/5
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Σάλλομ Βόε 5/5
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	α. Γιοκοχάμα 3/5
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	δ. Κων/πολη 12/5
ΤΡΙΤΩΝ	63	11058	άρχει Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Λός Πάλας 18/5
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	80	9255	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Σουέζ 14/5
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Φουτζέιρα 19/5
ΤΣΕΡΡΥ	76	13683	α. Χάλλ 15/5
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13683	α. Σιγκαπούρη 14/5

ΤΥΧΗ	70	10886	α. Κεμπέκ 3/5
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	α. Σουέμα 23/4
ΥΔΡΟΧΟΣ	75	19186	α. Πειραιά 15/5
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	άρχει Πειραιά
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Λομέ 24/4
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Νταμύ 12/5
ΦΑΙΔΕ	70	11489	άρχει Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΝ	58	5382	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊν 18/5
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Ρεσίφ 3/5
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥ	77	9477	α. 'Αμβούργο 21/5
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	άρχει Πειραιά
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	68	10048	α. Σάν Χουάν 10/5
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	α. Μομπάσα 14/5
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Σαβάννα 10/5
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	άρχει Χαλκίδα
ΦΑΟΥΝΑ	68	1443	α. Γένεβα 15/5
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	στη Βενεζουέλα 6/5
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	στη Φουτζέιρα
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. 'Αμβέρσα 17/5
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ I.	83	17217	δ. Παναμά 1/5
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II.	84	16049	ε. Ταϊτσούνγκ 30/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III.	84	16049	α. Φρημάντλ 17/5
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV.	84	16049	ε. Γιοκλίχι 12/5
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297	α. Φρημάντλ 2/4
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600	α. Σάλλομ Βόε 5/5
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	δ. Σουέζ 3/5
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Άνα Μπαϊν 12/5
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48882	α. Αιγούστα 30/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	α. Ρουέν 10/5
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	α. Βικτώρια 5/5
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Μπαλμπόα 21/5

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



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

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

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

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΑΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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

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. Αμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1373
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΥΡ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18510
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	86	1718
ΑΘΩΣ (π.)	83	10141
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646
ΑΙΤ'ΚΟΝ	71	27958
ΑΙΤ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΙΤ'ΛΑΝΤΕΡ (Μάδ.)	68	9135
ΑΙΤ'ΝΤΗΛΑ (Μαλί)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΙΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΗΛ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΑΟΥΡΥ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	68	25133
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985
ΑΛΚΟΡ (π.)	62	10296
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2582
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.β.)	67	43231
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	67	21457
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129798
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11408
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9079
ΑΝΤΖΕΔΑΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477

