

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουλίου 1985

Αρ. Φύλλου 1202/961

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1202/961 ΔΡΧ. 120

1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1985

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



CHANDRIS

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 C.T.P.GR



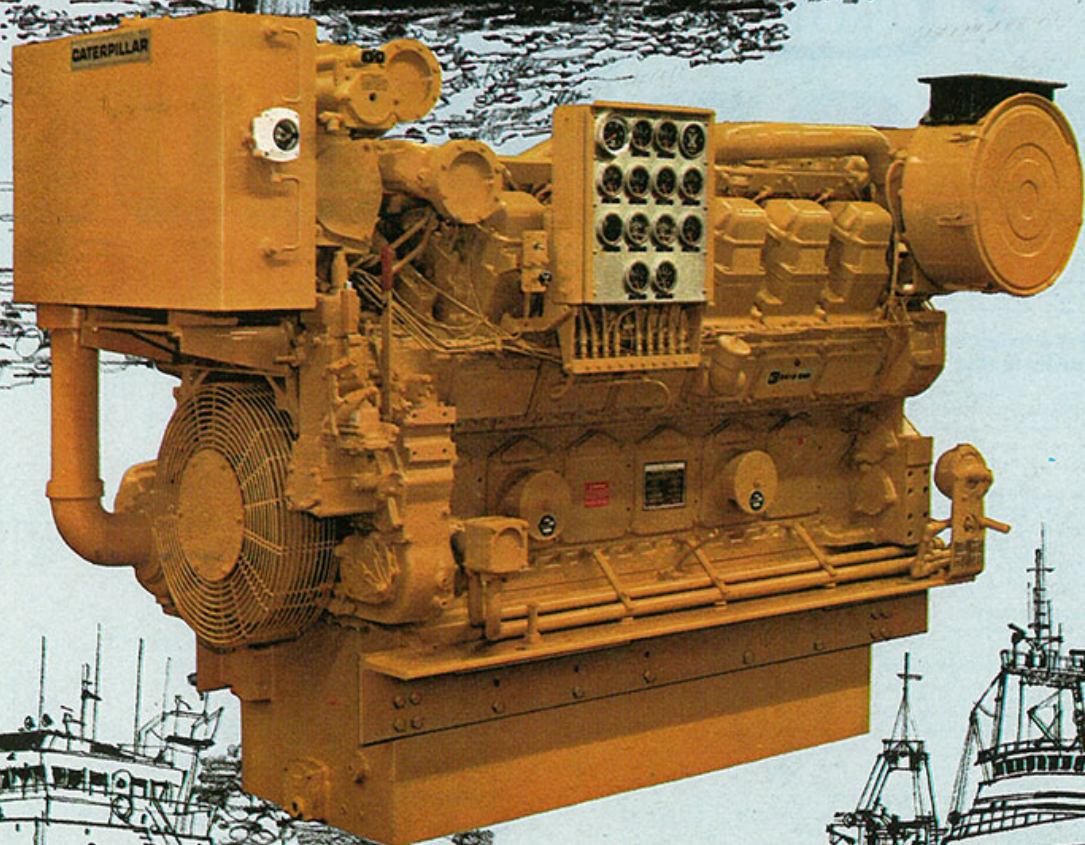
ΕΛΤΡΑΚ



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, Περιστερι τηλ. 5752.864-8, Telex 223009, 223010
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Μοναστηρίου 153 & Δάφνης Τηλ. 516986, 521339, 522097 Telex 410134

DIAMOND JUBILEE YEAR

THE SHIPBROKERS, P.&I.

19 25



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.

Sirangiu 1, Passalimani, Piraeus 185-34.

Tel: 4118432 4131390

Telex: 21-0843 MIMI GR

24-1353 ANM GR

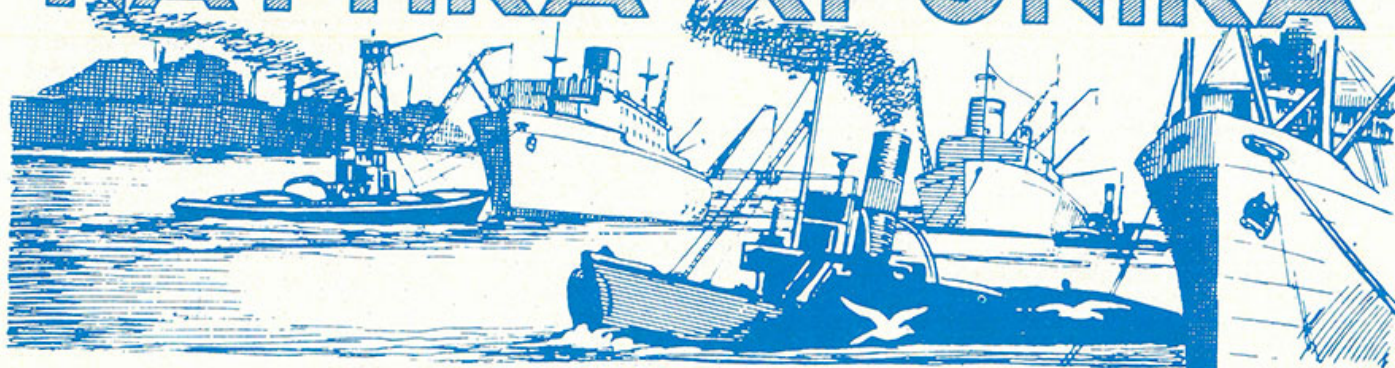
ISN'T IT TIME **YOU** JOINED **THE SHIPBROKERS' & AGENTS' CLUB**

THE EXPERIENCED MUTUAL

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

1925 - 1985

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — 1202/961

1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Οί συντάξεις θά πληρώνονται

Πολλοί έσπευσαν ανήσυχoi, μετά τίς πληροφορίες γιά δανεισμό, νά μάς ρωτήσουν τί θά γίνει μέ τό ΝΑΤ. 'Η απάντηση είναι απλή: Δέν πρόκειται νά γίνει τίποτε καί οί συντάξεις θά πληρώνονται κανονικά — οί πραγματικοί ναυτικοί καί ή σωρεία τών διαφόρων κατηγοριών πού έχουν συνταξιοδοτηθεί χωρίς νά εισφέρουν τό παραμικρό θά εισπράττουν κάθε μήνα άνελλιπώς τή σύνταξη τους.

Στά «Ναυτικά Χρονικά» πού παρακολουθούν συστηματικά τά του ΝΑΤ από πολλά χρόνια, ή πληροφορία γιά δανεισμό άλλα καί αυτό τό ίδιο τό γεγονός του δανεισμού δέν προκάλεσε καμιά έκπληξη. Γιατί, απλούστατα, αποτελεί μία μοίρα καί άναμενόμενη από έμάς κατάληξη, τό φυσικό επακόλουθο τής εγκαταλείψεως του ΝΑΤ — όχι μόνο τώρα άλλα καί στο πρόσφατο καί στο άπώτατο παρελθόν — στά χέρια ανθρώπων πού γιά ένα μόνο νοιάζονταν καί ήξεραν: Τό πώς θά έχουν αυτοί άρμοδιότητες.

Τά γεγονότα επιβεβαιώνουν άπόλυτα αυτή τήν αντίληψη:

- Ουδέποτε έγινε κάτι συστηματικό γιά τήν αξιοποίηση τών περιουσιακών στοιχείων καί τών συναλλαγματικών διαθεσίμων του Ταμείου.

- Τό ΝΑΤ «φορτώθηκε» μέ σειρές όλοκληρες διαφόρων κατηγοριών προσώπων πού πήραν — καί εξακολουθούν νά παίρνουν — σύνταξη χωρίς νά έχουν προσφέρει έστω καί μία δραχμή.

Μέ τό ταρακούνημα πού επέφερε ή ναυτιλιακή κρίση, τό ΝΑΤ άποδείχθηκε ότι ήταν ένας γίγαντας μέ πολύ άσθενή

πόδια πού λύγισαν κάτω από τό βάρος τών υπέρμετρων δαπανών τό όποιο έγινε ακόμη βαρύτερο γιατί δέν υπήρχε τό αντίσθάνισμα τών αντίστοιχων εισπράξεων.

Τό ΝΑΤ, λοιπόν, θά δανεισθεί τώρα γύρω στά δέκα δισ. δραχμές γιά νά καλύψει τίς υποχρεώσεις του πρός τούς άσφαλισμένους ως τό τέλος του χρόνου — σέ πρώτη φάση θά δανεισθεί 4,5 δισ. δρχ. γιά τίς ανάγκες από τόν Οκτώβριο ως τόν Δεκέμβριο. Γιά τό θέμα του δανεισμού από τό ύπουργείο Ναυτιλίας εκδόθηκε ή κατωτέρω ανακοίνωση.

«Πρός αντιμετώπιση τρεχουσών άναγκών τό ΝΑΤ θά συνάψει δάνεια πού θά καλύπτει τίς ανάγκες αυτές μέχρι τέλος Σεπτεμβρίου. 'Η Κυβέρνηση στά πλαίσια τής γνωστής κοινωνικής πολιτικής πού ακολουθεί θά αντιμετώπισει σφαιρικά καί πάγια τό όλο θέμα μέ τή λήψη τών απαραίτητων μέτρων.

Τό ΝΑΤ μέχρι σήμερα έφάρμοσε στόν τομέα τών συντάξεων νομοθεσία πού ισχύει πρό του 1981. Τά άσθενή σημεία τής νομοθεσίας αυτής έχουν επισημανθεί, ή άμεση αντιμετώπισή τους όμως δέν ήταν εύκολη γιατί ή ναυτιλιακή κρίση έμπόδισε τήν λήψη τών άναγκαίων μέτρων. 'Η σχετική προεργασία όμως πού έχει γίνει θά επιτρέψει τήν επιτάχυνση τών άναγκαίων διαδικασιών ώστε νά αντιμετωπισθεί πάγια τό πρόβλημα».

Δέν είμαστε σέ θέση νά γνωρίζουμε τά μέτρα πού πρόκειται νά λάβει ή κυβέρνηση γιά νά αντιμετωπισθεί «σφαιρικά» καί «πάγια» τό όλο θέμα του ΝΑΤ. Μπορούμε όμως νά πούμε έκ προοιμίου ότι πρέπει νά εγκαταλειφθεί κάθε σκέψη γιά αύξηση τών εισφορών, όπως

αφήνουν μερικοί νά έννοηθεί, γιατί κάτι τέτοιο θά έχει σάν μοναδικό αποτέλεσμα νά έξουθενώνει τό εθνικό νηολόγιο καί τό μέτρο άντί νά ώφελήσει θά βλάψει ακόμη περισσότερο.

ΧΩΡΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ

Επί ένα 150ήμερο ή λιμενική περιοχή έχει μείνει χωρίς πλωτές δεξαμενές οί όποίες έπισκευάζονται καί τά πλοία, όσα δηλαδή από αυτά είναι δυνατόν λόγω μεγέθους, έξυπηρετούνται από τίς δύο μόνιμες δεξαμενές. Σημειώνουμε τό γεγονός γιατί ό ΟΛΠ δέν θεώρησε σωστό νά ενημερώσει μέ μία σχετική ανακοίνωση όσους επιθυμούν νά έχουν μία σχετική ενημέρωση στα θέματα πού άφορούν τή λειτουργία τών δεξαμενών.

ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Οί σύντομες προσπάθειες πού κατέβαλε ό πρόεδρος τής Ένώσεως Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων κ. Άνδρέας Ποταμιάνος γιά νά περιορίσει τό μέγεθος τής ζημίας τών Έλληνικών κρουαζιεροπλοίων από τίς άπαραδέκτες συστάσεις του Προέδρου Ρήγκαν, πρός τούς Άμερικανούς Τουρίστες νά μήν έπισκέπτονται τήν Έλλάδα λόγω τής αεροπειρατείας στο άεροσκάφος τής TWA φαίνεται ότι θά έλαχιστοποιήσουν τίς άκυρώσεις κρουαζιερών άμερικανικών γραφείων τουρισμού.

Αξίζει νά σημειώσουμε ότι, μέσα σέ μία μέρα ό κ. Ποταμιάνος συναντήθηκε μέ τούς υπεύθυνους στόν ΕΟΤ, άκολούθησε έπίσκεψη στό ύπουργείο Έξωτερικών καί από εκεί στό ύπουργείο Συγκοινωνιών. Λίγο άργότερα είχε συνάντηση στήν Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας γιά νά ακολουθήσει συζήτηση μέ Άμερικανούς δημοσιογράφους καί μέ υπευθύνους μεγάλων πολυεθνικών ταξιδιωτικών εταιριών.

Σύντομες υπήρξαν εξάλλου καί οί ένέργειες τής Κυβερνήσεως, του ΕΟΤ καί όλων τών άλλων άρμοδίων ύπηρεσιών πού απέδειξαν ότι ή άσφάλεια του άεροδρομίου του Έλληνικού βρίσκεται στα ίδια έπίπεδα τών

άλλων διεθνών αεροδρομίων και ότι τα δπλα που χρησιμοποιήσαν οι αεροπειρατές είχαν τοποθετηθεί στο αεροσκάφος στην Αίγυπτο, και όχι στην Αθήνα, γεγονός που επιβεβαιώνει τη διεθνή αντίληψη ότι ήταν έντελώς άδικαιολόγητη ή επίθεση Ρήγκαν έναντιον της Ελλάδας.

ΔΙΑΦΟΡΕΣ

Ο εκπρόσωπος του σωματείου των εργαζομένων στην Έλληνική Έταιρία Γενικών Επιχειρήσεων, μιλώντας προς τους δημοσιογράφους με την ευκαιρία της καθελκύσεως του φέρρου μπώτ «Αίγινα» για την οποία γράφουμε σε άλλες στήλες, υπογράμμισε ότι τα μέλη του σωματείου σε πολλές περιπτώσεις εργάστηκαν Σαββατοκύριακα χωρίς αμοιβή γιατί γνωρίζουν, όπως είπε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος, ότι η ναυτιλιακή κρίση έχει επηρεάσει σοβαρότατα τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Δέν μπορούμε παρά να συγχαρούμε δημόσια τους εργαζόμενους στην Ε.Ε.Γ.Ε. για τη στάση τους αυτή και να μην σημειώσουμε την έντελως διαφορετική στάση των εργαζομένων στα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά οι οποίοι όχι μόνον δέν παραδέχονταν την ύπαρξη προβλημάτων από τη ναυτιλιακή κρίση αλλά ανάγκασαν την εργοδοσία να προχωρήσει στο κλείσιμο της επιχείρησής και τώρα αγωνίζονται για να ξαναλειτουρήσει

για να βρουν πάλι απασχόληση! Τέτοια φαινόμενα νομίζουμε ότι μόνο στην Ελλάδα παρατηρούνται.

ΤΑΧΕΙΑ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

Σε άλλες στήλες δημοσιεύουμε τις καταγεγραμμένες εκπροσώπων της εταιρίας PEROSEA SHIPPING για την υπόθεση του πλοίου «Βάλη Πέρο» τις οποίες δέν μπορούμε να υιοθετήσουμε γιατί δέν έχουμε ακούσει και την άλλη πλευρά. Μπορούμε όμως να αξιώσουμε την ταχεία εκκαθάριση της υποθέσεως αυτής για να μάθουμε όλοι τι ακριβώς συνέβη και να ρωτήσουμε γιατί η Έλληνική Πολιτεία δέν μεριμνά για την προστασία των ελληνικών πλοίων όπως κάνουν άλλες χώρες για την προστασία των πλοίων τους και των υπηκόων τους. Θεωρούμε ότι για την περίπτωση αυτή καθώς και του δεξαμενοπλοίου «Τασία» που κρατείται από τον περασμένο Φεβρουάριο στη Νιγηρία έπρεπε να είχε υπάρξει κυβερνητική παρέμβαση σε υψηλότατο επίπεδο και ακόμη η επιτόπια εξέταση των σχετικών υποθέσεων από τον ύπουργό Έξωτερικών. Διότι δέν μπορούμε να παρεμβαίνουμε σε υποθέσεις πολλών τρίτων και να παραγνωρίζουμε τις δικές μας υποθέσεις — σημειώνουμε σχετικά ότι τό YEN αντιμετώπισε άρνητικά και την πρόταση της διαχειρίστριας εταιρίας να σταλεί στην Καλκούτα με δικά της έξοδα λιμενικός αξιωματικός για

να αντιμετωπίσει επί τόπου την κατάσταση που είχε δημιουργηθεί στο πλοίο.

Ταυτόχρονα για την υπόθεση του «Βάλη Πέρο» μπορούμε να προσθέσουμε ότι από όσα είπαν οι εκπρόσωποι της διαχειρίστριας εταιρίας, ή περίπτωση του πλοίου αυτού δέν είναι ή μοναδική στην Καλκούτα και άλλα πλοία αντιμετώπισαν παρόμοιες υποθέσεις οι οποίες δέν είδαν τό φώς της δημοσιότητας διότι οι εκπρόσωποι των διαχειριστριών εταιριών υπέκυψαν στους έκβιασμούς του τοπικού γιούνιον που δέν σχετίζεται με την ΙΤΦ και φαίνεται ότι δρ ά σε συνεργασία με πολλούς τοπικούς παράγοντας με κύριο στόχο να απομυζούν αποτελεσματικότερα τό πλοία. Είναι χαρακτηριστικό ότι κατά τις προκαταβολές προς τό πλήρωμα του «Βάλη Πέρο» τό τοπικό γιούνιον έπαιρνε «προμήθεια» 10 - 20% καθώς και ότι οι τοπικοί δικηγόροι που εκπροσωπούν τό Ρ & Ι Κλάμπ που καλύπτει τό πλοίο δυσχέραναν παρά διευκόλυναν τό σκάφος — με λίγα λόγια φαίνεται ότι τό λιμάνι της Καλκούτας τό λιμαίνεται κάποια συμμορία με πολλές και αποτελεσματικές διακλαδώσεις που εξουδετερώνουν κάθε έννοια κράτους.

ΑΥΤΟΓΕΛΟΙΟΠΟΙΗΣΗ

Έξενισε πολλούς και προκάλεσε ειρωνικά σχόλια ή έπιβολή προστίμου από λιμενικό σε πλοίαρχο που έμπορικού ναυτικού γιατί χειριζόταν ταχύπλοο σκάφος χωρίς να είναι έφοδιασμένος με ανάλογο πτυχίο, τό όποιο σημειωτέον χορηγείται στους πλοιάρχους χωρίς εξέτασεις. Από αυτό, δηλαδή ότι τό πτυχίο χειριστού ταχυπλόου σκάφους χορηγείται στους πλοιάρχους χωρίς εξέτασεις προκύπτει ότι έχουμε να κάνουμε με έναν γραφειοκρατικό τύπο και τίποτε περισσότερο που πρέπει να καταργηθεί άμέσως και στό πλαίσιο του περιορισμού της γραφειοκρατίας και για να πάψει να αυτογελοιοποιείται τό ίδιο τό κράτος στους πολίτες. Τό δίπλωμα του πλοιάρχου παρέχει στον κάτοχό του να κυβερνήσει όποιοδήποτε σκάφος ανεξαρτήτως μεγέθους και ταχύτητας και αυτό τό δέχεται έμμέσως μέν αλλά σαφώς και ή γραφειοκρατική διάταξη που τούς εξαιρεί από τις εξέτασεις ή όποια είναι αυτόνόητο ότι μέχρις ότου καταργηθεί πρέπει να μείνει άνενεργός.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Δέν υπήρξε ούτε κατά τό διαρρευσαν δεκαπενθήμερο τελική ρύθμιση του θέματος της εξαγοράς των Ναυπηγείων.

Κατά τη πρόσφατη συνέντευξη τύπου που παραχώρησε ό ύπουργός Έθνικής Οικονομίας και Ναυτιλίας κ. Γερ. Άρσένης, στους ξένους ανταποκριτές, άπαντώντας σε έρωτήσεις για την τύχη των «Έλληνικών Ναυπηγείων» του Σκαρμαγκά ανέφερε ότι ή εξαγορά τους θα πραγματοποιηθεί σύντομα από την ΕΤΒΑ.

Χωρίς να διευκρινίσει περισσότερα ό κ. Άρσένης δήλωσε ότι τά ναυπηγεία του Σκαρμαγκά θα λειτουργήσουν σύμφωνα με τούς κανόνες του ύγιους ανταγωνισμού, ως θυγατρική εταιρία της ΕΤΒΑ, της όποιας τό διοικητικό συμβούλιο θα είναι «υπόλογο» στην Τράπεζα και πρόσθεσε ότι θα υπάρξουν οι αναγκαίες «άλλαγές» στό ναυπηγεία.

Renault

Με μειωμένο φόρο, ειδικά για ναυτικούς και μετοικούντες.

Τώρα μόνο στη ΜΑΥΑ μπορείτε να παραλάβετε με "το κλειδί στο χέρι" οποιοδήποτε μοντέλο της Renault σας αρέσει ακόμα και Turbo.

Το αυτοκίνητο παραδίδεται εκτελωνισμένο και με αριθμούς κυκλοφορίας, στην Αθήνα ή σε οποιαδήποτε πόλη της Ελλάδας από τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους της Renault.

Τηλεφωνήστε μας σήμερα στο 2793.963 - 2778.614

RENAULT

...Ιελικά!

H RENAULT συνιστά elf

MAVA A.E.

80 ΧΛΜ. ΕΘΝ. ΟΔΟΥ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΜΙΑΣ, Τ.Θ. 54 027.143 10 Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ.

Η ΔΙΕΝΕΞΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗ-ΓΕΙΩΝ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

Με πολύ περιέργη ελαστικότητα όρισμένες έφημερίδες έγραφαν πρό ήμερών γιά «δικαστική δικαίωση» τής Έμπορικης Τράπεζας στην γνωστή διένεξη πού έχει μέ τήν οικογένεια τού Καθηγητού Στρατή Άνδρεάδη γιά ζημιές τών Ναυπηγείων Έλευσίνος κατά τήν περίοδο 1969 - 1976.