ε. Ντακάρ 12/4		
α. Γιουρπορτ 3/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Γιουρπορτ 23/4		
αργεί Πειραιά		
δ. Σουέλ 20/3		
α. Κόρπους Κρίστι 28/4		
α. Ν. Ορλεάνη 24/4		
α. Ρίο Ιανέιρο 27/54		
α. Βενετία 4/5		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ν. Ορλεάνη 20/4		
α. Μαντράς 3/5		
ε. Σιγκαπούρη 28/4		
ε. Ντόβερ 3/5		
δ. Γιβραλτάρ 3/5		
α. Ρότερνταμ 7/5		
α. Κολόμπο 22/4		
α. Αμβέρσα 24/4		
δ. Κωνσταντή 1/5		
ε. Άλ Ρουές 5/5		
δ. Σουέλ 5/5		
ε. Σαβόνα 5/5		
δ. Γιβραλτάρ 26/4		
α. Βενετία 26/4		
δ. Κωνσταντή 2/5		
αργεί Πειραιά		
α. Τάμπα 15/4		
ε. Πειραιά 20/4		
στο Χώρ αλ Ζουμπαίρ		
ε. Καϊκιάδα 19/4		
ε. Κουβέιτ 13/4		
επισκευές Πειραιά		
α. Χιούστον 27/4		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάνη 4/5		
α. Σάν Λορένζο 25/4		
α. Σασέμπο 23/4		
α. Τενερίφη 24/2		
α. Σιγκαπούρη 24/4		
στο Ταμπόκο		
δ. Αϊσενχάουερ Λόκ 24/4		
α. Ρουέκ 26/4		
α. Τενερίφη 2/5		
α. Σαλβαντόρ 23/4		
δ. Βανκούβερ 10/4		
α. Καράτσι 23/4		
α. Γκντάσκ 25/4		
α. Ροζάριο 2/5		
α. Ρίτσαρντ Μπαίη 19/4		
α. Ρότερνταμ 7/5		
α. Ποντινάκ 18/4		
α. Τζέντα 26/4		
α. Λά Πλάτα 18/4		
δ. Δαρδανέλλια 19/4		
α. Ν. Όρλεάνη 1/3		
δ. Π. Σαίδ 27/4		
ε. Σιγκαπούρη 27/4		
α. Πρόβιντενς 13/4		
α. Ρουέν 17/4		
δ. Γιβραλτάρ 23/4		
στις Μπαρμπάντος		
αγορά εκ Παναμά		
α. Νάπολη 30/4		
στο Τζουμάιλ		
αργεί Χώγκεσαντ		
διάλυση Κίνα		
αγορά εκ Λιβερίας		
αργεί Πειραιά		
α. Βρέμη 7/5		
στον Πειραιά 20/4		
α. Τζέντα 5/4		
α. Ιγκόν 1/3		
α. Γιβραλτάρ 30/4		
α. Μάντρε ντέ Ντέους 24/4		
α. Σάντος 11/4		
α. Άλ Ρουάις 28/4		
α. Μπλάφ 4/5		
αργεί Πειραιά		
ε. Ν. Όρλεάνη 4/4		
αργεί Καράτσι		
αργεί Πειραιά		
ε. Βοστώνη 20/4		
διάλυση Ταϊβάν		
α. Ντόρμαν 3/5		
α. Έπτανησα 21/4		
α. Βαλτιμόρη 19/4		
ε. Μαντράς 22/4		
δ. Σουέλ 1954		
δ. Σουέλ 6/4		
ε. Τάμπα 30/4		
αργεί Πειραιά		
α. Ρίο Ιανέιρο 19/4		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Φιλαδέλφεια 5/5		
α. Αλγούστα 20/4		
ε. Φουτζέιρα 4/5		
πρ. «Κορφοκ I»		
ε. Σάφι 5/4		
α. Χόπα 10/5		
δ. Σουέλ 2/5		
αργεί Χαλκίδα		
α. Ντόρμαν 3/5		
αγορά εκ Παναμά		

ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	11408
ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΖΕΪΝΤΙΑ (π.)	70	10886
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	70	15898
ΑΝΤΖΕΜΠΕΡΙΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΑΔΗΝΗ (π.)	79	16169
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΑΪ (π.δ.)	66	30522
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΥΡ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΡΑ	65	24314
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Μπαχ.)	65	16483
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12380
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λ.β.)	64	15716
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	10327
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ No. 1 (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ		
(Μαλ.)	59	8847
ΓΙΟΥΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΤΑΪΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΛΑΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΕΪ (π.)	65	21281
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΖΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑΪΖ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΪΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΟΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	26288
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΖΙΕΪΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΪΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933