Όπως επίσημα ανακοίνωσαν οι δικηγόροι τής Οικογένειας Άνδρεάδη ή απόφαση τού Πολυμελούς Πρωτοδικείου Άθηνών τήν όποία επικαλείται ή Τράπεζα είναι προδικαστική καί διατάσσει τήν Τράπεζα νά αποδείξει τούς ισχυρισμούς τής.

Θάπρεπε λοιπόν κατά τή γνώμη μας νά υπάρχει πιό προσεκτική διατύπωση καί κυρίως ή όριστική απόφαση γιά τή διατύπωση οιοδήποτε σχολίου.

ΑΔΕΛΦΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Ή μακρινή Σαγκάη, ό κινεζικός γίγας μέ πληθυσμό περί τά 20 εκατομμύρια καί ό Πειραιάς, τό δικό μας πρώτο λιμάνι μέ τίς μερικές εκατοντάδες χιλιάδες κατοίκους είναι άπό τό τέραςμένη έβδομάδα άδελφά λιμάνια.

Έπικεφαλής τής έπταμελούς κινεζικής αντιπροσωπείας πού επισκέφθηκε τή χώρα μας γιά τήν «άδελφοποίηση» τών δύο πόλεων, ήταν ό δήμαρχος τής Σαγκάης κ. Γιέ Γκότζι, άνθρωπος μέ πολύπλευρη πανεπιστημιακή μόρφωση, ό όποιος χαιρεί βαθειάς έκτιμησης από τούς συμπολίτες του καί έκανε έντύπωση στους πολλούς παράγοντες τής έμποριοβιομηχανικής καί ναυτιλιακής ζωής τού Πειραιά πού είχαν τήν εύκαιρία νά τόν συναντήσουν στίς πραγματοποιηθείσες έπαφές τών οίκων Έπιμελητηρίων.

ΑΣΦΑΛΩΣ ΕΙΝΑΙ ΛΑΘΟΣ

Σέ έγκύκλιο τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τά μέλη τής γιά τό θέμα τής κατασκευής καί τού εξοπλισμού δεξαμενοπλοίων τά όποια μεταφέρουν ύγροποιημένα

άερια καί επικίνδυνες ύγρές χημικές ούσιες χύμα αναφέρεται ότι ή ύπουργική απόφαση μέ τήν όποία επικυρώνεται ό σχετικός κανονισμός μέ ήμερομηνία 11.3.85 δημοσιεύθηκε σέ φύλλο τής Έφημερίδος τής Κυβερνήσεως μέ ήμερομηνία 21.2.85. Άσφαλώς πρόκειται γιά λάθος πού γίνεται έμφανεστερο μέ τήν επόμενη παράγραφο στην όποία αναφέρεται ότι ή ήμερομηνία ενάρξεως τού έν λόγω κανονισμού είναι ή 21.5.85, δηλαδή τρεις μήνες μετά τή δημοσίευση τής σχετικής άποφάσεως (21.2.85) στην Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως.

Η ΑΡΩΓΗ ΣΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ

Οί ένδιαφερόμενοι ναυτιλιακοί καί βιομηχανικοί κύκλοι ύποστηρίζουν ότι ή παρουσία τών έπαγγελματιών ναυαγοσωστών στόν Κόλπο τού Περσικού επέτρεψε νά περιορισθούν μόνο σέ 5% οι άπώλειες τών φορτίων τών πληττομένων πλοίων.

Άπό τό 1981 έχουν κτυπηθεί στόν Περσικό 140 πλοία, μέ 138 νεκρούς καί 150 σοβαρά τραυματισμένους. Οί ζημιές τών πλοίων έχουν ήδη στοιχίσει πολλές εκατοντάδες εκατομμυρίων δολλαρίων, μέ κύρια θύματα τά πετρελαιοφόρα. Οί πληγείσες σημαίες έχουν κατά σειρά άριθμού πλοίων ως έξης: Ίν-ράν, Παναμάς, Λιβερία, Έλλάς, Κύπρος, Ίν-δία, Κορέα, Κουβέιτ, Σιγκαπούρη, Τουρκία, Σαουδαράβια, Άγγλία, Μπαχάμες, Νορβηγία, Πακιστάν καί Ίσπανία.

Οί δύο κύριες διεθνείς ναυαγοσωστικές επιχειρήσεις πού βρίσκονται σήμερα στόν Περσικό είναι οι άλλανδικές εταιρίες Βισμουλέρ καί Σμίτ. Ή δεύτερη έχει δημιουργήσει ένα παγκόσμιο δίκτυο εγκαταστάσεων πυροσβεστικού άφροϋ, άποδόσεως 20 τόννων, πού περιλαμβάνει τούς λιμένες Ρόττερνταμ, Μπαχρέιν, Γκάλβεστον, Σιγκαπούρης καί Κιουρασάο. Σημειωτέον ότι μιά μεγάλη πυρκαγιά χρειάζεται γιά τήν κατάσβεσή τής περί τούς 25 τόννους άφροϋ. Ειδικώτερα στόν Περσικό τρία πλήρη συγκροτήματα άντιπυρικού ύλικού βρίσκονται σέ ειδικό σκάφος άνοικτά τού Μπαχρέιν, ώστε ν' άποφεύ-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— «Ή πρώτη μου σκέψις, μάς είπεν ό κ. Πρωθυπουργός, ήτο νά ύπαχθ ή διοίκησης τής Ναυτιλίας, άποσπασμένη έκ τού Ύπουργείου τών Ναυτικών, εις τό Ύπουργείον Έθνικής Οικονομίας, εις τό όποϊον ύπήγετο, παρά τήν έμπόλεμον τότε κατάστασιν, κατά τά έτη 1920 - 1922.

Ή πολυσχιδής, έν τούτοις, άποστολή τήν όποϊαν έχει ύπό τās παρούσας οικονομικές συνθήκας, νά έκπληρώσει τό Ύπουργείον τής Έθνικής Οικονομίας, ως επίσης καί ή άλματική έν τώ μεταξύ από τής περιόδου 1920 - 1922 ανάπτυξης τής έμπορικης μας ναυτιλίας, μέ έπεισαν ότι πρέπει, αλλά καί δικαιούται αύτη, ν' άποκτήση Ίδιον Ύφυπουργείον πρός παρακολούθησιν, μελέτην καί αντιμετώπισιν τών πολλών καί σημαντικών προβλημάτων τής.

Πιστεύω ότι ή Ίδρυσις τού Ύφυπουργείου θ' άποτελέσει τήν καλήν άπαρχήν καί ότι θά ίκανοποιήση ως πρώτον βήμα τόν ναυτικών μας κόσμον, ό όποιος δικαιούται νά τύχη στοργικής τής μερίμνης τής Κυβερνήσεως».

«Ναυτικά Χρονικά», τ. 109/1-7-1935

γει τίς τελωνειακές διατυπώσεις στίς έπειγουσες περιπτώσεις. Ή πλωτή αύτή βάση είναι άπαραίτητη γιά τήν πλήρωση τών δρων τών συμβολαίων «no cure no pay». Στή συνέχεια ή εταιρία Σμίτ άγοράζει τά πληγέντα μεγάλα δεξαμενόπλοια καί τά μεταπωλεί σέ διαλυτές τής Άπω Άνατολής, άφού ή Ίδια τά ρυμπουλκήσει μέχρι τούς τύπους διαλύσεως.

Είναι άνάγκη νά λεχθεί ότι πρός τό παρόν ή θαλάσσια αύτή άρωγή θεωρείται ή καλύτερη λύση σέ σύγκριση μέ τίς λύσεις έντοπισμού καί άποκρούσεως τών πυραύλων, δεδομένου ότι στην περίπτωση αύτή ό έξοπλισμός τού πλοίου άπαιτεί έξαιρετικά μεγάλη δαπάνη καί σοβαρές δισκευές, ένώ παράλληλα πρέπει νά αντιμετωπισθεί καί ή άρνηση τών συνδικάτων στόν έξοπλισμό τών έμπορικών πλοίων.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED
COMPANY IN SOUTH EAST ASIA.....

J U S T C A L L :

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

* ----- *

SHIPPING AGENTS
CARGO @ S + P BROKERS
STEVEDORES
BUNKER SUPPLIERS



CREWING & FORWARDING
TRAVEL & TRANSPORT
SURVEYORS & CONSULTANTS
P & I CORRESPONDENTS

S E R V I C I N G

* S I N G A P O R E (REGIONAL HEAD OFFICE)

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS : 2249490/2249557/2249583/2248325
A O H : 4816919
TLXS : 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES : "OLYMPISHIP"

* I N D I A

BOMBAY (HEAD OFFICE)
1111 RAHEJA CENTRE
214 NARIMAN POINT
BOMBAY - 400 021

TELS : 231239/231249/224092
A O H : 6420964/6300991
TLXS : (011) 5817/6863 (SCTC IN)
CABLES : "OLYMTUNE"

OPERATING ALSO AT : MADRAS - VISHAKAPATNAM - COCHIN - KAKINADA - KANDALA -
MORMUGAO - TUTICORIN - MANGALORE - CALCUTTA - PARADEEP -
HALDIA

* M A L A Y S I A

PORT KELANG (HEAD OFFICE)
69A LEBOH BERANGAN, PORT KELANG
SELANGOR, MALAYSIA

TELS : (03) 380777/380781/380796
TLXS : MA 39407 TRIA
CABLES : SHIPRIA PORTKELANG

OPERATING ALSO AT : Kuantan - Penang/Butterworth - Pasir Gudang - Kemaman -
Malacca - Port Dickson - Johore Baru

Η ΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ

Οι έπιπτώσεις της παρατεινόμενης και βαθείας ναυτιλιακής κρίσεως είναι πλέον εμφανείς στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά και η καθολική κατάρρευση που επικρατεί είναι απόλυτα δικαιολογημένη, καθώς τίποτα δεν μπορεί πρὸς τὸ παρόν νὰ στηρίξει ἐλπίδες γιὰ γρήγορη ἀνάκαμψη.

Ἐν τούτοις, θὰ σταθούμε σήμερα σὲ ἓνα κατὰ τὴ γνώμη μας πολὺ παρήγορο σημεῖο, τὴν ἐμπιστοσύνη μὲ τὴν ὁποία περιβάλλουν οἱ Τράπεζες τὸν Ἑλληνικὸ ἐφοπλισμὸ στὴ πλειονότητά του.

Μιλῆσαμε τὶς τελευταῖες ἡμέρες μὲ ἀρκετοὺς ἐκπροσώπους ξένων Τραπεζῶν πού δραστηριοποιούνται στὸν Πειραιᾶ καὶ τὸ βασικὸ συμπέρασμα πού προέκυψε εἶναι ὅτι, πλὴν ἐλάχιστων περιπτώσεων, ὑπάρχει ἀπόλυτη ἐμπιστοσύνη στὴν ἱκανότητα τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν νὰ ξεπεράσουν μὲ τὶς μικρότερες δυνατόν ἀπώλειες τὴ μακρόχρονη ναυτιλιακὴ κρίση.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» θὰ ἐπιχειρήσουν νὰ παρουσιάσουν σὲ προσεχεῖς ἐκδόσεις ἐπὶ νύκτες ἀπόψεις ἀπὸ Ἑλληνες καὶ ξένους τραπεζίτες γιὰ τὴν πιστεύουν ὅτι τὸ «καυτὸ θέμα» στὴ σημερινὴ δύσκολη ἐποχὴ εἶναι ἡ στενὴ καὶ μὲ ἐκατέρωθεν ἐμπιστοσύνη συνεργασία τοῦ πλοιοκτητῆ μὲ τὴν Τράπεζά του.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Μὲ τὴ γνωστὴ καὶ προσφιλεῖ τους μέθοδο τῆς ἀπόλυτης μυστικότητας οἱ Σοβιετικοὶ ἀγόρασαν κατὰ τὸ ὑπὸ θεώρηση δεκαπενθήμερο περὶ τὰ 14 μιλιά κάρριερς, σὲ μεγέθη μεταξύ 27-44.000 τόν. d.w.

Μὲ τὴ βοήθεια γνωστοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ οἴκου καὶ μὲ πρωτοφανὴ ταχύτητα ἔφεραν πρὸ τετελεσμένου τὴν ἀγορά καὶ ὅταν οἱ ἀγορές ἀρχίσαν νὰ γίνονται γνωστὲς εἶχαν ἤδη ἐπιτύχει τὸν σκοπὸ τους καὶ ἀπεσύρθησαν, πιθανῶς προσωρινά, μὲ ἐνδεχόμενη ἐπαναφορά τους γιὰ νέες ἀγορές στὸ προσεχές μέλλον καθὼς οἱ τιμὲς βρίσκονται πλέον σὲ ἐξαιρετικὰ ἐπίπεδα.

ΤΟ ΣΟΥΕΖ

Πρὸ δέκα ἀκριβῶς ἐτῶν ἡ διώρυγα τοῦ Σουέζ ἀποδόθηκε ἄλλῃ μιᾷ φορὰ στὴ διεθνή ναυσιπλοῖα ὕστερα ἀπὸ τὸ ὀκτάχρονο κλείσιμο τοῦ 1967-1975 λόγω τοῦ Ἀραβοϊσραηλικοῦ πολέμου.

Ἡ ἱστορία τῆς περίφημης αὐτῆς διώρυγας εἶναι βέβαια πολὺ παλαιότερη. Γιατὶ καὶ ἂν ἀκόμη παραβλέψουμε τὴ μυθικὴ διώρυγα πού 18 αἰῶνες πρὸ Χριστοῦ εἶχε διανοίξει κάποιος Φαραώ, τὸ νεώτερο χρονικὸ τῆς ἀνατρέχει τὸν Ἀπρίλιο τοῦ 1859 πού ξεκίνησαν οἱ ἐκσκαφές τοῦ Λεσέφ. Παραδόθηκε στὴ ναυσιπλοῖα στίς 17 Νοεμβρίου τοῦ 1869 καὶ ἀπὸ τότε ἐκλείσει γιὰ διάφορους λόγους πέντε φορές. Ἐθνικοποιήθηκε τὸν Ἰούλιο τοῦ 1965.

Θυμίζουμε ὅτι ἡ διώρυγα τοῦ Σουέζ, διανοιγμένη σὲ ἐπίπεδο θαλάσσης συνδέει τὴ Μεσόγειο (Πόρτ Σαΐδ) μὲ τὴν Ἐρυθρὰ (Πόρτ Τεφίκ) καὶ εἶναι ἡ μεγαλύτερη διώρυγα τοῦ κόσμου χωρὶς ὕδατοφράκτες. Τὸ μήκος τῆς εἶναι 195 χλμ. τὸ πλάτος 385 μ. καὶ τὸ μέγιστο βάθος 53 πόδια. Ταξιδεύεται μέρα καὶ νύχτα καὶ ἔχει ἐξαιρετικὰ ὑψηλὸ ρεκόρ ἀ-

υφαλείας. Μπορεῖ νὰ ἐξυπηρετήσῃ πλοῖα μέχρις 150.000 τόν. καλύπτοντας ἔτσι τὸ 97% τοῦ παγκόσμιου τὸνάζ. Ἡ διάβαση τῆς γίνεται μὲ ὑποχρεωτικὴ πλοήγηση σὲ τρεῖς νηοπομπές κάθε μέρα καὶ διαρκεῖ κατὰ μέσο ὄρο 15 ὥρες.

Τὰ διόδια κανονίζονται ἐπὶ ἐτησίως κατ' ἀρχὴν βάσεως, λαμβανομένων ὑπόψη διαφόρων κριτηρίων. Μεταξύ αὐτῶν σημαντικὸ ρόλο παίζει ἡ ὑπολογισμένη οἰκονομία πού ἐπιτυγχάνει ἓνα πλοῖο ἀποφεύγοντας τὸν περίπλοο τῆς Ἀφρικῆς. Ὑπολογίζονται μὲ βάση τὸ «εἰδικὸ ρυμουλκικὸ δικαίωμα (SDR) πού ἰσοῦται μὲ 0,97 τοῦ δολλαρίου καὶ μποροῦν νὰ πληρωθοῦν μὲ τὴν ἐπίσημη ἰσοτιμία σὲ ἓνα ἀπὸ τὰ 16 μεγάλα ἐθνικὰ νομίσματα. Σὲ μεγάλη ἀναλογία πάντως ἡ πληρωμὴ γίνεται σήμερα σὲ δολλάρια.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ

Νέα ἐκκλιση γιὰ οἰκονομικὴ ἐνίσχυση πού ἀποβλέπει στὴν οἰκονομικὴ ἐξασφάλισή του ζητᾷ τὸ Διεθνὲς Ναυτιλιακὸ Πανεπιστήμιο τοῦ Μάλμου.

Τὰ μισὰ περίπου ἀπὸ τὰ ἔσοδά του εἶναι ἀπὸ παροχές καὶ χορηγήσεις μὲ μορφή ὑποτροφιών ἀπὸ χώρες καὶ ὀργανισμοὺς πού συμπαραστέκονται στὸ ἔργο του καὶ ἔτσι καλύπτονται ἐξοδα τεσσάρων ἐκατομμυρίων δολλαρίων τὸ χρόνο.

Τὰ δύο ἐκατομμύρια δολλάρια ὅμως πού ὑπολείπονται δὲν προέρχονται ἀπὸ σταθερὴ πηγὴ καὶ ὅπως δήλωσε ὁ γεν. γραμματέας τοῦ IMO κ. Στριβάσταβα τὸ συμβούλιο ἀνησυχεῖ ἔντονα καθὼς ἡ μὴ σταθερὴ συμπάρταση σὲ τακτὰ χρονικὰ διαστήματα δὲν ἐνισχύει τὶς λειτουργικὲς δραστηριότητες τοῦ πανεπιστημίου.

Τὸ Σχόλιο τοῦ 150ημέρου

Καθὼς οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Δανικοῦ φορτηγοῦ «Μάριαν Ντάνιελ-σεν» ἀνοίξαν τὰ ἀμάρια του γιὰ νὰ ἀρχίσῃ ἡ ἐκφόρτωση στὸ λιμάνι τοῦ Σαίν - Ναζαίρ ἀνακάλυψαν τὰ πτώματα δύο νέγρων. Τὸ πλοῖο ἐρχόταν ἀπὸ τὸ Ντακάρ ὅπου εἶχε φορτώσει 950 τόνους «στεμφύλων ἀραχίδος» ἀπὸ τὶς ὁποῖες βγαίνουν τὰ περίφημα ἀράπικα φιστίκια.

Μαζὶ ὅμως μὲ τὰ ἀράπικα φιστίκια φαίνεται πὺς φορτώθηκαν καὶ ἀρκετοὶ ἀράπιδες λαθρεπιβάτες ἀπὸ τὴ γειτονικὴ χώρα τῆς Γκάμπιας. Καὶ τοὺς μὲν περισσότερους ἐξ αὐτῶν τοὺς ἀνακάλυψε τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου καὶ τοὺς ἀπεβίβασε βιαῶς. Δύο ὅμως «τυχεροὶ» διέφυγαν τὴν ἔρευνα καὶ κατάφεραν νὰ κρυφτοῦν στὸ κύτος, ὅπου οἱ δυστυχεῖς πέθαναν ἀπὸ ἀσφυξία.

Γιατὶ μολοντὶ οἱ ἀναλύσεις πού ἐγίναν στὸ κύτος πρὶν ἀπ' τὴν ἐκφόρτωση δὲν ἔδειξαν παρουσία τοξικῶν ἀερίων, θεωρεῖται βέβαιον πὺς ὁ θάνατος τους προήλθε ἀπὸ ἐκκλιση μονοξιδίου τοῦ ἀνθρακὸς ἀπὸ τὶς κατὰ τὰ ἄλλα ἀκακὲς ἀραχίδες.

Ἔτσι οἱ φτωχοὶ λαθρεπιβάτες τῆς Γκάμπιας ἐξέφυγαν τὴ σκλαβιά γιὰ νὰ βροῦν τὸν τραγικὸ θάνατο τῆς ἀσφυξίας. Τύχη ὀρθοὶ καὶ τύχη καταρρέπει, γράφει ὁ Σοφοκλῆς στὴν Ἀντιγόνη.

Καὶ ἡ νεοελληνικὴ παροιμία λέει «ὅποιον τὸ μέλι νὰ πνίγῃ ποτὲ του δὲν πεθαίνει».

Δωρεάν Ταξίδια στη Κύπρο

για αδασμολόγητα ψώνια

COMPACT DISC

VIDEOCAMERAS

MOVIECAMERAS

HI-FI STEREO



T.V. VIDEO

ΨΥΓΕΙΑ

ΡΟΛΟΓΙΑ

ΠΛΥΝΤΗΡΙΑ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

ΤΟ ΤΕΡΠΙΝΟΝ ΜΕΤΑ ΤΟΥ ΟΦΕΛΙΜΟΥ

Το ΤΕΡΠΙΝΟΝ εἶναι ἡ γνωριμία μὲ τὴν Κύπρο, εὐχάριστη ἐμπειρία καὶ ὑποχρέωση στὸν εαυτὸ σας. Το ΟΦΕΛΙΜΟ εἶναι τὸ κέρδος πού θὰ ἔχετε. Ὅτι καὶ ἂν αγοράσετε στὴν Κύπρο συμφερεῖ. Τα τελευταία αὐθεντικά μοντέλα ηλεκτρικῶν ἰδίων 1985 πού δὲν κυκλοφοροῦσαν ἀκόμα στὴν Ἑλλάδα. Ευρωπαϊκῆς ἢ ἰαπωνικῆς προελεύσεως ὁλων τῶν γνωστῶν κατασκευαστῶν. τὰ πιο πολλὰ μὲ διεθνή ἐγγύηση ὅπως εἰσπληρωματικὴ τηλεόρασις ἀπὸ 39.000 δρχ. ἢ βιντεο ἀπὸ 75.000 δρχ. Εἰσπληρωματικὴ μὲχρι 40% ἀφού πληρωθοῦν οἱ φοροὶ στὴν Ἑλλάδα ἢ ἐντελῶς ἀφορολόγητα γιὰ τοὺς ἐπαναπατριζομένους καὶ ναυτικούς πού δικαιούνται ἀτέλεια. Γιὰ νὰ παραλάβετε τὰ ψώνια σας στὴν Κύπρο ἀξίας 140.000 δρχ. σας προσφέρουμε

ΔΩΡΕΑΝ...

ἜΝΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ Η ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ ΚΑΙ 3-5 ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ Α.Ε.

Ἐκθεσιακὸ Κέντρο Λεωφ. Βουλιαγμένης · ἐναντὶ Τροχίας ΓΛΥΦΑΔΑ

Καθε μέρα καὶ Σάββατο 08 00 - 22 00 Τηλεφῶνα 8942496 - 8942518

Για τούς λόγους αυτούς το ναυτιλιακό πα-
νεπιστήμιο θα ζητήσει από τον IMO να υπο-
στηρίξει αίτημά του προς τις αναπτυγμένες
και αναπτυσσόμενες χώρες καθώς και στα
'Ηνωμένα Έθνη για τη συγκέντρωση του κε-
φαλαίου.

Οι αναπτυγμένες χώρες μπορούν να στεί-
λουν κεφάλαια αναπτυξιακά με τρεις τρό-
πους — με τη μορφή υποτροφιών ύψους
21.000 δολларίων το χρόνο, με τη μορφή ε-
τήσιων εισφορών ή σαν εφάπαξ εισφορά στο
κεφάλαιο.

Τέλος, οι αναπτυσσόμενες χώρες μπο-
ρούν να ρυθμίσουν υποτροφίες για τούς
σπουδαστές τους οργανώνοντας προγράμ-
ματα για την εκπαίδευσή τους στις κυριότε-
ρες ειδικότητες.

ΟΡΘΗ ΥΠΟΜΝΗΣΗ

Τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας με νεώτερο εγ-
γραφο του υπενθυμίζει τις προϋποθέσεις ύ-
πό τις οποίες, σύμφωνα με τις απαιτήσεις
των νιγηριανών αρχών, πρέπει να γίνεται η
πετρέλεια και η παραλαβή φορτίου πετρε-
λαίου στα λιμάνια της Νιγηρίας.

Η υπενθύμιση αυτή έγινε με άφορμή το
περιστατικό της μακροχρόνιας κρατήσεως
έλληνικού πλοίου και του πληρώματός του
στη Νιγηρία (πρόκειται για το δεξαμενό-
πλοιο «Τασία» που διαχειρίζεται στον Πει-
ραιά η εταιρία «Ατλάντικ Μαριτάϊμ») με τό
αιτιολογικό — σύμφωνα με τις νιγηριανές
αρχές — της απόπειρας λαθραίας εξαγωγής
πετρελαίου. Και τονίζεται ιδιαίτερα ότι για
την παραλαβή φορτίου πετρελαίου από τη
Νιγηρία απαιτείται άδεια των τελωνειακών
αρχών της χώρας.

Είναι αυτόνομο το ότι οι προϋποθέσεις που
έχουν θέσει οι τοπικές αρχές για την πετρέ-
λειαση όσο και για την παραλαβή φορτίου πε-
τρελαίου από τη Νιγηρία πρέπει να τηρούν-
ται απόλυτα για να μην επαναληφθεί περιπέ-
τεια σαν αυτή του δεξαμενοπλοίου «Τασία»,
τό πλήρωμα του οποίου, καθώς και μέλη έπι-
σκευαστικού συνεργείου που βρίσκονταν
στο σκάφος όταν απαγορεύθηκε ο από-
πλους, αποβιβάσθηκε από το πλοίο και πα-
ρέμενε σε ξενοδοχείο

ΑΝΗΣΥΧΟΥΝ ΟΙ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ

Η αποσταθεροποίηση του χαρακτηρίζει
σήμερα τις θαλάσσιες μεταφορές των τακτι-
κών γραμμών, έχει προκαλέσει σοβαρές ά-
νεσιχίες στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που
κινούνται στις Κόνφερανς. Η αύξουσα διά-
κοντίνερς μεταφορά, η ανάπτυξη του Σο-
βιετικού στόλου και η εμφάνιση «νεήλυδων»
άσιατικής κυρίως προελεύσεως, δημιουρ-
γούν σοβαρές επιπτώσεις στην αγορά. Οι έ-
πιπτώσεις αυτές αναφέρονται στην αύξηση
του αριθμού των ανεξαρτήτων έφοπλιστών,
στην αύξηση του παγκόσμιου τοννάζ και
στην έφαρμογή πολιτικής ντάμπινγκ σε άνα-
φορά με τούς ναύλους των Διασκέψεων.

Οι άρμόδιοι πιστεύουν πως για να επανέλ-
θει η σταθερότης της αγοράς είναι άνάγκη
να ληφθούν άναδιοργανωτικά μέτρα σε έπί-
πεδο Κόνφερανς. Μεταξύ αυτών ύποδεικνύ-
εται: η μείωση του χρόνου των ταξιδιών, οι
τιμολογιακές παρεκκλίσεις και η είσαγωγή
της ύποχρεωτικής μεταφοράς έμπορευμά-
των παντός τύπου. Επίσης ο περιορισμός
των ύποχρεώσεων των Κόνφερανς και η ά-
ναμόρφωση του συστήματος των ναύλων, ώ-
στε να μειωθεί η τρωτότης των Κόνφερανς
έναντι των άνεξαρτήτων. Υπάρχουν άκόμη
οι ύποστηρίζοντες ότι οι Κόνφερανς θα πρέ-
πει παραλλήλως να καθιερώσουν πολιτική
διαφορισμού στους τομείς της ναυτιλίας και
να είσαγάγουν σύστημα παγκοσμίων μετα-
φορών που να καλύπτουν όλες τις ήπειρους
και όλους τούς ώκεανούς.

Τά μέτρα αυτά, κατά τούς ειδικούς, ένδε-
χεται βέβαια να έμφανίσουν μία βραχυπρό-
θεσμη μείωση του μεταφερόμενου όγκου άλ-
λά η άναγκαιότητα και η σημασία τους δεν θα
βραδύνει να άποδειχθεί.

Ο ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Περνώντας δύσκολες μέρες ο Γερμανικός
Νηογνώμων, που με τό γνωστό τίτλο «Ger-
manischer Lloyd» άποτελεί ένα από τούς
διεθνώς άνεγνωρισμένους νηογνώμονες, ά-
πεφάσισε να στραφεί και προς άλλες δρα-
στηριότητες. Τό γεγονός ότι αντιμετώπιζει

συνεχή περιορισμό στο κύριο έργο του έλέγ-
χου της άσφαλείας των πλοίων, λόγω μείω-
σεως του αριθμού τους, τόν ύποχρεώνει να
άναζητήσει διεξόδους σε άλλα πεδία, όπως
είναι η άναπτυξιακή έρευνα, η τεχνολογία
των ύποθαλασσίων γεωτρήσεων, τά προ-
γράμματα πληροφορικής, οι τεχνικοί ύπολο-
γισμοί και άλλοι παρόμοιοι κλάδοι έξωναυτι-
λιακής δράσεως.

Σήμερα ο Γερμανικός Νηογνώμων καλύ-
πτει 3811 πλοία συνολικού τοννάζ 18.577.000
τον. γκρός, άνήκοντα σε έκατό περίπου δια-
φορετικές σημαίες, ένώ τά ύπό τη γερμανική
σημαία έγγεγραμμένα σ' αυτόν πλοία μόλις
φθάνουν τό 33% του συνόλου της δυνάμεώς
του. Μέσα στο 1984 τά νεοεγγραφέντα
πλοία δεν ξεπέρασαν τά 190, συνολικού τον-
νάζ 850.787 τον. γκρός, μεταξύ των οποίων
169 πλοία 496.724 τον. γκρός ύπό γερμανική
σημαία καθώς και 55 ποταμόπλοια 39.989
τον. γκρός. Οι άριθμοί αυτοί δεν παρουσιά-
ζουν καμία βελτίωση έναντι του 1983 και δεί-
χνουν, κατά τούς άρμόδιους του Νηογνώμο-
νος, την κρατούσα ζήτηση πλοίων πίο άπο-
δοτικών, κατάλληλων για μεταφορές διαφό-
ρων ειδών έμπορευμάτων, με μειωμένο πλη-
ρωμα, ύψηλή τεχνολογία και μικρή κατανα-
λωση καυσίμων.

ΔΕΝ ΘΕΛΟΥΝ ΤΗ ΣΥΝΔΕΣΗ

Όπως κάθε μεγάλο έργο, έτσι και η μόνη
μην σύνδεση της Μάγχης, έκτός από τούς φα-
νατικούς ύποστηρικτές έχει και τούς αδιάλα-
κτους έχθρους της. Ήδη μάλιστα όλοι οι
άντιτιθέμενοι στην κατασκευή της σήραγ-
γος άρχισαν να σχηματίζουν ένα συμπαγές
μέτωπο. Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, άεροπο-
ρικές εταιρίες και λιμενικά συμφέροντα,
συγκρότησαν ένωση, που στις γραμμές της
βρίσκουμε τη Sealink, την Townsend, την
Hoverspeed, τούς λιμενικούς οργανισμούς
της Δούβρης, του Ζέμπρουκ, της Βουλώ-
νης, του Καλαί κ.λπ. Έξχνώντας τις μεταξύ
τους διαφορές και τόν ξέφρενο ανταγωνι-
σμό τς ςς, έχουν τάξει ως σκοπό να παρεμ-
ποδίσουν με κάθε μέσο την μόνιμη σύνδεση
της Μάγχης, την όποια θεωρούν οικονομικά
άσύμφορη και τεχνικό παραλογισμό.

Υποπετυόμενοι φυσικά ότι θα θεωρηθούν
προκατειλημένοι έναντιόν ενός έργου που
άπειλει την έπιβίωσή τους και την άπασχό-
ληση τριάντα χιλιάδων άτόμων, προβάλλουν
έντόνως τό δημόσιο συμφέρον και την άσφα-
λεια των έπιβατών. Και διερωτώνται τί εί-
δους ένδιαφέρον μπορεί να παρουσιάσει έ-
να ταξίδι με αυτοκίνητο ή με τραίνο μέσα
στον κατάκλειστο χώρο μιάς μονότονης και
πολύβουης σήραγγας γεμάτης ρύπο, λάδια
και καυσάερια, σε σύγκριση με την άναψυχή
ένός θαλασσινού ταξιδιού στις γέφυρες έ-
νός σύγχρονου φέρρου μπώτ. Άμφισβητούν
άκόμη και τό κέρδος του χρόνου, ύποστηρί-
ζοντας ότι ένα καμión δεν θα γλυτώσει πα-
ρά μία ώρα μόνο στη διαδρομή Μιλάνου -
Λονδίνου.

Ειδικότερα τό Έμπορικό Έπιμελητήριο
του Καλαί, άρνούμενο τά αντίθετα επιχειρή-
ματα, έπιμένει ότι τό Καλαί θα έξαφανισθεί
ως λιμάνι. Γιατί εάν πραγματοποιηθεί η μόνη
μην σύνδεση δεν θα ύπάρξει εταιρία διατεθει-
μένη να ρισκάρει τά κεφάλαιά της για να έξυ-
πηρήσει μόνο τις μεταφορές των έπικινδύ-
νων φορτίων που δεν θα έπιτρέπεται να περ-
νούν τη σήραγγα ή των έπιβατών που θα πα-
ραμένουν νοσταλγοί του θαλασσινού ταξι-
διού ή που ύποφέρουν από κλειστοφοβία.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

BREMEN · BREMERHAVEN · BRAKE · HAMBURG · NORDENHAM
EMDEN · WILHEMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ · ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT · ΥΛΙΚΑ
ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171. 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"
P.O. BOX 210266

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

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

Στό χαμηλότερο σημείο των τελευταίων 12-14 μηνών περιήλθε η ναυαγορία τις τελευταίες ημέρες του δεκαπενθημέρου, απόρροια μιάς σημαντικής μείωσης του όγκου των μεταφερομένων προϊόντων.

Ακόμη και η αστάθεια στην αγορά του πετρελαίου με τη συνεχιζόμενη πτωτική τάση των τιμών του αργού δεν στάθηκε ικανή να δημιουργήσει το έναυσμα εντάσεως των θαλάσσιων μεταφορών.

Με την αγορά του Βορ. Ατλαντικού σε πλήρη καθίζηση οι πλοιοκτήτες είτε μεταφέρουν τό τοννάζ στο Νοτ. Ατλαντικό ή σκέπτονται σοβαρά τη λύση του παροπλισμού, καθώς οι προοπτικές για τους επόμενους 2-3 μήνες είναι απογοητευτικές.

Τά σκληρά μέτρα που προτείνονται να λάβουν οι Ιάπωνες για την «λογικοποίηση» της Ναυτιλίας και της Ναυπηγικής τους βιομηχανίας ίσως να αποτελέσουν την απαρχή για μία εξισορρόπηση του παγκόσμιου τοννάζ τα επόμενα χρόνια. Στα μέτρα περιλαμβάνεται και η πρόταση να μην επιτρέπεται η επαναλειτούργη ναυπηγικών μονάδων που έχουν χρεωκοπήσει ούτε να επιτρέπεται η ανάλυση των κατασκευαστικών δυνατοτήτων τους από άλλα ναυπηγεία. Όπως είναι γνωστό στην Ιαπωνία η κυβέρνηση έχει καθορίσει τον όγκο των ναυπηγήσεων που κάθε ναυπηγείο έχει την δυνατότητα να παραδώσει εντός ορισμένου χρονικού διαστήματος προσπαθώντας έτσι να περιορίσει την πλημυρία των ναυπηγήσεων. Μέχρι τώρα οι ναυπηγικές δυνατότητες κάθε συγκροτήματος μπορούσαν να μεταφερθούν σε άλλα

ναυπηγεία και πολλά από τα μεγάλα ναυπηγικά συγκροτήματα της χώρας αγόραζαν ή απορροφούσαν μικρότερες μονάδες ώστε να παρακάμψουν την κυβερνητική απαγόρευση. Αν τελικά εφαρμοσθεί η πρόταση της Επιτροπής με την οποία θα ακυρώνονται οι ναυπηγικές δυνατότητες των χρεωκοπούμενων μονάδων, αυτό θα σημάνει μία ραγδαία μείωση των ενεργών ναυπηγικών μονάδων καθώς όλο και περισσότερες μονάδες της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό των ξένων ναυπηγείων. Υπολογίζεται ότι το μέγιστο συνολικό τοννάζ που θα επιτρέψει η κυβέρνηση στα 33 ναυπηγεία που ναυπηγούν πλοία άνω των 5.000 τον. γκρός θα είναι κατά το 1986 περί τούς 4 εκατομ. τόννους.

Συνεχίστηκε και κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο η μείωση των τιμών για τις διαλύσεις πλοίων.

Η έλευση της περιόδου των μουσώνων στην Ινδία αποστρέφει από την αγορά των διαλύσεων έναν αποδέκτη τοννάζ ιδίως στην κατηγορία των παρήλικων μεσαίου μεγέθους φορτηγών και μάλκ κάρριερς, τα οποία δεν έχουν πλέον πολλές προϋποθέσεις επικερδούς εκμεταλλεύσεως.

Από την άλλη πλευρά, η αγορά των διαλύσεων μεγάλων σκαφών στη Φορμόζα έχει πέσει σε επίπεδα τιμών περί τα δολ. 113 ανά τόνο βάρους και οι ελάχιστες πλέον αγορές της Κίνας δεν μπορούν να βελτιώσουν τις συνθήκες της αγοράς.

Σε πρόσφατη μελέτη για τις προοπτικές των μεταφορών σιδηρομεταλλεύματος μέχρι το τέλος του αιώνα, οι Cargo Systems Research Consultants όμιλούν για καθίζηση του όγκου των δια θαλάσσης διακινουμένων ποσοτήτων μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990 στο επίπεδο των 295-300 εκατομ. τόννων ετησίως.

Οι μελετητές υποστηρίζουν ότι η παραγωγή χάλυβος της Ιαπωνίας και των χωρών του ΟΟΣΑ θα παραμείνει στα σημερινά επίπεδα για μία δεκαετία περίπου, ενώ παράλληλα θα υπάρξει μία αύξηση της ζήτησης πρώτης ύλης στη Νοτ. Κορέα, στη Κίνα και στη Φορμόζα, οι οποίες σταδιακά θα υποκαταστήσουν την Ιαπωνία ως οι κυριότερες χώρες παραγωγής χάλυβος.

Τέλος, η βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων στην Αυστραλία και η λειτουργία του όρυχειού Καράτζας της Βραζιλίας θα έχει κάποια ευνόικη επίδραση στις τύχες των μεγάλων μπάλκερς χωρητικότητας άνω των 150.000 τον. d.w.

Σταθερή περί τα 63 εκατομ. τον. d.w. παραμένει η παγκόσμια άργυσα χωρητικότητας παρά τον εντατικό ρυθμό των διαλύσεων που παρατηρήθηκε το πρώτο τετράμηνο του έτους.

Στις αρχές του Ιουνίου υπήρχαν συνολικά 1.276 παροπλισμένα πλοία 64,5 εκατομ. τόννους, έναντι 1.280 πλοίων 82,9 εκατομ. τον. d.w. στις αρχές Μαΐου 1985.

Κατά κατηγορία, βελτίωση σημείωσαν τα άργυντα φορτηγά που μειώθηκαν σε 942 πλοία, 9,9 εκατομ. τον. d.w., ενώ τα δεξαμενόπλοια που παραμένουν παροπλισμένα είναι 333 χωρητικότητας 52,6 εκατομ. τον. d.w. και από αυτά το 86% είναι σκάφη U/VLCC.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό Δολλάριο

Μετά τα ιλιγγιώδη ύψη που έφθασε το δολλάριο στις 25 Φεβρουαρίου (Μαρ. Γερμ. 3.44, Φρ. Έλβ. 2.93, Γαλλ. Φρ. 10.63, και Λιρ. 3.44) ήρθε η πρώτη καθίζηση στις 19 Απριλίου (Μαρ. Γερμ. 2.977, Έλβ. Φρ. 2.479, Γαλλ. Φρ. 9.09, Ιτ. Λιρ. 1906, Γιέν 2.61, και την Αίρα Αγγλ. 1.30). Επακολούθησε μία ανάκαμψη αλλά, η ανακοίνωση του ύπουργείου Έμπορίου ότι το ακαθάριστο εθνικό προϊόν μετά την αναπροσαρμογή του προς τον πληθωρισμό αύξηθηκε το πρώτο τρίμηνο του 1985 μόνο κατά 0,7%, κατάφερε νέο πλήγμα στην τιμή του δολλαρίου και προκάλεσε νέα μέτρα της Όμοσπονδιακής Τράπε-

ζας και μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου (rediscout rate) από 8% στα 7,5%. Αυτό βέβαια ανέβασε τις τιμές του χρηματιστηρίου σε νέα ύψη, με αποτέλεσμα ο βιομηχανικός δείκτης Dow Jones να σπάσει το επίπεδο των 1.300 και να σημειώσει νέο ρεκόρ (1309,7 μονάδες) στις 2 Ιουνίου.

Η αύξηση του αμερικανικού εθνικού προϊόντος κατά 0,7% μόνο, οφείλεται βασικά στο παθητικό εμπόριο που έφθασε το 1984 το εξωφρενικό ποσό των 123 δισεκ. δολλαρίων και συνεχίζεται σήμερα, με δυσμενείς επιδράσεις στην εσωτερική βιομηχανική και γεωργική παραγωγή. Έξ άλλου μία μείωση της εμπιστοσύνης των εξωτερικών επενδυτών, (στά τρία τελευταία χρόνια

είσερευσαν για επενδύσεις στις ΗΠΑ 250 δις. δολ.) άσκει μία πτωτική επίδραση στην τιμή του δολλαρίου.

Βέβαια υπάρχουν και ευνόικα στοιχεία όπως η ανεργία στο επίπεδο 7,3% (από τις χαμηλότερες του Δυτικού κόσμου) και ο σχετικό επίσης χαμηλός πληθωρισμός, γύρω στα 4%.

Διάφορες φήμες για την ύγεια του προέδρου Ρήγκαν και για πτώση της βιομηχανικής παραγωγής τον Μάιο συνέτειναν στην πτωτική τάση και στις 18 Ιουνίου το δολλάριο διαμορφώθηκε κοντά στα Μάρκο Γερμ. 3.02 και η Αίρα Αγγλίας στα 1.130 δολλάρια.

Τό Έλβετικό Φράγκο

Σταδιακά το Έλβετικό νόμισμα με τον χαμηλό πληθωρισμό, την χαμηλή ανεργία και την πολιτική σταθερότητα επανακτά το εν-

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

διαφέρουν των επενδυτών, αφού πέρασε από δύσκολες στιγμές με αναλήψεις δισεκατομμυρίων για επενδύσεις σε δολάρια.

Πάντως το Έλβετικό νόμισμα θα παρουσιάσει αρκετές αυξομειώσεις καθώς αποτελεί σήμερα το κατ' έσοχον νόμισμα δανεισμού (υπολογίζεται ότι τα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα ομολογιακά δάνεια ξεπερνούν τα 130 δισεκ. Έλβ. Φράγκα).

Τό Μάρκο

Η σταθερότητα του τιμαριθμού (από τους χαμηλότερους στον κόσμο) ή εύρωστιά της οικονομίας και το υψηλό ενεργητικό υπόλοιπο του ισοζυγίου πληρωμών, κρατούν την ισοτιμία του Μάρκου σε επίπεδα κάτω των 3δολαρίων.

Μόνη αρνητική ένδειξη στην οικονομία της Δυτ. Γερμανίας είναι ο σχετικά υψηλός δείκτης ανεργίας που δεν βοηθά περαιτέρω άνοδο της ισοτιμίας.