α. Μπανγκόγκ 3/4		
α. Άμβερσα 7/5		
ε. Λόγος 20/3		
α. Σιγκαπούρη 25/4		
α. Σιγκαπούρη 10/4		
επιβλήθη Άλλοδαπούς		
α. Σάν Φρανσίσκο 30/4		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Γιβραλτάρ 5/5		
α. Μάντρε ντέ Ντέους 1/5		
δ. Π. Σαίδ 6/5		
αργεί Χαλκίδα		
πρ. «Αργώ»		
δ. Σκάω 25/4		
δ. Σουέλ 12/3		
αργεί Μπρούνεϊ Μπαίη		
ε. Μανφρεντόνια 28/4		
α. Μαμονάδα 11/3		
αργεί Πειραιά		
διάλυση Ίνδια		
αργεί Πειραιά		
α. Ρότερνταμ 8/5		
δ. Γιβραλτάρ 30/3		
α. Γόνια 22/4		
α. Ρίο Γκράντε 26/4		
αργεί Πειραιά		
α. Κέιπ Τάουν 12/4		
α. Άμφορντ 27/4		
αργεί Πειραιά		
στον Πειραιά 13/3		
ε. Σεμπενίκ 1/3		
α. Μπουένος Άίρες 12/4		
α. Λός Παλμας 24/4		
δ. Σουέλ 4/5		
επιβλήθη Άλλοδαπούς		
ε. Κεμπέκ 2/5		

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (π.)	57	9158	ε. Γκιζάν 2/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	128261	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	128260	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	Διάλυση Ταϊβάν
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	ἀργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	ε. Κολόμπο 8/4
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στό Τζέμπελ Άλι
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	ε. Πόιντ Νούφρ 14/4
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	ἀργεί Μπλαγκουώτερ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ			
(κ.)	77	6597	α. Χιούστον 5/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Μ.)	63	10523	ὕπστειλες Έλληνική
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	10794	πρ. «Δημήτριος»
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	66	6845	πρ. «Ναυτίλος»
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Τενερίφη 30/3
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Τραμαντάι 2/5
ΔΟΤΩ	68	35191	δ. Γιβραλτάρ 5/5

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Π. Σάϊδ 4/5
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Πειραιά 27/4
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	ε. Μπιλμπό 20/4
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Ρίο Γκράντε 12/4
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	στή Σαγκαπούρη 2/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	α. Λάς Πάλμας 6/4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	στή Βενετία 20/4
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	ε. Ν. Ύορκη 19/2
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24786	α. Τενερίφη 28/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200	ε. Άλεξάνδρεια 30/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	α. Ίκχών 1/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥΖ (δ.)	67	47344	δ. Π. Σάϊδ 25/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΪΖ			
(δ.)	78	150518	α. Άιν Σούκνα 15/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΣΤ.	77	22893	α. Βανκούβερ 13/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Γιοκοχάμα 7/4
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	11113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μαλ.)	69	12102	ε. Ν. Όρλεάν 21/4
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6186	α. Πειραιά 23/1
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	ἀργεί Άστακό
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	δ. Κων/πολη 23/4
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	ε. Σουέζ 3/5
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044	ε. Τζέντα 30/4
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995	ε. Άαλμπουργκ 2/5
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	δ. Π. Σάϊδ 26/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059	ἐπιώληθη Άλλοδαπούς
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ἀργεί Ίτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Τακόμα 30/4
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Σαλβαντόρ 27/4
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	α. Τζέντα 25/4
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900	δ. Γιβραλτάρ 6/4
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ε. Ρίο Ίανέιρο 3/5
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	δ. Παναμά 21/4
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ἀργεί Ίτέα
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	α. Μπ. Άίρες 16/4
ΖΕΝΙΘ (Μ.)	68	11067	πρ. «Άζούμα»
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στή Σαράγκα (ἀποθήκη)
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Μπάχια Μπλάνκα 13/4
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	α. Ροζάριο 15/4
ΖΗΝ	79	16379	δ. Κων/πολη 2/5
ΗΡΑ	79	16390	α. Μπρέικ 7/5
ΗΡΑΙΑ (κ.)	67	8799	ε. Λομέ 3/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Π. Σάϊδ 2/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.β.)	53	5691	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Ρίο Γκράντε 30/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στή Μπάσρα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	ε. Λισαβόνα 28/4
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	ἀργεί Άγ. Δομνίκο
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Τενερίφη 24/3
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10850	ε. Φρεντερίτσια 30/4
ΙΜΑ	68	27989	δ. Κων/πολη 23/4
ΙΝΔΙΑΝΑ (λ.β.)	77	11280	α. Καράτσι 1/5
ΙΟΝΙΑ (κ.)	69	10524	δ. Γιβραλτάρ 20/4
ΙΟΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡ (Μαλ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΓΚΡΕΪΣ (Μαλ.)	58	3825	ἀργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΜΟΥΝ (Μαλ.)	61	5201	Διάλυση Πακιστάν
ΙΟΝΙΑ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	ἀργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999	δ. Γιβραλτάρ 30/4
ΙΟΝΙΑ ΣΚΑΪ (Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	ἀργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ I (π.)	70	3971	ἀργεί Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	α. Μονρόβια 30/4
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Ν. Όρλεάν 3/5
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199	α. Σαβόνα 12/4
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631	ε. Ν. Ύορκη 27/4

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Ροζάριο 29/4
ΚΑΔΜΟΣ (λ.β.)	59	5051	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533	ε. Ούνο 17/4
ΚΑΛΑΝΙΪΪΑ (Κελλ.)	65	11841	πρ. «Ρήγκαλ Σκάουτ»
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628	ε. Ίκόνιο 4/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (λ.)	83	17066	α. Χιούστον 12/4
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Λάς Πάλμας 6/5
ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	δ. Παναμά 5/5
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. Σάνταντερ 25/4
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Ρουέν 3/5
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	ε. Βιτόρια 6/4
ΚΑΝΟΠΟΣ (Μ.)	58	8764	διάλυση Άλάνγκ
ΚΑΠΑ (κ.)	55	1599	ε. Μπέρα 9/4
ΚΑΡΑΝΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	ἀργεί Π. ορ. Σπαίην
ΚΑΡΑΝΑΝΔΡΕΑΣ	63	16984	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΡΑΝΑΝΔΡΕΑΣ	68	24894	πρ. «Νεφέλη»
ΚΑΡΑΝΑΝΔΡΕΑΣ	54	10905	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΡΑΝΑΝΔΡΕΑΣ	58	2986	ε. Σαλάδα 23/4
ΚΑΡΑΝΑΝΔΡΕΑΣ	72	16286	δ. Σουέζ 6/5
ΚΑΡΑΝΑΝΔΡΕΑΣ	67	8927	ε. Ρουέν 23/4
ΚΑΡΑΝΑΝΔΡΕΑΣ	54	10993	α. Ρίο Ίανέιρο 15/12

ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			
(κ.δ.)	81	18000	ε. Σουέζ 7/5
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	80	4088	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	18301	δ. Σουέζ 30/4
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206	στόν Πειραιά 16/4
ΚΑΣΤΑΛ (κ.)	72	17674	ε. Πειραιά 30/4
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΪΝΤ (Μ.)	58	2448	στό Μαρούσι 18/4
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	ἀργεί Σαουδική Άραβία
ΚΑΤΑ ΕΣΠΡΕΣ (π.)	62	5870	ἀργεί Πειραιά
ΚΕΪΪΠ ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	88	13694	ε. Σιγκαπούρη 1/5
ΚΕΪΪΠ ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741	α. Ριγέκα 6/5
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969	στό Μπαχράην 18/3
ΚΑΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	ἀναμένει Όμάν
ΚΟΜΠΟΣ (π.)	67	3809	πρ. «Νικόλας Κ.»
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Φός 28/4
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	77	33200	ε. Ν. Όρλεάν 28/4
ΚΟΙ ΛΑ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΣΜΟΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Σιγκαπούρη 31/3
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	18221	ε. Βαγκαρέ 5/5
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	18221	α. Λύττελτον 6/5
ΚΟΥΡΙΟΝ (κ.)	59	20514	α. Ρας Τανούρα 28/4
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	α. Δεμερρά 18/1
ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304	δ. Παναμά 30/3
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793	δ. Νάρβικ 7/5
ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ (π.)	70	73526	ε. Σεπετίμπα 2154
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 20/4
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087	α. Πασκάγκουλα 19/3
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	δ. Κέιπ Βίνσεντ 19/4
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66	3168	α. Χάμπτον 2/4
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	ε. Ίμινγκχαμ 30/4
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	στό Ντουμπάι 23/4
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493	ἀργεί Έλευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Ρίο Ίανέιρο 21/4
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	ἐπιώληθη
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-			
ΖΟΣ (κ.)	67	11058	α. Σφάξ 21/4
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μαλ.)	59	6140	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ (π.)	71	13166	ε. Σετομπάλ 19/4
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗ Τ. (δ.π.)	63	31866	Όλική Άπόλεια Περσικό
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	δ. Παναμά 21/4
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	12000	δ. Κων/πολη 26/4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Χάβρη 10/4
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	δ. Ντουμπάι 28/4
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Μπαχράην 4/5
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	α. Λάς Μίνας 1/5
ΛΑΤΙΝΙ (μ.)	68	28481	α. Λούγουςτα 30/3
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70963	α. Έπτάνησα 24/4
ΛΕΝΑ	68	22449	δ. Κων/πολη 5/4
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982	α. Κόρπους Κρίστι 19/4
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεσογειακές μεταφορές
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Πειραιά 4/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	29848	α. Γιοκοχάμα 5/5
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	ε. Ντουάλα 13/4
ΛΙΑ (π.)	65	15887	δ. Κων/πολη 27/4
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	18323	α. Ντάρμπαν 7/4
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	ἀργεί Πειραιά
ΛΟΥΪΪΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	α. Σιγκαπούρη 8/4
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	στό Χώρ Φακάν
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μαλ.)	(2)	11229	ε. Μπαντάρ Άμπας 24/4

ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992	ε. Γιούροπορτ 4/5
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Λάς Πάλμας 5/5
ΜΑΛΟΟΥ	70	15579	α. Ν. Όρλεάν 10/4
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498	πρ. «Αίγης Έλλάκιον»
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Λάγος 24/3
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	δ. Γιβραλτάρ 22/4
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	στό Τουέβαν 2/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	δ. Κων/πολη 1/5
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Φλαδέφεια 28/4
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Ν. Όρλεάν 18/4
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Βαλτιμόρη 26/4
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	Βυθίστηκε 26.48Β, 34.39Α 23/4
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Π. Σάϊδ 5/5
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687	α. Γιοκοχάμα 4/5
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Πειραιά 26/2
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Ντάρμπαν 29/4
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	δ. Π. Σάϊδ 23/4
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	α. Τζέντα 5/4
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	8200	ε. Μπαρναγκουίλα 17/4
ΜΕΛΕΜΙ (δ.)	76	24412	α. Χάμπτον 4/5
ΜΕΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	ἀργεί Κουβέιτ
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60855	α. Φός 16/3
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Μπάχια Μπλάνκα 20/4
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638	α. Πασκάγκουλα 24/3
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Ντάρμπαν 27/4
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15218	πρ. «Μαυλιόδα»
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	68	71337	στό Μπόνυ (ἀποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522	ε. Μονρόβια 30/4
ΜΕΣΙΣ	69	9850	ε. Ν. Όρλεάν 5/5
ΜΗΛΟΣ (Όνδ.)	58	5271	Διάλυση Γκαντάνι
ΜΗΛΟΣ (π.)	68	10715	α. Πειραιά 11/12
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	α. Βενετία 4/5
ΜΙΑ	80	15552	α. Άμπιτζάν 7/4
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000	α. Χακάτα 12/4
ΜΙΛΛΥ (κ.)	76	21372	ε. Πειραιά 28/4
ΜΙΜΗ Μ. (Μαλ.)	69	13525	α. Μπ. Άίρες 24/4
ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870	δ. Σουέζ 25/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Τζάκσουλ 29/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝ (π.)	70	1582	δ. Παναμά 26/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ (π.)	70	1587	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	ε. Ν. Όρλεάν 2/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 2/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584	ε. Βανκούβερ 5/5
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582	α. Ν. Όρλεάν 18/4
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1582	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Πειραιά 27/4
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Ν. Όρλεάν 30/4