Όσον αφορά τα επιτόκια αναμένεται να παραμείνουν στα σημερινά μάλλον υψηλά για τα γερμανικά δεδομένα επίπεδα.

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Τα πολύ χαμηλά επιτόκια για το Γιέν και οι μεγάλες αποταμιεύσεις των Ιαπώνων βρίσκουν διέξοδο σε επενδύσεις στο εξωτερικό.

Η ιαπωνική οικονομία παρουσιάζει, συγκρατημένο κρατικό προϋπολογισμό, ενεργητικό ισοζύγιο άνω των 50 δισεκ. δολαρίων, ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης από τους υψηλότερους στον κόσμο και πληθωρισμό και ανεργία σε λογικά επίπεδα.

Παρόλα αυτά το Γιέν παραμένει προσδεμένο στο δολάριο, παρακολουθώντας τα скаμπανεβάσματά του (μέ λιγότερο του 1% διαφοροποιήσεις από τις τιμές του δολαρίου) γεγονός που κυρίως οφείλεται στο ότι ο μεγαλύτερος όγκος του ιαπωνικού εμπορίου απορροφάται από τις ΗΠΑ και οποιαδήποτε άνοδος του Γιέν θα απέβαινε αρνητική στην οικονομία του τόπου.

Η Λίρα Άγγλιας

Τους τελευταίους μήνες το βρετανικό νόμισμα παρουσίασε μία ασυνήθιστη άνοδική

πορεία. Αυτό οφείλεται αφ' ενός σ' ένα ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης της τάξεως του 3% (παρά τους 11 μήνες άπεργίας των ανθρακωρύχων), ένα συγκρατημένο προϋπολογισμό και ένα μέτριο πληθωρισμό παράλληλα με υψηλή ανεργία.

Τα υψηλά επιτόκια (γύρω στα 12%) δίνουν ένα ισχυρό κίνητρο για επενδύσεις στο βρετανικό νόμισμα, παρά τους φόβους μειώσεως των τιμών του πετρελαίου και μία τάση προς άνοδο των τιμών των λοιπών αγαθών.

Έτσι τα υψηλά επιτόκια, παρά την αντίδραση των Έργατικών που τα θεωρούν ως μερικής υπεύθυνη για την ανεργία θα παραμείνουν για αρκετό χρόνο σ' αυτά τα επίπεδα, σταθεροποιώντας την Λίρα στο επίπεδο των Δολ. 1,30.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Η όπισθοδρόμηση της γαλλικής οικονομίας που επακολούθησε την εφαρμογή των προεκλογικών προγραμμάτων του προέδρου Μιτεράν, έφερε το φράγκο στα χαμηλότερα επίπεδα της ιστορίας του, και την οικονομία της Γαλλίας σε επικίνδυνη καμπή. Έτσι στη βιομηχανία παρατηρήθηκε στο παρελθόν μία μείωση της απασχολήσεως άνω των 350.000 και 2.5 εκατομ. ανέργους, τις παραγωγικές επενδύσεις κάτω από το 3%, το δημοσιονομικό έλλειμμα να τριπλασιάζεται και το εξωτερικό δημόσιο χρέος να ξεπερνά τα 50 δισεκ. δολάρια.

Με την αλλαγή της οικονομικής πολιτικής που έφερε μαζί του ο τεχνοκράτης Λοράν Φαμπιούς, έχομε μία ανάκαμψη που αντανάκλασε σε όλους τους τομείς της οικονομίας και μεταξύ αυτών την βελτίωση της τιμής του φράγκου που βρίσκεται από καιρό στα υψηλότερα σημεία του Φιδιού (SNAKE).

Η Δραχμή

Όπως αναφέραμε και σε προηγούμενα τεύχη, η δραχμή δεν μπορεί να ακολουθήσει δική της πολιτική. Έτσι η Τράπεζα της Ελλάδος παρεμβαίνει άπλω για να έναρμονίσει τις τιμές της δραχμής με το δολάριο και τα άλλα νομίσματα αποτρέποντας έτσι τα Arbitrages.

Παρά τις κραυγαλέες διαφορές της Έλλη- νικής οικονομίας (πληθωρισμός, παθητικό ι-

σοζύγιο πληρωμών, τρομακτικό ανοίγμα του κρατικού προϋπολογισμού), η τιμή της δραχμής από το τέλος του έτους παρουσιάζει μια πτώση της τάξεως του 7.5% (μέσο όρο) εκτός της Άγγλικής Λίρας (16.5%).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου (Νέα Υόρκη)

	24.5.85	24.6.85	άνοδ. + πτώση -
Λίρ. Άγγλ.	1.2545	1.2880	- 2.45
Μάρκο	3.0810	3.0620	- 0.62
Φρ. Έλβ.	2.5890	2.5800	- 1.13
Φρ. Γαλ.	9.3925	9.3300	- 0.67
Λίρ. Ιταλ.	1963.0	1951.0	- 0.62
Γιέν Ιαπ.	251.10	247.85	- 1.30

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Λονδίνου (24.6.85)

Μήνες	1	3	6
Δολάριο	7 1/4	7 15/16	8 3/16
Λίρ. Άγγλ.	12 5/16	12 1/8	11 7/8
Μάρκο	5 5/8	5 5/8	5 11/16
Φρ. Έλβ.	5 1/16	5 1/2	5 7/16
Φρ. Γαλ.	10 3/8	10 9/16	10 3/4

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμής FIXING

	18.12.84	25.6.85	Διαφ. % α' έξ. 1985
Λίρ. Άγγλ.	150.390	175.250	- 16.5
Φράγ. Γαλλ.	13.403	14.580	- 8.8
Μάρκο Γερμ.	41.084	44.424	- 8.1
Δολάριο	127.020	136.370	- 7.4
Γιέν Ιαπ.			
(100)	51.390	54.850	- 6.7
Φρ. Έλβ.	49.840	53.150	- 6.6
Λίρ. Ιταλ.			
(100)	6.666	6.9625	- 4.4

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

Ο ένιαϊος φορέας της Ναυτιλίας

Τού κ. Ε. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ

Απασχολεί έντονα τη ναυτιλιακή κοινή γνώμη τό θέμα της ένότητος του κρατικού φορέως της ναυτιλίας. Γιατί η ένότης αυτή είναι ένα από τά σημεία έκείνα στά όποία συμπίπτουν σχεδόν οι απόψεις όλων των ναυτιλιακών παραγόντων, άσχετα μέ τίς επί μέρους αντιλήψεις τίς όποιες μπορεί νά έχουν γιά τη βελτίωση ή τήν αναμόρφωση της όργανώσεώς του.

Πρέπει νά τονισθεί ότι η ένότης αυτή έχει στη ναυσιβιο χώρα μας μιά πολύ παλιά Ιστορία. Η συγκέντρωση όλων των ζητημάτων πού άφορούν τό έμπορικό ναυτικό σέ μιά ένιαία διοικητική ύπηρεσία ύπήρξε ανέκαθεν τό βάθρο της διοικητικής ναυτιλιακής όργανώσεως. Ακόμη καί όταν ήταν ένα άπλό τμήμα ή μία μικρή Διεύθυνση, ή έμπορική ναυτιλία ποτέ δέν γνώρισε διάσπαση των άρμοδιοτήτων της. Μπορεί νά μεταφερόταν κατά καιρούς από τό Ύπουργείο Ναυτικών στό Ύπουργείο Έθνικής Οικονομίας, αλλά ή μεταφορά ή ή ύπαυγλή άφορούσε τό σύνολο των ναυτιλιακών ύπηρεσιών καί άρμοδιοτήτων, μέχρις ότου συγκεντρώθηκαν σέ χωριστό Ύπουργείο, του όποίου ή ίδρυση χαιρείσθηκε σάν «πρωταρχική ιεροϋπόθεση της κρατικής διά τήν ναυτιλίαν μερίμνης».

Μοναδική έξαίρεση στάθηκε, στη διάρκεια της Άπριλιανής δικτατορίας, ή άπόσπαση των ύπηρεσιών της ναυτικής προνοίας στό Ύπουργείο Κοινωνικής Προνοίας καί των ύπηρεσιών ναυτικής έργασίας στό Ύπουργείο Έργασίας, ύπαγόμενο τότε στό Ύπουργείο Έθνικής Οικονομίας. Ήταν ένα αναχρονιστικό πείραμα αντίθετο όχι μόνο μέ αυτή ταύτη τήν έννοια της δημιουργίας του ΥΕΝ, τό όποίο διτηρήθη μέ άλλη μορφή, αλλά καί πρός τη διεθνή πρακτική πού αναγνώριζε καί έφάρμοζε συνεχώς περισσότερο τήν άνάγκη του ένιαίου ναυτιλιακού φορέα.

Τήν άπαράδεκτη κατάσταση πού δημιουργήθηκε τότε, επισήμαναν μέ δση έπέτρεπε ο Είσαγγελεύς — ή μάλλον ο Έπίτροπος του Στρατοδικείου — έλευθερία καί οι δύο ναυτιλιακοί παράγοντες. Οι μέν ναυτικοί, διεκτραγωδώντας τό περιπετειώδες αδιέξοδο από Ύπουργείο σέ Ύπουργείο, επέμεναν στην άρχή της ένότητος μέ τόν γραφτό τίτλο «ό καθένας στό είδος του». Οι δέ πλοιοκτήται, σχολιάζοντας τά άπτά παραδείγματα των έπιπτώσεων της διασποράς, διεκήρυσαν ότι «ή έξυπηρέτηση της ναυτιλίας προσκρούει επί της διοικητικής κατανόμης» καί ότι «τήν ναυτιλίαν συμφέρει ο ένιαϊος φορέας».

Τέλος από τήν πλευρά του ναυτιλιακού τύπου, ο άείμνηστος Ιδρυτής των «Ναυτικών Χρονικών», Δημήτριος Κωτάκης, τολμούσε νά ύποδείξει ότι «τό πείραμα της τριχοτομήσεως απέτυχε. Καί τήν άποτυχία διατρανώνει σύμπας ο ναυτιλιακός κόσμος, όστις ποάγματι ταλαιπωρείται από τήν καινοφανή αυτήν πρωτοβουλίαν. Δεκαετιών προσπάθειαι είχαν φέρει τό Ύπουργείο εις έπιζήλον σημείον έννημερότητας επί των ναυτιλιακών ζητημάτων. Θετική ή συμβολή του εις τήν έπίλυσιν των. Η πειραθείσα τριχοτόμηση άνέκοψε τό έργον του. Τό όλον θέμα της ναυτιλίας έκοιμήθη. Τίποτε τό ύπέρ αυτής έποικοδομητικών δέν συνετελέσθη καθ' ήν περίοδον ο χωρισμός των ύπηρεσιών του Ύπουργείου έπεβλήθη». Γι' αυτό καί όταν έπιτέλους ή ένότης άπεκατεστάθη τόλμησε καί πάλι νά διαπιστώσει έπιχαίρων ότι «ή σκέψις της ένιαίας διοικήσεως ήτο όρθή καί αι συνέπειαι της τριχοτομήσεως καί διά τούς τρείς ναυτιλιακούς παράγοντας ύπήρξαν έξ ίσου αισθηταί καί έπώδυνοι».

Έάν είναι αλήθεια ότι ή Ιστορία διδάσκει, τά δεδομένα αυτά ίσως φανούν χρήσιμα γιά τη μόρφωση γνώμης επί του σημερινού διοικητικού προβλήματος της ναυτιλίας.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ήταν
18.065.440.738 δολάρια.

Διά πληροφορίας άποτεινεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνω άντιπροσώπους των:

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.

Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (BFI) Κατευθύνσεις

Του κ. ΓΕΩΡΓ. Π. ΛΕΜΟΥ

Η σχετική άπραξία στις πράξεις του χρηματιστηρίου προθεσμιικών συμβολαίων — άς τό βαπτίσουμε γιά συντομία «ναυλοχρηματιστήριο» — έχει αποδοθεί σε διάφορες γενικότητες, π.χ. ότι πράξεις γίνονται χωρίς κάποια συγκεκριμένη συναίσθηση κατευθύνσεως, ή ότι ή ναυλοχρηματογορά, ή «μαρκέτα», προσπαθεί νά βολιδοσκοπήσει πότε ή καθαυτό ναυλαγορά θά βρεί πυθμένα, ώστε νά αποκτηθεί έμπιστοσύνη ότι «άκούμπισε» κάπου κι έτσι νά αύξηθεί ό αριθμός πράξεων, ό αριθμός έμπορευθέντων προθεσμιικών συμβολαίων (= BFI contracts) όποτε και ή «ρευστότης» της ναυλοχρηματογοράς.

Ίσως λοιπόν είναι χρήσιμο νά δώσουμε ποσοτικές παραμέτρους ούτως ώστε νά αποτελέσουν ένα πρακτικό πλαίσιο γιά τούς ενδιαφερόμενους ώστε νά φθάσουν σε συγκεκριμένες αποφάσεις έκτελέσεως πράξεων. Μέ αυτό κατά νου, θά σκιασάρουμε έδώ μερικές παραμέτρους από αποτελέσματα της ίδιας μας έρευνας μέχρι τώρα και σάς προσκαλούμε νά σκεφθείτε και νά άπευθείντε ζωηρά επιχειρήματα ως άπαυγάσματα τών σκέψεών σας:

1. BFI Στο κλείσιμο του BIFFEX 21.08.85

A. SPOT = 896.0 (= - 15.0)

B. Προθεσμιακώς (= FUTURES)

7/85	10/85	1/86	4/86
866	890	892	940
7/86	10/86	1/87	4/87
920	972	995	1025

2. Πιστεύουμε ότι ό «πυθμένας» της μαρκέτας τό «BOTTOM RANGE» αντικατοπτρίζεται σε επίπεδα του BFI μεταξύ = 750 = (οικονομικά πλοία) και = 820 = (κοινά πλοία). Αύτά σε βάση σημερινών τιμών πετρελαίων και ίσοτιμιών.

Αύτά τά επίπεδα του προθεσμιακού δείκτη «B.F.I.» αντιπροσωπεύουν τούς κατώτερους ναύλους στους όποιους οικονομικά



Ό Γεώργιος Π. (Λέων) Λεμός, γεννήθηκε στην Νέα Υόρκη. Μεγάλωσε στην Αθήνα όπου τελείωσε τό Γυμνάσιο. Είναι απόφοιτος της Δημοσίας Σχολής Έμπορικού Ναυτικού Άσπροπύργου (1970-72), διπλωματούχος Άξιωματικός Έμπορικού Ναυτικού μέ πολυετή θαλάσσια ύπηρεσία. Σπούδασε στό Λονδίνο οικονομικά και Shipping and Business Administration και εργάστηκε σε μεγάλους ναυλομεσιτικούς και έφοπλιστικούς οργανισμούς, καθώς και τράπεζες.

Τό 1984 ίδρυσε στον Πειραιά την εταιρία «GEO-MAR SHIPPING CO.», (Άκτή Μισούλη 33, 2ος όροφος). Είναι αποκλειστικός αντιπρόσωπος της τράπεζας CAYZER LTD., που έχει έδρα τό Λονδίνο και της BANQUE DE RIVE S.A., που έχει έδρα την Γενεύη.

Τέλος έχει άμμεσες διασυνδέσεις μέ τό ναυλοχρηματιστήριο B.I.F.F.E.X., εντός του BALTIC EXCHANGE Λονδίνου.

πλοία (στά = 750 =) και κοινά πλοία (στά = 820 =) καλύπτουν τό κόστος έκτελέσεως τών δεκατριών συγκεκριμένων ταξιδιών τά όποια διαμορφώνουν τόν προθεσμιακό δείκτη BFI, περιλαμβανομένου του «ballasting» από τις συνήθεις άφειτρίες στά λιμάνια φορτώσεως. Ναύλοι χαμηλότεροι από αούτους κάνουν τό παροπλισμό οικονομικώτερο συνεπώς ή ναυλαγορά και έπομένως τό «BFI» πρέπει νά «πατώσει» σ' αύτά τά επίπεδα.

Είναι συλληπτό αλλά πολύ άπίθανο, σε

στιγμή τέλειας άπνοιας στην ναυλαγορά, χωρίς ζήτηση τοννάζ, όπου μερικά πλοία έχουν τύχει νά μείνουν άνοικτά κοντά σε λιμάνια φορτώσεως, οι ιδιοκτήτες τους νά πιεστούν σε άποδοχή ναύλων πιδ χαμηλών καλυπτόντων μόνο τά έξοδα του ταξιδιού από φόρτωση σ' έκφόρτωση, χωρίς τό κόστος του «ballast», μόνο και μόνο γιά νά βρεθούν κοντά σε λιμάνι παροπλισμού. Τέτοιοι ναύλοι, έκπεφρασμένοι ως B.F.I. κυμαίνονται μεταξύ = 585 = (οικονομικά) και = 610 = (κοινά).

Τονίζουμε ότι μιá «βουτιά» κάτω σε τέτοια επίπεδα, άκόμη και άν συνέβαινε, δέν θά παρέμενε εκεί παρά μόνο γιά βραχύτατο διάστημα, διότι μιás και αύτά τά «παγιδευμένα» καράβια ναυλωθούν, κανένα άλλο καράβι δέν θά συνέφερε νά πάει «in ballast» σε περιοχή φορτώσεως μέ τέτοιους ναύλους. Έτσι άκόμη κι ένα φορτίο νά χρειαζόταν νά κινηθεί, ό χαμηλότερος ναύλος πού θά πρέπει νά πληρώσει ένας ναυλωτής είναι εκείνος πού τουλάχιστον καλύπτει τό άμεσο κόστος ταξιδιού περιλαμβανομένου σε επίπεδο «BFI» τουλάχιστον = 750 =.

3. Οι κατηγορίες κόστους ταξιδιού πού καλύπτονται διά τόν ναύλον πού στοιχειοθετήσαν τόν σημερινό δείκτη θαλασσιών μεταφορών (BFI) = 896 = είναι περίπου

Καύσιμα	= 309 Μονάδες (δηλ. 35% του BFI)
Λιμάνια/Κανάλια	= 187 Μονάδες (δηλ. 10% του BFI)
Τρέχονται έξοδα πλοίου (φθινό πληρωμα)	= 308 Μονάδες (δηλ. 34% του BFI)
Έναντι κόστους κεφαλαίου	= 112 Μονάδες (δηλ. 12% του BFI)
ΣΥΝΟΛΟΝ	= 896 Μονάδες (100% του δείκτη)

Γνωρίζοντας αυτές τις παραμέτρους, μπορείτε νά σταθμίσετε την έπίδραση στις άνω

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS

221504 TSOKALIS

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

Paraguay 806, 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

τέρω κύριες κατηγορίες κόστων επί της μεταβολής του επιπέδου του δείκτη BFI.

Παραδείγματος χάριν, η σημασία των τιμών πετρελαίων — πού πετρέλαια πέφτουν — στον προσδιορισμό του κατώτερου επιπέδου στο οποίο μπορεί να πέσει το BFI γίνεται καταφανής.

Έτσι μία αλλαγή 10 τοις εκατό στις τιμές καυσίμων έχει επίδραση 30 μονάδων στην μετακίνηση του κατώτερου σημείου του BFI.

Είναι δέ ανεκτίμητη η γνώση αυτή, στο να ξεχωρίζει κανείς τις επιδράσεις στο BFI της αύξομειώσεως προσφοράς/ζητήσεως τοννάζ, από τις επιδράσεις τις προερχόμενες λόγω της αλλαγής κόστους καυσίμων, λιμηνιαίων και εξόδων κινήσεως πλοίου, (πού κι αυτά έχουν μεγάλη επενέργεια στον δείκτη BFI), αποφεύγοντας έτσι τα λανθασμένα συμπεράσματα.

Για να φωτίσουμε περισσότερο αυτό το μεγάλης σημασίας σημείο, αναλύσαμε μία περίοδο πού ο δείκτης BFI, αν υφίστατο, θά βρισκόταν σε επίπεδα πλησίον των σημερινών. Μία τέτοια περίοδος υπήρχε πρό τριετίας, τον Ιούλιο 1982. Θά εύρισκόταν τότε στα = 880 = περίπου.

Με τις τότε τιμές καυσίμων (περίπου 185 δολ. ανά τόννο fuel και δολ. 300 τό diesel),

και τις τότε νομισματικές ισοτιμίες και την επίδρασή τους στα λιμενικά τέλη και τρέχοντα έξοδα των βαποριών, το κατώτερο επίπεδο «πυθμένος» BFI ήταν περίπου:

Καύσιμα	432 Μονάδες δείκτη
Λιμενικά/Καναλιόνα	168 Μονάδες δείκτη
Τρέχοντα έξοδα	400 Μονάδες δείκτη

Σημείο καλυπτομένων κόστων BFI = 1000.0 τον Ιούλιο 1982

Με το δεδομένο επίπεδο Ιουλίου 1982 στα = 880 = συνέβηκε το αναμενόμενο. Όπως όλοι γνωρίζουμε, μαζικός παροπλισμός ακολούθησε μόλις τελειώσαν τα ταξίδια. Κι εντός τριών μηνών, τον Οκτώβριο 1982 τα επίπεδα ναυλαγοράς ανέβηκαν στα = 1000 = (επίπεδα δηλαδή καλύψεως κόστων περιλαμβανομένου του «ballast», ισοδύναμου τότε με BFI 1000 όπως ανωτέρω αναλύσαμε).

Έν ολίγοις ο δείκτης BFI στα = 1000 +

τον Ιούλιο 82 είναι ισοδύναμος με BFI στα = 750 = τον Ιούλιο 1985.

Έτσι έχοντας διαχωρίσει την μετατόπιση του «πυθμένος» από τις αύξομειώσεις προσφοράς/ζητήσεως τοννάζ, παρούσης και προβλεπομένης, μπορεί ο έμπορος καλύτερα να προβλέψει την μελλοντική κατεύθυνση του δείκτη BFI και να καταστρώσει «positions» ανάλογα ώστε να αποβούν επικερδή.