MINI ΔΙΔΥ (π.δ.)	70	1781
MINI ΔΙΝΤ (π.)	71	1582
MINI ΔΟΥΡ (π.)	71	1584
MINI ΔΟΥΡ (π.)	71	1584
MINI ΔΟΥΡ (π.)	70	1582
MINI ΔΟΥΡ (π.)	71	1582
MINI ΔΟΥΡ (π.)	75	1578
MINI ΔΟΥΡ (π.)	71	1584
MINI ΔΟΥΡ (π.)	70	1584
MINI ΔΟΥΡ (π.)	71	19061
MINI ΔΟΥΡ (π.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	76	18953
ΜΙΣΤΡΑΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	77	3227
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	76	19833
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	60	2406
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	68	13706
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	61	1460
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	59	7919
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	71	9381
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	75	3520
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	64	16073
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	73	56273
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	31861
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.)	67	38803
ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	72	3172
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	71	9085
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	18748
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	82	32508
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	75	117340
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)		

N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	68	15825
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΚ (κ.)	69	7827
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	8123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2183
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8518
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27378
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	34000
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	66	22260
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΛΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.π.)	59	12463
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22280
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	82	22424
ΟΒΕΡΣΧΑΡΓΚΟΝΩΤ (Βρ.Δ.)	75	89222
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΙΝΟΥΣΙΑ (κ.)	70	14095
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	108123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	108123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128581
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	128027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128581
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΑΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15888
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2806
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7483

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18738
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802
ΠΕΡΑΜΟΣ Ι. (κ.)	69	5872
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ.)	66	15688
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44469
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674

ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΑ ΔΥΟ (κ.)	66	10233
ΠΟΛΑΡΙΣ (δ.)	72	17686
ΠΟΛΙΔΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΣΣΕΝ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118480
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (π.)	66	15585
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΟΚ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3986
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	28959
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ Μ. Π. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ Ι (π.)	63	15982
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43598
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟ'ΡΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	71	1552
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39895
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΛΙΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΛΤ (κ.)	64	3671
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΚΟ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (π.)	84	16805
ΣΑΝΚΟΝ ΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ (π.)	85	16500
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΑΛΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	6098
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	72	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	74	3137
ΣΑΟΥΦ ΠΕΡΑ (μ.)	76	43143
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16287
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙ ΙΙ (π.)	76	12443
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975

ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ.)	71	8894
ΣΗ ΚΡΑΟΥΝ (κ.)	66	19408
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (κ.)	65	16239
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	70	13907
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ (κ.)	69	15889
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379
ΣΗΓΚΑΛΛ (λ.)	67	5531
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φι.)	75	8884
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411
ΣΗΦΕΑΡΕ	73	29783
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	~
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16408
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1583
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993

α. Τζέντα 2954 *	
α. Φουτζέιρα 24/4	
α. Τζάκσονβιλ 26/4	
α. Καμπόνας	
α. Πειραιά	
α. Γιβραλτάρ 29/4	
α. Σουέιζ 4/5	
α. Ν. Όρλεάν 7/4	
α. μεταφορές Αλγυπτου	
α. Ρας Τανούβα 28/4	
α. Άμπιζάν 11/4	
α. Χακάτα 24/4	
α. Σαφές 23/4	
α. Τόρεβενια 31/3	
α. Κουβέιτ 28/2	
α. Καράτσι 22/4	
α. Γιβραλτάρ 24/4	
α. Ναγκόγια 11/4 *	