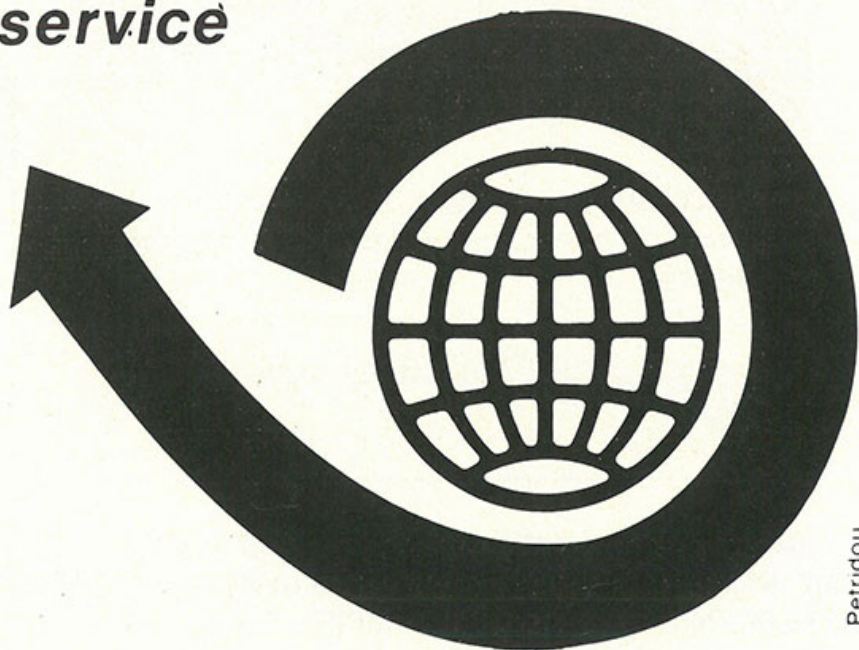
Αυτά τα «positions» θά πρέπει να είναι συνεπή με το χρονοδιάγραμμα του έμπορου. Είναι πιθανόν σε βραχύ χρονοδιάγραμμα και χωρίς βοήθεια από την ζήτηση, να κατέλθει ο δείκτης στα προσδιορισθέντα ανωτέρω «χαμηλά» (750-820).

Σε εκτενέστερο χρονοδιάγραμμα, ίσως των κι όχι μηνών θά εξαφανιστούν όλοι οι στόλοι αν διατηρηθούν οι ναύλοι ακόμα και στα σημερινά επίπεδα (BFI = 890). Καθότι στα σημερινά επίπεδα BFI και κόστους καυσίμων θά σταματήσουν οι ναυπηγήσεις. Σε ένα τέτοιο μακροχρόνιο χρονοδιάγραμμα (υποθέτοντας αμετάβλητες τιμές καυσίμων), ο δείκτης θαλασσίων μεταφορών, το BALTIC FREIGHT INDEX (BFI) όπωςδήποτε θά ανέβει.

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

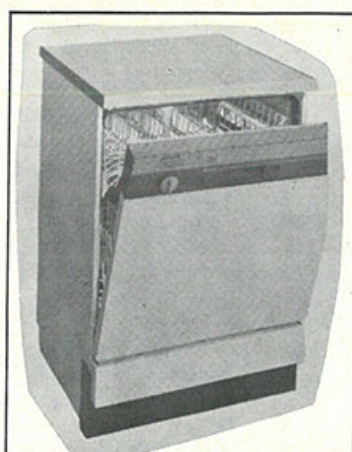
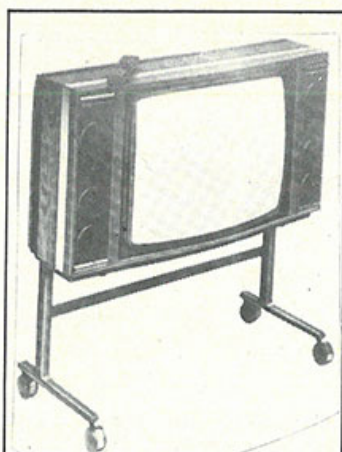
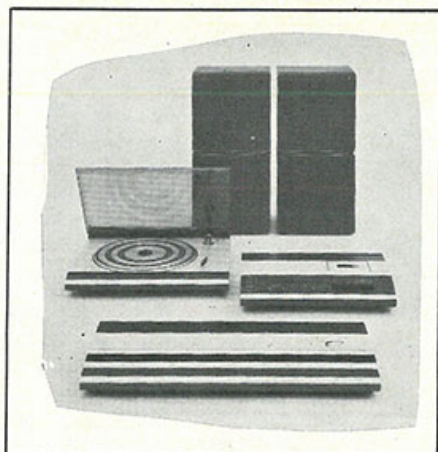
World-wide service



Petridou

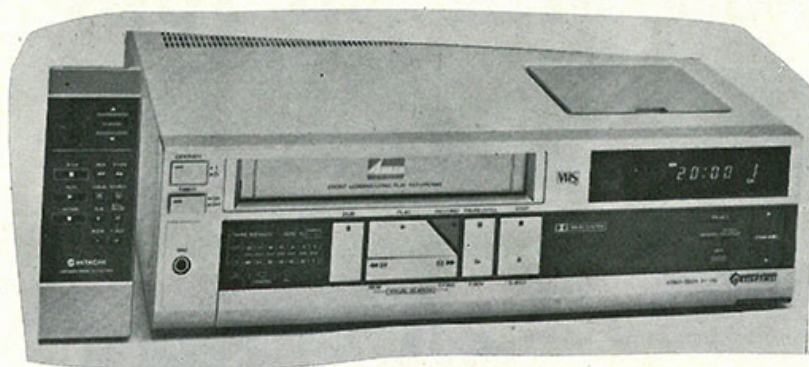
Piraeus office

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

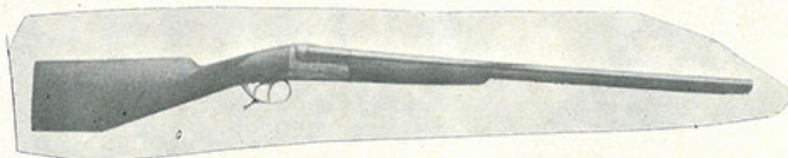


Διαθέτουμε μεγάλο ΣΤΟΚ από τις πιο καλές Εύρωπαϊκές και Ίαπωνέζικες μάρκες:

**BANG & OLUFSEN • SALORA • TELEFUNKEN • BLAUPUNKT
GRUNDIG • PHILIPS • BARCO • NORDMENDE • SABA
BOSE • UHER • ITT • MIELE • BOSCH • SIEMENS
HOOVER • KENWOOD • PIONEER • JVC • SANSUI
MARANTZ SONY • HITACHI • PANASONIC • SANYO
SHARP • AKAI • AIWA**



**ΟΠΛΑ ΚΥΝΗΓΙΟΥ: BROWING • SAINT ETIENNE PIPER
BERETTA • LUIGI FRANCHI • FRAGAUT • REMINGTON
WINCHESTER**



**ΕΝΤΟΣ 24 ΩΡΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ Η ΣΕ 10 ΗΜΕΡΕΣ
ΜΕ ΚΑΜΙΟΝΙ — ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΣΑΣ
ΣΤΕΙΛΟΥΜΕ ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΧΡΕΙΑΖΕΣΤΕ ΓΙΑ ΤΟ ΣΠΙΤΙ
ΣΑΣ
ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΣ (TAX FREE)**

RADIO FLANDRIA CO. LTD.

WORLD WIDE TAX FREE DELIVERY
26 LANGE KOEPOORT STR.
2000 ANTWERP — BELGIUM
PHONE: 03-2323104 • 2323112
TELEX: 72973 RADIO F
Bank: GENERAL BANK Acc. NR. 220-0226594-38

Οι Τεχνικές Παράμετροι που επηρεάζουν τό κόστος κατασκευής και εκμεταλλεύσε- ως των επιβατηγών - όχηματαγωγών πλοίων

Του κ. Ι. ΚΟΥΤΙΜΑΝΗ, Ναυπηγού

Στη μελέτη που ακολουθεί ο γνωστός ναυπηγός κ. Γιάννης Κουτσίμανης αναλύει τις τεχνικές παραμέτρους που έχουν διαμορφώσει ένα απαγορευτικά υψηλό κοστολόγιο για την ναυπήγηση και εκμετάλλευση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων στην Ελλάδα, επιτείνοντας έτσι το γενικότερο άκτοπλοϊκό πρόβλημα της χώρας μας.

Δημοσιεύοντας την πιστεύουμε ότι προσφέρεται το κίνητρο στην Πολιτεία και στους άμεσα ενδιαφερόμενους φορείς να προχωρήσουν στη κατάσχεση ενός πλήρους προγράμματος που θα προσφέρει διέξοδο στο χρόνιο πρόβλημα της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των κατοίκων της Ηπείρου, της Ελλάδας ταυτόχρονα με την επαρκή κάλυψη της αύξησής της ζήτησης κατά το θέρος.

Ακόμη, επισημαίνεται ότι τα αναφερόμενα στην μελέτη επιβατηγών-όχηματαγωγών πλοία έχουν ως επί το πλείστον μελετηθεί, σχεδιασθεί και κατασκευασθεί στην Ελλάδα και με τον τρόπο αυτό αποκτήθηκε μία πολλή σημαντική εμπειρία που είναι λυσιπρόβλημα μήν χρησιμοποιείτε με τα αντίστοιχα σημαντικά όφελος της αλληλεπίδρασης και του συναλλάγματος.

Είναι γνωστό, ότι τα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία διαιρούνται βασικά σε δύο κατηγορίες: Είς τα άνοικτου τύπου και είς τα κλειστού τύπου.

Με τα πλοία και των δύο αυτών κατηγοριών έγινε, θάλεγε κανείς ένα άπιστευτο θαύμα την τελευταία 25ετία στον Ελλαδικό άκτοπλοϊκό χώρο. Κατασκευάστηκαν και μετασκευάστηκαν εκατοντάδες πλοία αυτού του τύπου — ιδιαίτερα άνοικτου τύπου — που σχεδιάστηκαν λαμβάνοντας υπόψη την φυσική διαμόρφωση της χώρας, τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν στις διάφορες περιοχές αλλά και τις κοινωνικοπολιτικές συνθήκες, και συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στην οποία οικονομική, κοινωνική, τουριστική και πολιτιστική ανάπτυξη, όχι μόνον των συγκεκριμένων περιοχών, αλλά και όλου του Ελλαδικού χώρου γενικότερα.

Ειδικότερα για τα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία άνοικτου τύπου — που η φιλοσοφία τους βασίστηκε στις αρετές των μικρών αποβατικών σκαφών L.C.T. του Β' Παγκοσμίου Πολέμου — θα πρέπει να τονισθεί ότι πρόκειται καθαρά για σύγχρονο Έλληνικό ναυπηγικό επίτευγμα, που τιμά την Ελλάδα και τους δημιουργούς του. Σε καμιά χώρα δεν υπάρχουν τόσα πολλά πλοία αυτού του τύπου, με τόσες πολλές παραλλαγές στην κατασκευή τους.

Τι γίνεται όμως σήμερα με το κόστος κατασκευής αυτού του είδους πλοίων. Θα πρέπει άμεσα να διευκρινίσουμε, ότι το κόστος αυτό, σε διεθνές και εθνικό επίπεδο, είναι σήμερα απαράδεκτα υψηλό. Οι υψηλές τιμές των πρώτων υλών, η άνοδος των ήμερομισθίων και λοιπών παροχών — χωρίς όμως

αντίστοιχη αύξηση της παραγωγικότητας — σε συνδυασμό βέβαια και με άλλες αιτίες, που δεν είναι του παρόντος ν' αναφερθούν προκαλέσαν το «ξετίναγμα» στα ύψη του ναυπηγικού κόστους, ιδιαίτερα στα πλοία του κλειστού τύπου.

Αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος, είναι να σταματήσουν σχεδόν εντελώς στην Ελλάδα οι ναυπηγήσεις πλοίων ιδίως κλειστού τύπου και οι ναυτιλιακές εταιρίες προς αντιμετώπιση των συγκοινωνιακών αναγκών, να στρέφονται στην αγορά παλαιών μεταχειρισμένων πλοίων, ενισχύοντας έτσι, αθελά τους βέβαια, τις οικονομίες ξένων χωρών.

Έχει ενδιαφέρον να εξετάσουμε τη διαφορά που υπάρχει ανάμεσα στα πλοία άνοικτου και κλειστού τύπου, πάντα σε σχέση με το κόστος κατασκευής και λειτουργίας των.

Για τα πλοία άνοικτου τύπου το κόστος ανά επιβάτη ή ανά όχημα είναι περίπου 280.000 δρχ. και 1.750.000 δρχ. αντίστοιχα, ενώ για τα πλοία κλειστού τύπου τα αντίστοιχα μεγέθη είναι 1.680.000 δρχ. ανά επιβάτη και 8.400.000 δρχ. ανά όχημα. Για παράδειγμα, το κόστος κατασκευής ενός Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου άνοικτου τύπου, μεταφορικής ικανότητας 80 Ι.Χ. αυτοκινήτων και 500 επιβατών θέρους, ανέρχεται στο ποσό των 140.000.000 δρχ. περίπου, ενώ το αντίστοιχο κόστος ενός Ε/Γ - Ο/Γ κλειστού τύπου, είναι εξι περίπου φορές μεγαλύτερο.

Από την άλλη πλευρά, τα έσοδα από εισπράξεις εισιτηρίων με βάση το μίλι/επιβάτη ή το μίλι/όχημα δεν είναι μεγαλύτερο με την ίδια αναλογία, ιδίως αν συνυπολογίσουμε και τα λειτουργικά έξοδα και τη συχνότητα διακίνησης επιβατών και οχημάτων, που είναι, όπως είπαμε, σε βάρος των πλοίων κλειστού τύπου. Κατά συνέπεια οι παρατηρήσεις, τα συμπεράσματα και οι προτάσεις μας θα πρέπει να στοχεύουν περισσότερο προς τη κατεύθυνση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων κλειστού τύπου, με στόχο, τη μείωση του κόστους κατασκευής των.

Υστερα από τα παραπάνω τίθεται το έρωτημα: Πώς μπορούμε να επέμβουμε, από τεχνικής πλευράς, προκειμένου να ελαχιστοποιήσουμε το κόστος αυτό;

Η απάντηση δεν είναι ιδιαίτερα δύσκολη. Είναι γνωστό ότι στα κρουαζιερόπλοια ή και σε άλλου τύπου πλοία, η αύξηση του κατασκευαστικού ή και λειτουργικού κόστους, δεν συνεπάγεται απαραίτητα και την μείωση των κερδών τους, αφού μπορεί κανείς να βασισθεί στη πολυτέλεια ή την πρωτοτυπία για να αυξήσει αισθητά τα έσοδα του.

Το ίδιο όμως δεν συμβαίνει κατά κανόνα και στα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία.

Κατά συνέπεια θα πρέπει κανείς να προσφύγει στις παραδοσιακές αρχές μείωσης του παραπάνω κόστους που ισχύουν για κάθε προϊόν και επί πλέον στην εμπειρία, που

αποκτήθηκε όλα αυτά τα χρόνια πάνω στα πλοία αυτού του τύπου. Τέτοιες αρχές ή καλύτερα παράμετροι που ελαχιστοποιούν το κόστος κατασκευής και εκμετάλλευσης των πλοίων αυτού του τύπου είναι:

- 'Η τυποποίηση.
- 'Η σωστή Μελέτη και Σχεδίαση.
- 'Η 'Επιλογή του Προωστήριου Συστήματος.
- 'Η εφαρμογή Προηγμένης Τεχνολογίας και τέλος
- 'Η καλύτερη 'Οργάνωση Διοικήσεως της 'Επιχειρήσεως.

Η τυποποίηση

Είναι γνωστό ότι το κατασκευαστικό κόστος ή και σε επέκταση το συνολικό κόστος ενός προϊόντος μειώνεται κατά ένα συγκεκριμένο ποσοστό, όταν το προϊόν παράγεται με τον ίδιο αριθμό ατόμων και με τα ίδια μέσα σε μικρότερο χρόνο.

Αυτό οφείλεται σ' εκείνο που οι 'Αμερικανοί ονομάζουν **καμπύλη εμπειρίας** ή **μάθησης**, δηλαδή το ότι οι εργαζόμενοι μαθαίνουν να εκτελούν τις διάφορες φάσεις επεξεργασίας του προϊόντος αποδοτικότερα. Βέβαια αυτό προϋποθέτει την ύπαρξη σταθερού και εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, κατάλληλης συνθήκης εργασίας, παρακολούθηση της εξέλιξης της Τεχνολογίας κ.λ.π.



Ας δούμε πώς οι παραπάνω βασικές αρχές, που εφαρμόζονται, ειδικότερα τώρα, με τη βοήθεια των ηλεκτρονικών υπολογιστών στη βιομηχανία μεταποίησης προϊόντων, μπορούν να εφαρμοστούν και στον τομέα της κατασκευής και λειτουργίας των Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων. Με άλλα λόγια ας ερευνήσουμε, αν υπάρχουν, τόσο στη κατασκευή, όσο και στη λειτουργία των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, προϋποθέσεις ύπαρξης μιας εύνοικης «καμπύλης μάθησης». Σ' ένα σύστημα αξόνων με τετμημένη την παραγωγικότητα και τεταγμένη το κόστος κατασκευής ή λειτουργίας, όπως σχηματικώς φαίνεται, παρατηρούμε, ότι όσο

αυξάνει ή πρώτη — ή παραγωγικότητα — τόσο μειώνεται τό δεύτερο (κόστος κατασκευής και λειτουργίας) και αντίστροφα.

Είναι φανερό, ότι ή ύπαρξη μιάς τέτοιας καμπύλης στο χώρο πού εξετάζουμε, ως προς μέν τή κατασκευή ίσοδυναμεί με τή δυνατότητα ναυπήγησης τυποποιημένων πλοίων, ναυπήγησης πού αναμφισβήτητα ελαχιστοποιεί τό κόστος κατασκευής και λειτουργίας των.

Είναι όμως δυνατή ή ναυπήγηση σε σειρά Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων; Τά άποβατικά πλοία του Β' Παγκ. Πολέμου L.C.T. τά τόσο γνωστά στους Έλληνες Liberties τά SD14, τά ΣΑΝΤΑΦΕ, τά MINI BULK CARRIERS κ.λ.π. είναι έμπρακτές αποδείξεις γιά τή σκοπιμότητα μιάς μαζικής παραγωγής. Άλλά και στον άκτοπλοϊκό χώρο στην Έλλάδα ή τό έξωτερικό συναντούμε «άδελφά πλοία», πού προφανώς ή κατασκευή τους ύπαγορεύεται από τίς ίδιες αιτίες, πού εξετάζουμε.

Εξετάζοντας τό γεωγραφικό χάρτη της Έλλάδας, παρατηρούμε ότι όρισμένες άκτοπλοϊκές γραμμές, πού έξυπηρετούνται είτε με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία άνοικτού είτε κλειστού τύπου, παρουσιάζουν όρισμένα κοινά χαρακτηριστικά όπως ή απόσταση των σημείων άποπιβίβασης, οι καιρικές συνθήκες, οι περίοδοι αίχμης, οι συνθήκες έκμετάλλευσης κλπ.

Γιά παράδειγμα οι γραμμές ΘΑΣΟΥ - ΚΑΒΑΛΑΣ, ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΙΓΙΝΑΣ - ΠΟΡΟΥ, πού έξυπηρετούνται με πλοία άνοικτού τύπου, έχουν κοινά χαρακτηριστικά τήν απόσταση (γύρω στά 18 μίλια) τίς καιρικές συνθήκες (ένταση ανέμων, αριθμός ήμερών διακοπής πλόων κτλ.), τήν πολύ μικρή περίοδο αίχμης στη διακίνηση έπιβατών και όχημάτων (κοινό βέβαια χαρακτηριστικό όλων των Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων) και τήν ταχύτητα, πού όπως άποδεικνύεται από τήν πράξη, πρέπει νά είναι γύρω στους 14 κόμβους στις γραμμές αυτές. Τά ίδια κοινά χαρακτηριστικά παρουσιάζουν, με έξαιρεση τίς καιρικές συνθήκες, οι γραμμές ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ, ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ, ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΛΙΜΕΝΑΣ (ΘΑΣΟΥ) πού επίσης έξυπηρετούνται με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία άνοικτού τύπου.

Αναφερόμενοι στις γραμμές πού έξυπηρετούνται με πλοία κλειστού τύπου, θά συναντήσουμε επίσης τά ίδια κοινά χαρακτηριστικά στις γραμμές: ΠΕΙΡΑΙΑ - ΚΡΗΤΗΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ - ΧΙΟΥ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ και στις γραμμές ΚΥΜΗΣ - ΒΟΡ. ΣΠΟΡΑΔΩΝ, ΡΑΦΗΝΑΣ - ΚΑΡΥΣΤΟΥ, ενώ οι γραμμές ΠΕΙΡΑΙΑ - ΚΥΚΛΑΔΕΣ και ΠΕΙΡΑΙΑ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ παρουσιάζουν, σε ηύξημένο βαθμό, μιά ιδιομορφία πού συνίσταται τό μέν καλοκαίρι με τήν τεράστια έπιβατική κυρίως κίνηση, όταν ή μεταφορική Ικανότης των πλοίων πού έξυπηρετούν τίς γραμμές αυτές άποδεικνύεται άνεπαρκής, ενώ αντίθετα τόν χειμώνα —

πού έχουμε κάθετη πτώση στη διακίνηση των έπιβατών και όχημάτων — οι ίδιες γραμμές γίνονται άπότομα σχεδόν άγονες, τά ίδια πλοία γίνονται άυτόματως μεγάλα και άντιοικονομικά.