α. Πασαγιές 18/4 *	
α. Γιβραλτάρ 12/4	
α. Ν. Όρλεάν 4/5	
α. επωλήθη Άλλοδαπούς	
α. Ντόβερ 17/4	
α. Κίμωλο	
α. Ντόβερ 4/4	
α. Ντουμπάι 18/4	
α. Χάβρη 2/5	
α. στο Κατάκωλο	
α. Χόγκ Κόγκ 19/3	
α. Τάραντα 30/4	
α. Ρότερνταμ 30/4	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/4	
α. Λας Πάλμας 29/4	
α. Γένοβα 1/5	
α. προάρθε Σάν Πέντρο 29/4	
α. προάρθε Μπ. Άιρες 4/5	
α. Ρότερνταμ 4/5	
α. μεταφορές	
α. Άστακ	
α. Βόλο 2/4	
α. Βάρρι 17/3	
α. Π. Σαίξ 25/4	
α. Άμπερδο 4/5	
α. Πειραιά	
α. αγορά εκ Λιβερίας	
α. επωλήθη Άλλοδαπούς	
α. Ρότερνταμ 24/4	

α. Κων/πολη 14/4	
α. Ν. Όρλεάν 5/5	
α. Κων/πολη 25/4	
α. Σάν Λορέντζο 12/4	
α. Π. Σουάν 19/4	
α. Μοντεβιδέο 10/4	
α. μεταφορές	
α. Γιοκλίν 10/2	
α. ναυπηγήθηκε Ταμάνο	
α. ναυπηγήθηκε Ταμάνο	
α. Φατέχ Τέρμιναλ 20/4	
α. μεταφορές	
α. «Κέρτις»	
α. Σιτακόγκ 5/5	
α. Χιούστον 27/4	
α. Σουάο 19/4	
α. Πειραιά 27/4	
α. Σουέζ 5/5	
α. Άμπερδο 6/5	
α. Φιλαδέλφεια 28/4	
α. Μπάρρι 17/4	
α. στη Νέα Όρλεάν	
α. Βουβόνη 1/5	
α. «Μακρά»	
α. Πειραιά 3/5	
α. υπέστειλε ελληνική	
α. Βαρκελώνη 28/4	

α. Μένα Άμπντούλα 28/4	
α. Κόμπε 19/4	
α. Καταγένη 19/4	
α. Κων/πολη 21/4	
α. Κων/πολη 10/4	
α. Γουακαμάτσου 21/4	
α. μεταφορές	
α. Ρότερνταμ 7/5	
α. δαρδανέλλια 18/4	
α. Σάντος 19/4	
α. στο Λάγος	
α. επωλήθη Άλλοδαπούς	
α. Χάβρη 13/4	
α. στην Κωνσταντή	
α. στο Μαντράς 8/5	
α. στο Τζιμπουτί	
α. Καέν 11/4	
α. Ντόβερ 6/5	
α. Θέροντεϊ Όϊλντ 1/5	
α. στο Ρας Λανούφ 29/4	
α. Ροζάριο 13/4	
α. Κων/πολη 19/4	
α. Ρεσίφ 7/4	
α. Χάβρη 23/4	
α. Ν. Όρλεάν 15/4	
α. Πειραιά 8/4	
α. Τόκυο 4/4	
α. Πειραιά	
α. Πόρτ Τάλμποτ 5/5	
α. Σαβόνα 11/4	
α. Ρεσίφ 22/4	
α. Ντάρμπαν 23/4	
α. Ραβέννα 5/5	
α. μεταφορές	
α. στο Μπαντάρ Χομεϊνί	
α. Δουνκέρκη 6/5	

ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	85	1599	στό Πόρτ Σουδάν 28/4
ΣΟΡΟΚΟΣ	89	9850	ε. Γκουαγιακούιλ 28/4
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	88	7701	αργεί Πειραιά
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	88	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	87	13540	α. Γάνδη 5/4
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12581	δ. Σουέζ 27/3
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	83	12758	α. Πειραιά 28/4
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Ώκλαντ 1/4
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	88	1404	ε. Πειραιά 5/5
ΣΤΑΡ (κ.)	81	1588	α. Βενετία 18/3
ΣΤΑΡΝΑΖ (Όνδ.)	82	4412	α. Τζέντα 24/4
ΣΤΑΥΡ (π.)	89	9946	ε. Σαβάννα 3/5
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Λός Άντζελες 22/4
ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.π.)	88	103176	α. Τζουμά 3/4
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρ. Τρέιντ Γιούνιτυ
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Σχέσιν 20/4

ΤΑΞΕΧΟΡΝ	70	18736	α. Πενσκόλα 2/4
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Ντάς Άιλαντ 1/5
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	στό Λάγος
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	αργεί Άστακό
ΤΖΑΚΥ (π.)	84	35209	ύψωσε ελληνική
ΤΖΕ'ΙΝΤ (κ.)	56	8500	αργεί Άστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842	ε. Μπ. Άίρες 25/4
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	18329	αγορά εκ Σιγκαπούρης
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	88	18781	ε. Ντάρμπαν 20/4
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Μπουσίρ 27/3
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	ε. Πειραιά 25/4
ΤΖΩΝ Κ. (κ.)	72	5393	δ. Παναμά 1/5
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10818	ε. Φλάσινγκ 21/4
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Σολβαντόρ 17/4
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	8492	αργεί Άστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910	αργεί Άστακό
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	α. Μπ. Άίρες 19/3
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	85	11245	αργεί Πειραιά
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	α. Ντάρμπαν 7/4
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	89	5135	α. Λός Άντζελες 30/4
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	ε. Κόμπε 30/4
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20870	ε. Χιούστον 29/4
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	86	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	84	10629	ε. Ικόνιο 18/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	88	2737	α. Χάμπτον 8/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	δ. Παναμά 17/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Μαμόνάλ 18/4
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	ε. Λισσαβόνα 8/5
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	58	3901	αργεί Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Λισσαβόνα 30/4
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415	πρ. Άλτζεντ
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	α. Κ. Κρίστι 25/4

ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15788	ε. Τζέντα 3/5
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	αργεί Πειραιά
ΦΑΝΥΑΝ	86	14817	ε. Χάμπτον 22/4
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	ύψωσε ελληνική
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	71	22523	πρ. Φιντέλιτυ
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8889	
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	86	7264	στόν Πειραιά
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	δ. Κων/πολη 2/5
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	88	13580	ε. Π. Σάϊδ 2/5
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38829	ναυπηγήθηκε Αριάκε
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	85	15178	ε. Τζουμάιλ 19/4
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	89	15808	ε. Μπαντόρ Αμπάς 1/5
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Μπ. Άίρες 12/4
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10738	α. Φιλαδέλφεια 28/4
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	ύψωσε ελληνική
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Άμβέρσα 4/5
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	85	9828	α. Ντάρμπαν 5/3
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122,945	ύψωσε ελληνική
ΨΗΝΤΟΜ Ι	59	1229	ε. Κων/πολη 2/4
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	81	1652	α. Λός Πάλας 27/4

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Μπαρμπέρς Πόιντ 13/4
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	δ. Σουέζ 3153
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	80	7925	α. Παραμαρίμπο 24/4
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	αγορά εκ Παναμά
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279	ε. Άβίλς 21/4
ΧΑΡΑ (κ.)	88	2918	α. Σφας 28/4
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	επωλήθη Άλλοδοπούς
ΧΕΛΜΕΡ (π.)	84	10595	επισκευές Λ. Τσάρλς 1/5
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Βανκούβερ 22/4

ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	αργεί Πειραιά
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	84	15404	ε. Σάβνα 2/5
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983	στή Σιγκαπούρη
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12596	δ. Παναμά 29/4
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	δ. Σουέζ 23/3

ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρώην «Κασκιδός»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958	αγορά εκ Φινλανδίας

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

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