Από τίς παραπάνω παρατηρήσεις, αλλά και τίς μελέτες, πού κατά καιρούς έχουν γίνει, συμπεραίνουμε ότι όχι μόνο είναι δυνατή, αλλά και επιβάλλεται ή κατασκευή πλοίων σε σειρά, κατάλληλα μελετημένα, ώστε νά έξυπηρετούν με τόν καλύτερο τρόπο μιά συγκεκριμένη γραμμή ή ομάδα γραμμών, πού έχουν κοινά χαρακτηριστικά έκμετάλλευσης.

Με τή μέθοδο αυτή θά έπιτευχθεί:

— Μείωση του κόστους κατασκευής και λειτουργίας.

— Αίσθητή μείωση του χρόνου κατασκευής.

— Βελτιστοποίηση του έργου.

— Δυνατότητα κατασκευής περισσότερων του ενός πλοίων στον ίδιο χώρο.

— Καλύτερη όργάνωση της έφοπιστικής έπιχειρήσεως.

Ακόμη πρέπει νά τονισθεί ότι στην τυποποίηση μπορεί νά βρεί τό άπόγειό της ή έφαρμογή μεθόδων προηγμένης τεχνολογίας, τόσο στον τομέα της παραγωγής με τήν είσαγωγή μηχανογραφημένων προϊόντων, όσο και στον τομέα της όργάνωσης της Διοίκησης με τήν άνάλυση και έπεξεργασία πληροφοριών, πού έχουν σχέση με τήν τεχνολογική εξέλιξη στον ναυπηγικό χώρο.

Ας δούμε όμως έναν άλλον ιδιαίτερο λόγο πού επιβάλλει και ένισχύει τό έπιχειρήμα της κατασκευής πλοίων σε σειρά.

Όπως προκύπτει από τήν έμπειρία πού άποκτήθηκε από τήν καθημερινή πρακτική, στη διαμόρφωση του κόστους κατασκευής ενός πλοίου, στην προκειμένη περίπτωση ενός Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου, υπεισέρχεται ένας πολύ σημαντικός παράγοντας: Είναι τό **άπαράδεκτο μεγάλο χρονικό διάστημα, πού μεσολαβεί από τήν ήμέρα άνάθεσης της Μελέτης στον ναυπηγό, ως τήν ήμέρα της έναρξης των εργασιών της Ναυπηγήσεως.**

Πράγματι, αν σκεφθεί κανείς, ότι γιά μιά σωστή αναλυτική Μελέτη ενός Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου άνοικτού τύπου, χρειάζονται τουλάχιστον 2-3 μήνες και γιά τήν αντίστοιχη Μελέτη ενός Ε/Γ-Ο/Γ κλειστού τύπου 4-5 μήνες και ότι στην συνέχεια αρχίζουν οι χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης των Μελετών αυτών από τίς αρμόδιες Υπηρεσίες (Ε.Ε.Π., Νηογνώμονας) και δανειοδότησης από κάποιο Πιστωτικό φορέα, αντιλαμβάνεται κανείς, ότι στο μεταξύ χρονικό διάστημα, είναι εύκολο νά «ξεφύγει» τό κόστος από τά προυπολογισθέντα έπίπεδα, λόγω πληθωρισμού ή άλλων της ίσοτιμίας δραχμής και ξένων νομισμάτων ή άλλων άπρόβλεπτων αιτιών, με άποτέλεσμα ή όλη υπόθεση της κατα-

σκευής ενός πλοίου, νά οδηγείται, πολύ συχνά, σε άποτυχία.

Αντίθετα, αν όλες οι αναλυτικές μελέτες, τά λεπτομερειακά κατασκευαστικά σχέδια και οι προδιαγραφές είναι εκ των προτέρων έτοιμα — πράγμα πού μπορεί νά γίνει με τήν τυποποίηση 4/5 κατηγοριών πλοίων — και παράλληλα έχουν ένημερωθεί οι παραπάνω φορείς με τήν ύποβολή σ' αυτούς έγκαιρα όλων των στοιχείων, πού τούς ενδιαφέρουν γιά τήν πραγματοποίηση των άναγκαίων έλέγχων θά είναι σε θέση νά λειτουργήσουν άυτόματα κάθε φορά πού παρουσιάζεται ένα αίτημα δρομολόγησης, έγκρισης, δανειοδότησης, ένταξης στον άναπτυξιακό νόμο 1.262/82 κτλ. με άποτέλεσμα νά έπιτυγχάνεται άποφυγή άπώλειας πολύτιμου χρόνου και έπιπρόσθετων δαπανών πού πολλές φορές, όχι μόνο διπλασιάζει τό αρχικά προυπολογισμένο κόστος, αλλά συχνά πολλαπλασιάζει, ιδιαίτερα όταν αρχίσουν οι διακοπές του έργου, τίς ληξιπρόθεσμες ύποχρεώσεις έναντι των δανειστριών τραπεζών. Τό παραπάνω είναι πολύ κρίσιμο σημείο, πού μόνον εκείνοι πού τό «έζησαν» μπορούν νά έκτιμήσουν καλύτερα τή σημασία του.

Σωστή μελέτη και σχεδίαση

Δέν ύπάρχει καμμία άμφιβολία, πώς με τή σωστή Σχεδίαση οίουδήποτε προϊόντος, έπιτυγχάνεται ό στόχος κάθε μελετητή ή κατασκευαστή, πού είναι «Με τό έλάχιστο δυνατό κόστος στο μικρότερο δυνατό χρόνο, νά έπιτύχει τό καλύτερο άποτέλεσμα».

Είναι φανερό πώς ή αρχή αυτή στά πλοία και ειδικότερα στά πλοία εκείνα, πού είναι δύσκολο νά κατασκευασθούν σε σειρά, έχει ιδιαίτερη σημασία. Είναι γνωστές σ' όλους φαντάζομαι, οι συνέπειες μιάς πλημμελούς μελέτης ή έρευνας και πώς έπηρεάζουν τά στοιχεία αυτά τό χρόνο και τό κόστος ναυπήγησης, αλλά και λειτουργίας άργότερα.

Αν θέλουμε λοιπόν νά έπηρεάσουμε εύνοϊκά τά παραπάνω μεγέθη, θά πρέπει όσοι άσχολούνται με τό αντικείμενο της Μελέτης και της Σχεδίασης των πλοίων και ιδιαίτερα των Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων, νά είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί, όσες πιέσεις και αν ύφίστανται από τούς ίδιους τούς ενδιαφερόμενους γιά τή συμπίεση του χρόνου έκπόνησης της Μελέτης ή όσο και αν δέν τούς έπιτρέπει τό ύψος της άμοιβής των γιά σωστή, έπισταμένη, έπιμελημένη και εύσυνειδητη έργασία.

Μή ξεχνάμε, πώς γιά νά ύπάρξει ένα δημιουργικό γενικό έργο, έκτός από τίς ειδικές γνώσεις πού άπαιτούνται άπαραίτητα γιά τήν ύλοποίησή του, χρειάζονται επίσης αυτό πού λέμε «μεράκι», πάθος και έπαγγελματική εύσυνειδησία.

Ενδεικτικά αναφέρω πώς κατά τή γνώμη μου, μιά σωστή Σχεδίαση — όσο μικρό και



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

άν είναι τό πλοίο προϋποθέτει

— δοκιμές, πού πρέπει νά επαναλαμβά-
νονται αρκετές φορές, διαμορφώνοντας, ό-
που επιβάλλεται τό πρότυπο, έτσι ώστε νά
καταστεί δυνατή ή αναζήτηση τής ιδεώδους
γάστρας του πλοίου,

— λεπτομερειακές κατασκευαστικές με-
λέτες, πού μπορούν νά οδηγήσουν στην έ-
λάττωση του βάρους τής σιδηροκατασκευ-
ής, έλάττωση πού εύνει, τόσο τή μεταφορι-
κή ικανότητα, όσο καί τήν ταχύτητα του
πλοίου,

— τήν κατασκευή προτύπων γιά τήν καλύ-
τερη μελέτη έκμεταλλευσεως του χώρου ό-
χημάτων (πολλές φορές γιά λίγα μόνο εκα-
τοστά στό πλάτος του, είναι δυνατόν νά νά
χαθεί μία όλόκληρη σειρά όχημάτων. Τά πα-
ραδείγματα δέν λείπουν).

Προϋποθέτει επίσης τή μελέτη σε βάθος
καί τή σωστή έρμηνεία των Κανονισμών, σε
συνδυασμό μέ τή πείρα πού αποκτάται μέ
τήν τριβή πάνω σ' αυτά τά θέματα, παράγον-
τες πού βοηθούν σημαντικά στή σωστή αντι-
μετώπιση των έλεγκτικών όργάνων, πού έ-
χουν τόν έθισμό νά έρμηνεύουν στους Κανο-
νισμούς στενά, σε βάρος του κόστους καί γε-
νικώτερα τής έκμεταλλεύσεως του πλοίου.

Γιά νά τηρηθούν όμως οι παραπάνω προϋ-
ποθέσεις που συμβάλλουν στην επίτευξη
του στόχου τής βελτιστοποίησης τής Μελέ-
της καί Σχεδίασης ενός Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου, εί-
ναι σαφές ότι πρέπει νά υπάρξει κάποιος
χρόνος, πού νά δίνει τήν δυνατότητα στον
μελετητή τής σωστής αντιμετώπισης του
προβλήματος, μέ όλες τīs ιδιαίτερότητες
πού υπάρχουν, χρόνου, πού πολλές φορές ή
μάλλον κατά κανόνα λείπει από τόν "Έλληνα
πού δέν είναι έθισμένος σε χρονοδιαγράμ-
ματα ένεργειών.

ε. Τό συμπέρασμα είναι ότι ή έννοια τής
σωστής μελέτης καί σχεδίασης ενός Ε/Γ-Ο/Γ
πλοίου, ιδιαίτερα κλειστού τύπου, είναι συ-
νυφασμένη μέ τήν έννοια τής κατασκευής
πλοίων σε σειρά, δηλαδή μέ τήν τυποποίηση
καί κατ' επέκταση μέ τήν έννοια τής έλαχι-
στοποίησης του κόστους κατασκευής καί
λειτουργίας του, πολύ δε περισσότερο αν
λάβουμε υπόψη μας, ότι ή κατασκευή ενός
πλοίου καί στίς προηγμένες ναυπηγικά χώ-
ρες ιδιαίτερα ενός Ε/Γ πλοίου, δημιουργεί

κινδύνους σφαλμάτων επανακατασκευών
κλπ., πού αύξάνουν τό κόστος σημαντικά.

Σέ σχέση μέ τή σωστή Μελέτη καί Σχεδία-
ση, θά αναφερθώ ιδιαίτερα στό πλάτος των
Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, κυρίως στό πλάτος των Ε/Γ-
Ο/Γ πλοίων κλειστού τύπου γιά τό κόστος
κατασκευής, όσο κυρίως γιά τήν Ταχύτητα.

Στή περίπτωση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων κλει-
στού τύπου, στή διακίνηση επιβατών καί ό-
χημάτων, εκτός από τήν ιδιαιτερότητα των
αίχμων πού προαναφέραμε, αίχμων πού επη-
ρεάζουν μοιραία τόν μελετητή στην έκπόνη-
ση τής σχετικής Μελέτης γιά δημιουργία επί
πλέον χώρων επιβατών, υπάρχει καί τό θέμα
τής δημιουργίας χώρου όχημάτων, πάνω ά-
πό τό κατάστρωμα στεγανών, χώρου πού
πρέπει νά έχει καθαρό ύψος 4,10 — 4,20 μ.

Είναι λοιπόν εύκολο ν' αντιληφθεί κανείς
τīs συνέπειες στην ευστάθεια των πλοίων
αυτού του τύπου, όταν από τό ένα μέρος ύ-
πάρχουν οι παραπάνω περιορισμοί, καί από
τό άλλο μέρος πρέπει νά ικανοποιηθούν οι
αύστηρές απαιτήσεις κριτηρίων ευσταθείας
πού επιβάλλουν οι κανονισμοί, όπως καί οι ά-
παιτήσεις άρχικής ευσταθείας καί ευστα-
θείας έναντι βλάβης, ενώ ταυτόχρονα υπάρ-
χει αντικειμενική, μέχρι ώρας άδυναμία χρη-
σιμοποίησης στην "Ελλάδα άλουμινοκατα-
σκευών σε μεγάλη κλίμακα ή άλλου είδους
ύλικών, πού μπορούν νά λύσουν τό πρόβλη-
μα τής δημιουργίας των υπερκατασκευών
πάνω από τήν όροφή του Γκαράζ.

"Ετσι γιά τή σωστή αντιμετώπιση των
προηγούμενων απαιτήσεων, δέν μένει παρά
ή λύση της περαιτέρω αύξησης του πλάτους
του πλοίου, αύξηση πού επιβάλλεται καί γιά
λειτουργικούς άκόμη λόγους στή σχεδίαση
του πλοίου.

Μήπως όμως ή αύξηση αυτή συνεπάγεται
τελείως άρνητικά άποτελέσματα στή ταχύ-
τητα του πλοίου καί τελικά στό κόστος κατα-
σκευής καί λειτουργίας;

Είναι ένα έρώτημα, πού δέν πρέπει νά σπεύ-
σει κανείς σύντομα ν' απαντήσει. Θά πρέπει
πρώτα, κατά περίπτωση, ν' αναλύσουμε τά
άποτελέσματα των δοκιμών επί προτύπων
γάστρας μέ διάφορους βολβούς (TANK
TEST), έτσι πού νά μπορεί κανείς νά εκτιμή-
σει τή διαφορά πού προκύπτει στην αντίστα-
ση πρόωσης άνάμεσα σ' ένα στενότερο

πλοίο μέ μεγαλύτερο βύθισμα, κρατώντας,
έννοείται, άμετάβλητα τό μήκος του πλοίου
καί τό εκτόπισμά του.

"Ας μή ξεχνάμε, ότι κρατώντας τīs παρα-
δοσιακές τιμές στή σχέση μήκος/πλάτος στό
Ε/Γ-Ο/Γ γιά νά καλυφθούν οι προηγούμενες
απαιτήσεις ευσταθείας χρειάζονται δυσανά-
λογα μεγάλες ποσότητες έρματος, πού ση-
μαίνει αύξηση του εκτοπίσματος του
πλοίου).

Προσωπικά πιστεύω, ότι συνεκτιμώντας
τά κατά καί τά υπέρ πού υπάρχουν στην αντι-
μετώπιση αυτού του προβλήματος, θά πρέ-
πει νά δεχθούμε, ότι είναι δυνατή ή παραπέ-
ρα έλάττωση του λόγου μήκος/πλάτος (πού
σημαίνει φαρδύτερα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία), έστω
καί αν έχουμε κάποια μείωση — όχι καί πολύ
μεγάλη κατά τήν γνώμη μου — στή ταχύτη-
τα του πλοίου.

Έπιλογή Προωστήριου Συστήματος

Μία άλλη παράμετρος, πού επηρεάζει αι-
σθητά τό κόστος κατασκευής καί λειτουρ-
γίας των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, είναι ή έπιλογή του
προωστήριου συστήματος, από τό όποιο έ-
ξαρτάται φυσικά ή ταχύτητα του πλοίου.

Τό θέμα όμως τής ταχύτητας πού πρέπει
ν' αναπτύσσουν γενικά όλα τά πλοία, όλων
των τύπων, — δέν αναφέρομαι στό πολεμικά
πλοία — έχει ριζικά αναθεωρηθεί μετά τήν
πετρελαϊκή κρίση, πού άρχισε τό 1973 καί
τήν άλματώδη από τότε αύξηση τής τιμής
των καυσίμων.

Παρά τά τεχνικά έπιτεύγματα καί προό-
δους, πού κατόρθωσαν νά επιτύχουν οι κα-
τασκευαστές των δηζελομηχανών — πού έ-
χουν πιά επικρατήσει σάν κύριες μηχανές
πρόωσης σ' όλους τούς τύπους των πλοίων
— τό νά μιλάμε, μέ τά σημερινά δεδομένα,
γιά χρησιμοποίηση προωστήριου συγκροτή-
ματος σ' ένα πλοίο, πού νά του προσδίδει
πολύ μεγάλη ταχύτητα, είναι μάλλον ουτοπι-
στικό. "Όμως τό πρόβλημα τής πρόωσης πα-
ραμένει καί πρέπει ν' αντιμετωπίζεται μέ ή-
διαίτερη προσοχή, άφού επηρεάζει αισθητά
καί τό κόστος κατασκευής καί τό κόστος τής
λειτουργίας του.

Υπενθυμίζουμε, ότι τό ποσοστό κόστους
του προωστήριου συγκροτήματος στό Ε/Γ-

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

Ο/Γ πλοία επί του συνολικού κατασκευαστικού κόστους, κυμαίνονται μεταξύ 15-20%, ενώ οι δαπάνες καυσίμων, που συνοδεύουν το πλοίο σ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας του, σε ποσοστό επί του συνόλου των έτη-σίων δαπανών, κυμαίνεται γύρω στα 40%.

Μέριμνα, λοιπόν, χωρίς αμφιβολία, του μελετητή ναυπηγού, όταν πρόκειται να μελετήσει και να σχεδιάσει, με την έννοια που είδαμε προηγουμένως ένα πλοίο, είναι να επιτύχει την εγκατάσταση της μικροτέρας δυνατής ισχύος προκειμένου να επιτύχει την ταχύτητα που θέλει.

Στη περίπτωση όμως των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, που λειτουργούν στον Ελλαδικό χώρο, με τις τόσες ιδιομορφίες, που παρουσιάζει κάθε γραμμή, τα κριτήρια για την επιλογή των κυρίων μηχανών του πλοίου, ποικίλουν από περίπτωση σε περίπτωση.

Σε μερικές ακτοπλοϊκές γραμμές, η μεγαλύτερη ταχύτητα καθιστά πιά ανταγωνιστικό το πλοίο, με συνέπεια το μεγαλύτερο ισχύος προωστήριο συγκρότημα, ενώ αυξάνει το κόστος κατασκευής και λειτουργίας, στη ουσία δημιουργεί τις προϋποθέσεις για περισσότερα κέρδη. Σε άλλες γραμμές, συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο. Και σε άλλες, τέλος, πρέπει να βρεθεί η χρυσή τομή ανάμεσα στις δύο καταστάσεις.

Ας πάρουμε για παράδειγμα τα Ε/Γ-Ο/Γ άνοικτου τύπου. Για τις γραμμές που οι αφετηρίες τους βρίσκονται σε μικρές αποστάσεις, όπως είναι οι γραμμές ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ, ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ κ.λ.π. ή μεγαλύτερη των 10-11 κόμβων ταχύτητα δεν προσφέρει κανένα όφελος στο πλοίο, γιατί η διάρκεια διαδρομής είτε είναι 12' είτε 15' είναι πρακτικά το ίδιο πράγμα. Τα κριτήρια εδώ για την επιλογή της Ιπποδύναμης των κυρίων μηχανών είναι — εκτός από τα γνωστά ναυπηγικά δεδομένα — οι καιρικές συνθήκες, οι συνθήκες ανταγωνισμού κτλ.

Τα παραπάνω αποδεικνύονται από τη πράξη, όπου σε ορισμένες γραμμές τα πλοία που διαθέτουν μεγαλύτερες Ιπποδύναμεις στην πρόωσή τους, είναι αντικοινονομικά σε σχέση με άλλα πλοία του ίδιου μεγέθους και μεταφορικής ικανότητας, που όμως το προωστήριο σύστημά τους έχει μικρότερη ισχύ.

Για τα ίδια όμως Ε/Γ-Ο/Γ πλοία άνοικτου τύπου, που εξυπηρετούν τις γραμμές, των οποίων οι αποστάσεις των αφετηριών είναι μεγαλύτερες, όπως οι γραμμές ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΣ, ΘΑΣΟΥ - ΚΑΒΑΛΑΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΙΓΙΝΑΣ, το πρόβλημα παρουσιάζει την εξής ιδιομορφία

— Όπου η συχνότητα των δρομολογίων, όπως είναι παράδειγμα στη πρώτη γραμμή ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΣ είναι άραιοι και ο ανταγωνισμός περιορισμένος, η μεγαλύτερη των 12 κόμβων ταχύτητα για ένα πλοίο, από οικονομικής πλευράς, είναι μειονέκτημα. Η εγκατάσταση μεγαλύτερης ισχύος σ' ένα πλοίο που εξυπηρετεί τη γραμμή αυτή δεν κάνει τίποτε άλλο, παρά ν' αυξάνει το κόστος κατασκευής και λειτουργίας του συγκεκριμένου πλοίου.

— Αντίθετα, όπου η συχνότητα των δρομολογίων είναι πιά πυκνή και οι συνθήκες ανταγωνισμού είναι μεγαλύτερες, η ταχύτητα των 14 κόμβων για τα πλοία αυτού του τύπου είναι έντελως απαραίτητη. Το επί πλέον κόστος κατασκευής και λειτουργίας των πλοίων αυτών, υπερκαλύπτεται με την επιπλέον αύξηση των εσόδων τους.

Ας έρθουμε τώρα στα Ε/Γ-Ο/Γ κλειστού τύπου.

● Οι γραμμές ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΡΗΤΗ, ΠΕΙ-

ΡΑΙΑΣ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ είναι και οι δύο γύρω στα 170 ναυτικά μίλια και καλύπτονται σε 9-10 ώρες, αν τα πλοία αναπτύσσουν μία ταχύτητα γύρω στους 17-18 κόμβους.

Αν λάβουμε υπόψη μας, ότι ο επιβάτης ξεκινάει τη νύκτα χωρίς από το σημείο αναχώρησης για να φθάσει πρωί στον ΠΕΙΡΑΙΑ ή αντίθετα να επιστρέψει στην έπαρχια, τις συνθήκες εργασίας του πληρώματος την υπερωριακή απασχόληση κτλ εξάγεται από μόνο του το συμπέρασμα, ότι το προωστήριο συγκρότημα στα πλοία που εξυπηρετούν τις γραμμές αυτές, που τους προσδίδει μεγαλύτερη ταχύτητα, πρέπει να θεωρηθεί, ότι επηρεάζει αρνητικά το κόστος κατασκευής και λειτουργίας.

● Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγουμε και για την εγκατάσταση προωστήριου συστήματος, που να προσδίδει στα πλοία αυτά, μικρότερες από το δριο αυτό ταχύτητες. Αντίθετα οι απαιτήσεις στις γραμμές ΠΕΙΡΑΙΑ - ΚΥΚΛΑΔΕΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ κτλ. παρουσιάζουν την εξής ιδιομορφία:

● Στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ ή ΡΑΦΗΝΑ - ΚΥΚΛΑΔΕΣ το μέν καλοκαίρι, λόγω συχνότητας δρομολογίων και σκληρού ανταγωνισμού, τα πλοία που εξυπηρετούν τις γραμμές αυτές, πρέπει ν' αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες (γύρω στους 20 κόμβους) ώστε να μπορούν ν' ανταποκριθούν στις αυξημένες ανάγκες, το δέ χειμώνα, με την άραιωση των δρομολογίων και της κίνησης του επιβατηγού κοινού, είναι αρκετή η οικονομική ταχύτητα των 15-16 κόμβων (έδώ είναι αναγκαία η χρησιμοποίηση έλικων μεταβλητού βήματος για να μην υπάρχουν οι γνωστές απώλειες στην απόδοση των έλικων).

● Στις δεύτερες γραμμές: ΠΕΙΡΑΙΑ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ, ενώ για το καλοκαίρι υπάρχουν οι ίδιες προϋποθέσεις για χρησιμοποίηση πλοίων μεγαλύτερων ταχυτήτων, η ίδια ταχύτητα χρειάζεται και τον χειμώνα λόγω της μεγάλης απόστασης που χωρίζει την περιοχή από το λιμάνι του ΠΕΙΡΑΙΑ.

Από τα παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα, πως η επιλογή ως προς τη συνολική ισχύ του προωστήριου συστήματος για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερη προσοχή και έπεται από έρευνα σε βάθος των ειδικών συνθηκών εκμετάλλευσης που επικρατούν σε κάθε γραμμή ή ομάδα γραμμών και είναι καθοριστική παράμετρος, η οποία επηρεάζει και το κόστος κατασκευής και το κόστος λειτουργίας των πλοίων αυτού του τύπου.

Αναφορικά με την πρόωση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων θα πρέπει να εξετασθεί μήπως η εγκατάσταση και τρίτης κύριας μηχανής στο χώρο του μηχανοστασίου ή σε άλλο χώρο θα μπορέσει σε ορισμένες γραμμές να υποβοηθήσει τη προσπάθεια για την ελάττωση της κατανάλωσης καυσίμων των χειμώνα με τη λειτουργία της μίας μόνο μηχανής ή ν' αυξήσει περαιτέρω την ταχύτητα κατά περιόδους αίχμων με τη λειτουργία και των τριών μηχανών.

Έφαρμογή προηγμένης τεχνολογίας

Δέν υπάρχει καμιά αμφιβολία νομίζω, πως όπου εφαρμόζονται προγράμματα προηγμένης Τεχνολογίας λύνουν, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το πρόβλημα της αύξησης της παραγωγικότητας, ενώ παράλληλα βελτιστοποιούν τη διαφορά ανάμεσα στα έξοδα και το λειτουργικό κόστος.

Θα αναφερθώ ένδεικτικά στα πλοία άνοι-

κτου τύπου, για να δούμε πως είναι δυνατόν με τη δρομολόγηση άμφιπρώρων για παράδειγμα πλοίων άνοικτου τύπου σε κάποια γραμμή, που εξυπηρετείται με πλοία άνοικτου τύπου, να βελτιώσει τόσο το επίπεδο παροχής υπηρεσιών, όσο και το θέμα της απόσβεσης του απαιτούμενου ηυξημένου αρχικού κεφαλαίου.

Για παράδειγμα σε γραμμές μικρών αποστάσεων, όπως είναι η του ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ, ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΑΛΟΥΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ, ΚΕΡΑΜΩΤΗΣ - ΘΑΣΟΥ κλπ. η κατασκευή και δρομολόγηση άμφιπρώρων Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων άνοικτου τύπου με διπλό σύστημα πρόωσης (έλικων τύπου Voith Schölder) μπορεί να μειώσει αισθητά τον χρόνο απόσβεσης οχημάτων (υπολογίζονται ανά 5' για την επιβίβαση και 3' για την απόβιβαση 100 καί πλέον ΙΧ αυτοκινήτων) ενώ μπορεί να αποφεύγονται οι διακοπές των πλώων — που συχνά συμβαίνουν — αφού τα πλοία αυτού του τύπου μπορούν να ταξιδεύουν και με τις πλέον δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Τίθεται όμως το ερώτημα πως επιτυγχάνεται η μείωση του κόστους κατασκευής ή λειτουργίας μίας τέτοιας μονάδας.

Από οικονομοτεχνικές μελέτες που έγιναν από το Γραφείο μας αποδεικνύεται ότι σε σύγκριση με ένα παραδοσιακό πλοίο της ίδιας μεταφορικής ικανότητας ενώ έχουμε ένα επί πλέον κατασκευαστικό και λειτουργικό κόστος της τάξης του 30%, τα έτησια καθαρά κέρδη από την εκμετάλλευση ενός τέτοιου πλοίου υπερδιπλασιάζονται, η δέ απόσβεση του επί πλέον κατασκευαστικού κόστους γίνεται μόλις σε 4 χρόνια. Αυτό φυσικά όφειλεται στο γεγονός, ότι στον ίδιο χρόνο το αναφερόμενο πλοίο, αυτό μπορεί να πραγματοποιήσει ηυξημένες κατά 30% διαδρομές, έναντι των άλλων, με την ίδια φυσικά δαπάνη, πλην εκείνης των καυσίμων και λιπαντικών.

Το κυριώτερο όμως είναι ότι το πλοίο αυτού του τύπου μπορεί να λειτουργήσει και με πολύ δυσμενέστερες συνθήκες απ' ότι τα κοινά πλοία άνοικτου τύπου, πράγμα που εξασφαλίζει τη αδιάκοπη διακίνηση στη θαλάσσια αυτή άρτηρία.

Καλύτερη οργάνωση της επιχείρησας

Όσοι σήμερα ασχολούνται με επιχειρήσεις, μικρές ή μεγάλες ασφαλώς θα έχουν αντιληφθεί ότι δεν αρκεί μόνο το Έλληνικό δαιμόνιο, για να μπορέσει η επιχείρηση αυτή να επιζήσει και να προοδεύσει, χωρίς να είναι σε θέση να παρακολουθήσει τις εξελίξεις της Τεχνολογίας.

Έτσι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, παρά την κρίση που εξακολουθεί να υπάρχει, ή μία μετά την άλλη άρχιαν να αυτοματοποιούν τον διοικητικό τους έλεγχο με την χρησιμοποίηση ηλεκτρονικών υπολογιστών.

Με ειλικρίνεια θα πρέπει να αναφέρουμε ότι για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία άνοικτου τύπου, η οργάνωση στη διοίκηση τους απέχει πολύ από του να υπακούει στις παραπάνω αρχές, που τελειώς συνοπτικά αναφέραμε.

Ακόμη και οι μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρίες, δέν έχουν κατανοήσει σε βάθος τις μεθόδους που μπορούν να εφαρμόσουν για την καλύτερη οργάνωση και διοίκηση τους.

Έτσι ο τομέας αυτός εξακολουθεί να λειτουργεί, κατά ένα μεγάλο ποσοστό, σύμφωνα με την επικρατούσα στην Ελλάδα αντίληψη, ότι υπάρχει ο παντογνώστης επιχειρηματίας - διευθυντής, που είναι σε θέση να αν-

τιλαμβάνεται τά πάντα, από την πιο μικρή λεπτομέρεια, που μπορεί να είναι, για παράδειγμα πόσα στουπιά χρειάζονται στο μηχανοστάσιο του πλοίου μέχρι τα τραπέζια, ασφαλιστικά, νομικά, φοροτεχνικά, και περίπλοκα τεχνικά και ναυπηγικά προβλήματα.

Πώς όμως είναι δυνατόν μία τέτοια επιχείρηση να μπορέσει να αντιληφθεί την σημασία της έρευνας των οικονομοτεχνικών μελετών, της επέκτασης της επιχείρησης, που σε τελευταία ανάλυση μειώνουν το κόστος λειτουργίας και συμβάλλουν στην παραπέρα εξέλιξή της, και κυρίως πώς μπορεί να ανταχθεί σ' ένα γενικότερο αναπτυξιακό πρόγραμμα.

Μήπως εδώ μπορούμε να αναζητήσουμε κατά ένα ποσοστό τις αιτίες που συνέβαλαν στο να εξακολουθεί να υπάρχει και στις ημέρες μας ακόμη το λεγόμενο 'Ακτοπλοϊκό πρόβλημα, βεβαίως εύκολα θα αντιπαραθέσει κανείς το επιχείρημα, ότι ωραία τά λέτε, αλλά πώς μπορεί — ιδίως μία μικρή επιχείρηση — από οικονομικής πλευράς να διαθέτει μία καλύτερη οργάνωση, νομίζω, όλοι θα συμφωνήσουμε, ότι το επιχείρημα δεν ευσταθεί, γιατί από την εμπειρία είναι γνωστό πόσες άσκοπες δαπάνες ή ζημιές γίνονται προπάντων στις άνοργάνωτες επιχειρήσεις, έξ αιτίας της έλλειψης εμπειρών στελεχών και κακής οργάνωσης στη διοίκηση των και ελπίζω ότι εν όψει της γενικότερης προσπάθειας για οικονομικό προγραμματισμό, αποκέντρωση και ανάπτυξη, πώς δεν πρέπει και οι μικρότερες ακόμη ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που διαθέτουν έστω ένα ή δύο Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, να χάσουν την ευκαιρία και το πλεονέκτημα προσαρμογής των στις σύγχρονες απαιτήσεις περί οργάνωσης και διοίκησης.

Συμπεράσματα — Προτάσεις

Από την δλη ανάλυση του θέματος, πιστεύω, ότι προκύπτει το γενικό συμπέρασμα, ότι είναι δυνατή από τεχνικής πλευράς ή συμπίεση του κόστους κατασκευής και εκμετάλλευσης για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που εξετάζουμε, με τις προϋποθέσεις, που προαναφέρθηκαν.

Τίθεται όμως το ερώτημα σε τί ποσοστό επί του συνολικού κόστους κατασκευής μπορεί να φθάσει μία τέτοια μείωση και ακόμη αν η μείωση αυτή, θα συμβάλει στη λύση του προβλήματος, που είναι το απαράδεκτα υψηλό κόστος κατασκευής στα πλοία αυτού του τύπου.

— Επί του πρώτου ερωτήματος και χωρίς να απαιτηθεί να προσφύγουμε σε παραθέσεις αναλυτικών στοιχείων και υπολογισμών, μπορούμε κατ' ευσταθία να πούμε, πώς η μείωση αυτή, είναι της τάξεως του 20% και σε ώριμες περιπτώσεις κατ'άτι περισσότερο.

Σε ότι αφορά το δεύτερο, αν δηλαδή η παραπάνω μείωση είναι αρκετή για να λυθεί το πρόβλημα του απαράδεκτα υψηλού κατασκευαστικού κόστους, φοβάμαι ότι η απάντηση είναι και πάλι αρνητική.

Για παράδειγμα, δς πάρουμε το κατασκευαστικό κόστος του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου που αναφέραμε προηγούμενα, μεταφορικής ικανότητας 80 Ι.Χ. και 500 έπιβατών θέρους.

Το κόστος αυτό με τα σημερινά δεδομένα ανέρχεται στο ποσό των 140 εκατομ. δραχμών περίπου. Αν λάβουμε υπόψη μας τη μείωση του 20%, το ποσό αυτό κατέρχεται στα 112 εκατομ. δραχμών.

Επειδή τα καθαρά έτησια κέρδη ενός παρόμοιου πλοίου και στην περίπτωση ακόμη δρομολόγησης του σε μία από τις πιο κερδοφόρες γραμμές, δεν υπερβαίνουν τα 8-10 εκατ. δραχμών το ποσοστό των κερδών επί του αρχικού κεφαλαίου είναι της τάξης του 8-9%, που βέβαια δεν καλύπτει σε καμμία περίπτωση τις χρηματοδοτικές δαπάνες της επενδύσεως. Νά σημειωθεί επιπλέον, ότι το παραπάνω ποσοστό κέρδους, είναι ακόμη μικρότερο για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου.

Προκύπτει λοιπόν ότι παρά τη μείωση του κόστους από τεχνικής πλευράς, δεν λύνεται το πρόβλημα και **δτι θά πρέπει να αναζητηθούν διαφορετικοί τρόποι ενθάρρυνσης της διαδικασίας για την ναυπήγηση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων στην Ελλάδα και της αναθερμάνσης της ναυπηγικής δραστηριότητας.**

Πρέπει λοιπόν το όλο θέμα ν' αποτελέσει

αντικείμενο από κοινού μελέτης όλων των συνυπευθύνων φορέων, των ναυτιλιακών 'Εταιριών, του ΥΕΝ του Υ.ΕΘ.Ο., του ΥΠ.Ε.Τ., του ΚΕΠΕ, του Πολυτεχνίου και των ναυτικών τεχνολόγων, όπως εκφράζονται με τα αρμόδια όργανά τους, έτσι ώστε να καταστεί δυνατό με κατάλληλες ενέργειες το όλο ακτοπλοϊκό πρόβλημα — που ουσιαστικά είναι οι θαλάσσιες άρτηριες που συνδέουν δυναμικά το κέντρο με την περιφέρεια — να ανταχθεί στα γενικότερα αναπτυξιακά προγράμματα της κυβέρνησης και το ειδικότερο πρόγραμμα περί αποκέντρωσης.

Έτσι θά τεθούν οι βάσεις:

— Για τη χρηματοδότηση ή ακόμη την επιχορήγηση ενδεχομένως από τα Κοινοτικά Ταμεία της ΕΟΚ, αφού τα συγκοινωνιακά μέσα αυτού του είδους μπορούν να θεωρηθούν παραγωγικά έργα, γιατί συντείνουν στην επιτάχυνση της Οικονομικής, Βιομηχανικής και Κοινωνικής ανάπτυξης της χώρας.

— Για τη σύμμετρο πληθυσμιακή αποκατάσταση και ανάπτυξη των νησιών και την αντιμετώπιση του προβλήματος της αύξημενης θερινής τουριστικής κίνησης και της μειωμένης κίνησης το χειμώνα.

— Για τη συντόμηση των χρονοβόρων διαδικασιών, που αποτελούν τροχοπέδη σ' όλα τα αναπτυξιακά προγράμματα, ιδίως τώρα που η συνεχώς διευρυνόμενη Ευρωπαϊκή Κοινότητα και η εφαρμογή των 'Ολοκληρωμένων Μεσογειακών Προγραμμάτων, θά δώσουν σίγουρα μία περαιτέρω ώθηση και αναθερμάνση και στον τομέα των μεταφορών με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία.

Ακόμη πρέπει ο αναπτυξιακός Νόμος 1262/82 να λειτουργήσει τροποποιημένος με περισσότερη ευρύτητα ώστε η ανανέωση του Ε/Γ-Ο/Γ στόλου και η προσθήκη νέων μονάδων, να γίνουν με ταχύτερους ρυθμούς, ιδιαίτερα τώρα που έχει αποκτηθεί μία μεγάλη εμπειρία στον τομέα της μελέτης, σχεδίασης και κατασκευής των πλοίων αυτού του τύπου στην Ελλάδα, με όλες τις ευεργετικές επιπτώσεις που θά έχει μία τέτοια εξέλιξη σε όλους τους παραγωγικούς φορείς της πατρίδας μας.

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

ΤΟ ΘΡΥΛΙΚΟ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟ ΝΟΡΜΑΝΔΙΑ

Ένας άληθινός κολοσσός για την εποχή του. Οι έμποροι και τεχνικοί λόγοι για τη δημιουργία του. Η γαλλική περηφάνεια εκδηλώνεται στην καθέλκυσή του. Η θριαμβευτική ύποδοχή στη Νέα Υόρκη. Ο κυανός έπισείων. Όλοκληρη η Γαλλία συνέβαλε στην κατασκευή και διακόσμησή του. Έκατό διαδρομές μέχρι το 1938. Ο παροπλισμός και το δραματικό τέλος του.

Πρίν 50 ακριβώς χρόνια το γαλλικό υπερωκεάνιο «Νορμανδία» κατέπλεε θριαμβευτικά στη Νέα Υόρκη κερδίζοντας τον «κυανό έπισείωντα» για τον διάπλου του Ατλαντικού με μέση ταχύτητα 29,98 κόμβων.

Τό «Νορμανδία» παραγγέλθηκε τον Οκτώβριο του 1930 από την Compagnie Generale Transatlantique στα ναυπηγεία Saint Nazaire Penhoet. Η εταιρία CGT ήταν τότε ο μεγαλύτερος πρεσβευτής της Γαλλίας στις Ην. Πολιτείες και άπασχολούσε 14 χιλιάδες ανθρώπους με έτήσιο μισθολόγιο που ξεπερνούσε τό ένα δισεκατομμύριο φράγκα. Τό 1932 ύπεστη ριζική αναδιοργάνωση. Με παθητικό τρία περίπου δισεκατομμύρια φράγκα, μπόρεσε να αποφυγει την πτώχευση μόνο χάρη σε μία συμφωνία με τό Κράτος που ανέλαβε να πληρώνει 50-150 εκατομ. φράγκα επί 14 χρόνια, παρά τή δαπανηρώτατη επένδυση του «Νορμανδία» και τήν έλλειμματική του εκμετάλλευση. Τό γόητρο της χώρας και των γαλλικών γραμμών έπρεπε με κάθε θυσία να διαφυλαχθεί.

Η καθέλκυση έγινε στις 29 Οκτωβρίου του 1935 παρουσία του προέδρου της Δημοκρατίας Αλμπέρ Λεμπρέν, των διευθυντών της Εταιρίας και των ναυπηγείων και πολλών επισήμων. Τήν καθιερωμένη φιάλη σαμπάνιας για τή βάπτισή του έσπασε στην πλώρη του σκάφους η κυρία Λεμπρέν. Πάνω από 200 χιλιάδες Γάλλοι είχαν μετακινηθεί για να παραστούν στο γεγονός και οι σιδηρόδρομοι μετέφεραν 120 χιλιάδες ταξιδιώτες. Μόλις τό σκάφος επέπλευσε μία ούρανομήκης κραυγή κάλυψε τό παιάνισμα της Μασσαλιώτιδας και τούς λόγους των επισήμων. Ήταν η κραυγή της ναυτικής περηφάνιας του γαλλικού λαού.

Τό βάρος του πλοίου ήταν κάτι που πρώτη φορά γνώριζε ο τότε κόσμος. Στούς 30.500 τόννους του σκάφους έπρεπε να

προστεθεί τό βάρος της κοιτίδας και των όλκων καθέλκυσας. Έτσι 31.715 τόννοι γλύστρησαν με ταχύτητα 5,5 μ/δ με τή βοήθεια στρώματος λίπους 45 τόννων πάνω σε σταθερά βάθρα από ξύλο δρυός. Τό σκάφος βυθίστηκε 15 μέτρα στο νερό αφήνοντας 1,2 μέτρα μεταξύ της καρένας του και του πυθμένα της δεξαμενής. Η καθέλκυση χρειάστηκε τή συνδρομή 600 ανθρώπων. Τό πλοίο αφού κρατήθηκε για λίγο στην άκρη των 400 μ. άλυσίδων που τό συγκρατούσαν πήρε τήν τελική θέση του κάτω από τήν κυβέρνηση του πλοιάρχου Pugnet και μετά μία ώρα άγκυροβόλησε χωρίς κανένα έμπόδιο παρά τόν ισχυρότατο άνεμο που επικρατούσε. Τό πράγμα δέν ήταν φυσικά πολύ εύκολο λόγω των έντυπωσιακών διαστάσεων του πλοίου. Τό βάρος του σκάφους, που όταν τέλειωσε ζύγισε 75.000 τόννους, ήταν τρεις φορές βαρύτερο από τόν πύργο του Αϊφελ και τό μήκος του μεγαλύτερο από τόν πύργο. Αν τοποθετούσαν τό σκάφος στη Rue Royale ή πλώρη του θά ήταν στην εκκλησία της Μανταλέν και η πρύμη του στον όβελισκο της πλατείας Ομονοίας. Στη λεωφόρο της Όπερας δέν θά χωρούσε λόγω πλάτους. Υπολογίζεται ακόμα ότι τό εκτόπισμά του ήταν τρισήμισι φορές μεγαλύτερο από τό εκτόπισμα ενός πολύ παλιού και περιφημου προγόνου, της Κιβωτού του Νάε. Τό πλήρωμα καταστρώματος περιελάμβανε έννέα αξιωματικούς γεφύρας, έξι δοκίμους και 90 ναύτες. Τό πλήρωμα μηχανής 12 αξιωματικούς, 12 βοηθούς, έξι δοκίμους και 178 κατώτερο πλήρωμα. Αλλά ο γιγάντιος ξενοδοχειακός χαρακτήρας του φαινόταν κυρίως από τό προσωπικό γενικών υπηρεσιών 655 καμαρώτοι, 14 γυναίκες θαλαμηπόλοι, 88 μάγειροι, έννέα σφαγείς, έννέα αποθηκάριοι, 10 άρτοποιοί, 12 κουρείς, έπτά τυπογράφοι, 12 μουσικοί τρεις γιατροί και έξι νοσοκόμοι.

Γιατί τόσο μεγάλο;

Τό «Νορμανδία» ναυπηγήθηκε σε μία εποχή μεγάλης κρίσεως της γαλλικής υπερωκεάνιας ναυτιλίας, οι δέ έμπνευσταί του δικαιολογούσαν τόν γιγαντισμό του για λόγους εμπορικούς και τεχνικούς. Στο τέλος της δεκαετίας του 1920 η Γαλλία βρισκόταν πολύ πίσω από τούς ανταγωνιστές της, τόσο σε τοννάζ όσο και σε ταχύτητα. Τά υπερωκεάνια France, Paris και Ile de France κατείχαν μόλις τήν 8η, 12η και 13η θέση και δέκατη 8η σειρά στον υπερωκεάνιο στόλο και όλα μαζί δέν ξεπερνούσαν τούς 100.000 τόννους έναντι 265.000 των Βρετανών και 183.000 των Γερμανών. Έξάλλου ο άγριος ανταγωνισμός στη γραμμή της Ν. Υόρκης ύποχρέωνε τούς έφοπλιστές να προσφέρουν στην πελατεία τους πλοία ισάξια των αντιπάλων τους. Συγχρόνως όλα τά παλιά μεγάλα υπερωκεάνια που είχαν ναυπηγηθεί πριν από τόν πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, όπως τά «Λεβιάθαν», «Μπερενκάρια», «Ολύμπια», «Ακουϊτάνια», «Μαυριτάνια» και «Φράνς» έπρεπε να αποσυρθούν σύντομα φθάνοντας τά είκοσι πέντε χρόνια τους. Τέλος η παγκόσμια οικονομική κρίση θά περνούσε και έπομένως τά πλοία θά βρισκαν άρκετή πελατεία για άποδοτική εκμετάλλευση. Πράγματι κάθε πλοίο που έμπαινε στη γραμμή Ευρώπης — Αμερικής έβλεπε τήν κίνησή του να προοδεύει. Η Norddeutsche Lloyd που εκμεταλλευόταν τό Bremen και τό Europa είχε κερδίσει μία όλοκληρη μέρα στη διαδρομή χάρη στούς 27-28 κόμβους της ταχύτητάς τους. Έπρεπε λοιπόν η ταχύτητα του «Νορμανδία» να είναι μεγαλύτερη, πράγμα όμως που απαιτούσε μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων και επομένως ύψηλότερο κόστος εκμετάλλευσας. Άρα οι εισπράξεις έπρεπε να αύξηθούν και έφόσον η αύξηση της τιμής του εισιτηρίου δέν συνέφερε, δέν απέμενε παρά

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

νά αύξηθουν οι θέσεις έπιβατών του πλοίου και έπομένως ή χωρητικότητά του.

Στά έμπορικά αυτά δεδομένα έρχονταν νά προστεθούν οι άπαιτήσεις της τεχνικής. Κατά τους τεχνικούς ύπολογισμούς, μέ μηχανές ίδιες ίπποδυνάμεις ένα πλοίο έπλεε ταχύτερα όταν ή γάστρα του ήταν μακρύτερη, έτσι ώστε τό πλοίο των 300 μέτρων μπορούσε νά πετύχει ταχύτητα 28 κόμβων μέ ίπποδύναμη κατά τόννο κατά 25 κατώτερη από τό πλοίο των 225 μέτρων. Άρα τό μεγαλύτερο πλοίο μπορούσε νά εξασφαλίσει ίση τουλάχιστον ταχύτητα μέ τό άλλο χωρίς νά έξωθήσει τίς μηχανές του στο μάξιμουμ της δυνάμεώς τους, πράγμα πού έπέφερε σημαντική οικονομία. Ένας άλλος τεχνικός λόγος άναφερόταν στην αύξηση των ποσοτήτων των μωνκερς γιά την έπίτευξη μεγαλύτερης ταχύτητας. Γιατί άφενός μέν ή ταχύτητα αύξάνει την κατανάλωση καυσίμων άφετέρου δέ ή αύξηση καυσίμων προϋποθέτει μεγαλύτερο χώρο άποθηκέυσεως, πού καταλήγει σέ περιορισμό των χώρων έπιβατών και έμπορευμάτων. Η λύση και έδώ βρισκόταν στην αύξηση του μεγέθους του πλοίου.

Μεγαλοπρέπεια και τρόπαια

Όπως ήταν φυσικό ή έσωτερική αρχιτεκτονική του πλοίου άκολούθησε τό στυλ της διακοσμητικής τέχνης του 1935. Η άνωση και ή πολυτέλειά του άποτέλεσε πρόκληση, όπου ή τόλμη έφθανε πολλές φορές τά όρια του παράλογου. Τά πάντα ήταν μεγαλόπρεπα και πομπώδη: αΐθουσες, σαλόνια, καπνιστήρια, τραπεζαρίες. Η κύρια τραπεζαρία, μέ ύψος 9,5 μ. μήκος 80 μ. και πλάτος 13 μ. είχε τίς ίδιες διαστάσεις μέ την αΐθουσα των κατόπτρων των Βερσαλλιών και μπορούσε νά χωρέσει 700 άτομα σέ 150 τραπέζια. Και όλα αυτά τά άνακτορικά διαμερίσματα στά όποια θά περνούσαν τίς μέρες τους οι χιλιάδες των έπιβατών ήταν στρωμένα μέ χαλιά της Aubusson και στολισμένα μέ έπιχρυσώσεις, αγάλματα, βαρύτιμα έπιπλα και τεράστια σινέ πανώ πού παρίσταναν τίς έποχές του έτους και τά μνημεία της Γαλλίας, ενώ ό δονυχας, ό χαλκός και τό κρύσταλλο κοσμούσαν τίς στοές, τίς όροφές και τά δά-

πεδα. Δέν ύπήρχε έπαρχία, μεγάλη πόλη, σημαντική βιομηχανία ή ξακουστή τέχνη πού νά μή συνεργάστηκε. Τά χαλύβδινα μέλη προέρχονταν από τή Λωραίνη, τά δυναμό από την Άλσατία, οι άνελκυστήρες άπ' τό Παρίσι, οι άνεμιστήρες από τή Μασσαλία, τά ηλεκτρικά άπ' τή Γκρενόμπλ. Κρύσταλλα του Νανσύ, κεραμικά Σεβρών, πορσελάνες Λιμόζ, χαλιά Όμπυσόν. Τέλος ό δονυχας είχε έρθει από τό Άγγέρι, οι λάκες άπ' την Ίνδονησία και τά μαόνια από την Άφρική.

Ζωή και θάνατος

Η «Νορμανδία» κατάκτησε άμέσως τό ρεκόρ της ταχύτητας. Έφυγε άπ' τή Χάβρη στις 6.45 μ.μ. της 19 Μαΐου 1935 και έφθασε στη Νέα Ύόρκη στις 11 π.μ. της 3 Ιουνίου, μέ μέση ταχύτητα 29,98 κόμβων. Κέρδισε έτσι τον «κυανό έπίσειοντα» μέ τή μορφή ενός τρόπαιου από μασίφ άσήμι ύψους 1 μέτρου και βάρους 25-30 κιλών πού παρίστανε τή γήινες σφαίρα μέ διάφορες συμβολικές παραστάσεις. Έκτέλεσε τή διαδρομή Bishops Rock (νότιο άκρο Άγγλίας) — Νέας Ύόρκης, ήτοι 2.971 μίλια σέ τέσσερις μέρες, δύο ώρες και 12 λεπτά, καταρρίπτοντας τό ρεκόρ του ύπερωκεανίου «Βρέμν» κατά 12 ώρες και 15 λεπτά. Στη Ν. Ύόρκη είχε γίνει ειδική προετοιμασία γιά την ύποδοχή του πλοίου μέ εκβάθυνση του διαύλου του ποταμού Hudson και κατασκευή ξεχωριστής προβλήτας (pier 88) γιά την πλευρίσή του. Η ύποδοχή στάθηκε θριαμβευτική. Από την αύγή άεροπλάνα συνώδευαν τό πλοίο, ενώ τά σκάφη του λιμανιού και οι άκτές του Λόνγκ Άϊλαντ και του Νιού Τζέρσεϋ είχαν γεμίσει μέ ένθουσιώδη πλήθη. Υπολογίζεται ότι πάνω από ένα έκατομμύριο άνθρωποι έτρεξαν νά χειροκροτήσουν την είσοδο του «Νορμανδία» στη Ν. Ύόρκη μέσα σ' ένα πανδαιμόνιο από σειρήνες και σφυρίγματα. Άκολούθησαν τελετές και δεξιώσεις, τίς δέ ημέρες έπισκέψεως του κοινού τουλάχιστον 30 χιλιάδες Νεοϋρκέζοι άνέβηκαν νά καμαρώσουν από κοντά τό «πλωτό θαύμα».

Στό πρώτο του ταξίδι μετέφερε 1.300 έπιβάτες, έξ ών 600 στην πρώτη θέση, και i-

σάριθμους περίπου στο ταξίδι της έπιστροφής. Οι είσπράξεις του άνήλθαν σέ 7 έκατομ. φράγκα. Στο δεύτερο ταξίδι, μέ 600 έπιβάτες στη μετάβαση και 1.600 στην έπιστροφή οι είσπράξεις έφθασαν τά 6,5 έκατομ. φράγκα.

Στή συνέχεια τό «Νορμανδία» έχασε τον κυανό έπίσειοντα από τό «Κουήν Μαίρη» τον Αύγουστο του 1936 πού πέτυχε μέση ταχύτητα 30,65 κόμβων. Τόν Μάρτιο όμως του 1937 τον ξανακέρδισε μέ ταχύτητα 30,99 κόμβων γιά νά τον ξαναχάσει πάλι από τον «Κουήν Μαίρη» μέ 31,20 κόμβους, πού τον διατήρησε μέχρι τό 1952, όποτε τον κατέκτησε μέχρι τέλους τό «United States» μέ τό ρεκόρ των 35,59 κόμβων.

Τό Φεβρουάριο του 1938 και άρχές του 1939 τό «Νορμανδία» σύνδεσε τή Ν. Ύόρκη μέ τό Ρίο Τζανέιρο και τον Ιούλιο του ίδιου έτους έφθασε στη Χάβρη τελειώνοντας την έκατοστή του διαδρομή και έχοντας διανύσει 330.000 μίλια μέ μέση ταχύτητα 28,28 κόμβων και έχοντας μεταφέρει πάνω από 100.000 έπιβάτες. Στις 28 Αύγουστου 1939 παροπλίστηκε στη Ν. Ύόρκη, όπου τον Δεκέμβριο του 1941 ή Άμερικανική Κυβέρνηση τό κατέλαβε προορίζοντας το γιά μεταφορές στρατού. Εκεί στις 9 Φεβρουαρίου του 1942 τό βρήκε ή τραγωδία της πυρκαγιάς πού τό όδήγησε στη καταστροφή του. Η πυρκαγιά φάνηκε στο κατάστρωμα περιπάτου και μέχρι νά σβυστεί από τά πυροσβεστικά πλοία και όχήματα πού έέχυσαν τεράστιες ποσότητες νερού, όλο τό άνώτατο κατάστρωμα ήταν παρανάλωμα του πυρός, ενώ στά πλευρά του είχαν άνοιχτεί μεγάλα άνοίγματα γιά την έξοδο του νερού. Την άλλη μέρα, μέ την άρχόμενη παλίρροια τό σκάφος άκούμπησε στο βυθό, ζυγίστηκε λίγο κι ύστερα έγειρε προς τ' άριστερά ήμιβυθισθέν σέ βάθος 15 μέτρων. Τό ναύαγιο πωλήθηκε στις 3 Οκτωβρίου του 1946 γιά διάλυση. Έτσι τέλειωσε ή ζωή και ή ιστορία του θρυλικού «Νορμανδία», του όποιου όμως τό θρύλο δέν άφησε ή Γαλλία νά σβυστεί άπ' τή μνήμη της ανθρωπότητας, μέ τίς τεράστιες εκδηλώσεις πού όργανώνει φέτος σ' όλη τή χώρα στη μνήμη των 50 χρόνων του άνεπανάληπτου πλωτού κολοσσού.

E.Σ.

LEROS MANAGEMENT S.A.

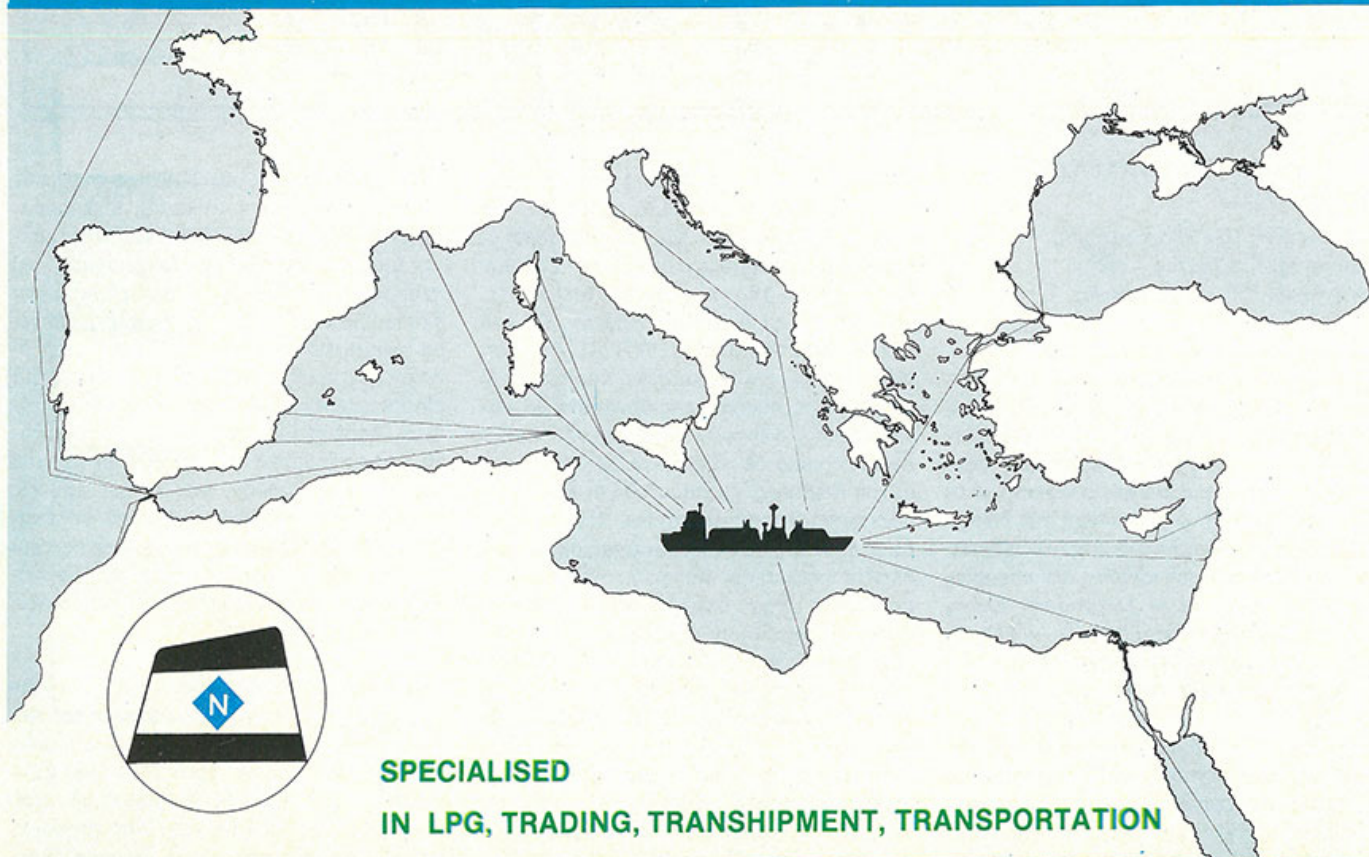
MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



61 - 65 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
TELEX: 241548 LERO GR
PH: 4117357 - 4117304 - 4119853
CABLES: LEROSHIP PIRAEUS

***PROMETHEUS
MARITIME CORP.***





**SPECIALISED
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION**

NAFTOMAR

BUSINESS CENTER
252/254 KIFISSIAS AVENUE
HALANDRI - ATHENS
TL. SWITCHBOARD: 6472041-5
OPERATION: 6472046-8
TX. 218541 / 218222
CB. NAFTOMAR ATHENS

NAFTOMAR

SHIPPING & TRADING Co LTD
ALASSIA BUILDING, 2ND FLOOR,
II MERARCHIAS 13, PIRAEUS
TEL.: 4114910 (5 LINES)
TLX.: 213077, 211605 "NAFT GR"
CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.

114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES
75008 - PARIS
TL. 35.91.433 - 35.91.434
TX. 640641 - 640695

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
30, VIA G. FARA - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Αρ. 2827/1984

Προεδρεύων: Ήρ. Τσικλητήρας

Εισηγητής: Γ. Γραΐγος

Δικηγόρος: Ήλ. Παρασκευάς

Πλοηγοί — Όριστική παύση για παράβαση του καθήκοντος της μη αποδοχής δώρων για την εκτέλεση της υπηρεσίας τους και της μη χρησιμοποίησης της υπαλληλικής ιδιότητάς τους για την απόκτηση ωφελημάτων καθώς και για αναξιοπρεπή για υπάλληλο διαγωγή — Αποδοχή του δώρου από την πλανημένη πεποίθηση ότι είχαν δικαίωμα να τό πάρουν καθώς δεν παραβίαζαν καμιά διάταξη — Συγγνωστή πλάνη που αποκλείει τον καταλογισμό — Έξαφάνιση της απόφασης όριστικής παύσης και απαλλαγή από κάθε ποινή.

Η απόληψη από ιδιώτη εκπρόσωπο των πλοηγών χρηματικών ποσών (bonus) από ναυτιλιακές επιχειρήσεις για την πλοήγηση των πλοίων τους και ή διανομή τους στους πλοηγούς δεν γινόταν για συγκεκριμένη πλοήγηση, ήταν προαιρετική, την γνώριζε ή λιμενική Αρχή και αποτελούσε μακρά ναυτική συνήθεια. Έτσι οι πράξεις αυτές δεν συνιστούν δωροληψία, αλλά στοιχειοθετούν τό πειθαρχικό αδίκημα της αποδοχής ύλικής ευνοίας προερχόμενης από πρόσωπο του οποίου διαχειρίζονται την υπόθεση (άρθ. 206 παρ. 1 εδ. κ' Υπαλ. Κωδ.). Τό πειθαρχικό όμως αυτό αδίκημα δε μπορεί να καταλογιστεί στους πλοηγούς, διότι οι ειδικές συνθήκες που ύφισταντο κατά την εκτέλεση των σχετικών πράξεων δημιούργησαν σ' αυτούς τή συγγνωστή πλάνη ότι είχαν τό δικαίωμα να αποδεχθούν τά χρηματικά αυτά ποσά.

Έπειδή κατά τό άρθρον 1 του ν.δ. 269/1974 αί εκάστοτε ισχύουσai διατάξεις του πειθαρχικού δικαίου των διοικητικών υπαλλήλων εφαρμόζονται εις τό μόνιμον προσωπικόν της πλοηγικής υπηρεσίας. Έξ' άλλου κατά μέν τό άρθρον 205 του Ύπ. Κώδικος (π.δ. 611/1977) «Πάσα υπαίτιου πράξεως ή παραλείψεως παράβασις υπαλληλικού καθήκοντος δυναμένη να καταλογισθή, άποτελεί πειθαρχικόν παράπτωμα» κατά δέ τό άρθρον 206 παρ. 1 του αυτού Κώδικος, «μεταξύ των πειθαρχικών αδικημάτων καταλέγονται ιδίως: α)... β)... γ)... ε) ή έν υπηρεσία αναξιοπρεπής ή αναξία υπαλλήλου διαγωγή... κβ) ή χρησιμοποίησις της υπαλληλικής ιδιότητος πρός εξυπηρέτησιν ιδιωτικού συμφέροντος... κε) ή άποδοχή υπό του υπαλλήλου οιασδήποτε ύλικής ευνοίας, ή όποία δεν συνιστά δωροληψίαν, αλλά προέρχεται άπό πρόσωπα των οποίων τάς υποθέσεις διαχειρίζεται ή πρόκειται να διαχειρισθή... κη) παράβασις καθήκοντος κατά τον ποινικόν ή άλλους ειδικούς νόμους».

Έπειδή διά της προσβαλλομένης απόφασεως επεβλήθη εις τούς προσφεύγοντας ή ρηθείσα πειθαρχική ποινή της όριστικής παύσεως διότι έθεωρήθησαν ως ένοχοι διά παράβασιν του καθήκοντος της αποφυγής αποδοχής δώρων διά την εκτέλεσιν της υπηρεσίας των, χρησιμοποίησιν της υπαλληλικής ιδιότητος διά την πρόσκτησιν ωφελημάτων και αναξιοπρεπούς και αναξίας διαγωγής υπαλλήλου. Συγκεκριμένως δέ διότι εις Πειραιά από του Απριλίου 1977 μέχρι και του Φεβρουαρίου 1979, οι δύο πρώτοι ως Αρχιπλοηγοί και οι υπόλοιποι ως πλοηγοί, με εξαίρεσιν μόνο ως πρός τον χρόνον συμμετοχής των Πλοηγών... οι όποιοι διωρίσθησαν άντιστοιχώς την 5-11-

1977, 30-11-1977 και 21-2-1978, άπαντες άπό κοινοϋ συνεφώνησαν και δι' έξουσιοδοτημένου παρ' αυτών προσώπου εισέπρατον άπό τάς ναυτιλιακές επιχειρήσεις και πρακτορεία τά όποία διεχειρίζοντο τά πλοηγούμενα εις τον λιμένα σκάφη, διάφορα χρηματικά ποσά ως BONUS, τό όποϊον δεν προβλέπεται υπό του νόμου, διά την εκτέλεσιν της υπηρεσίας των (πλοηγείς), έπιτυχάνοντες κατ' αυτών τον τρόπον έν πρόσθετον σημαντικόν, εκτός του μισθοϋ των, έσοδον, ύπολογιζόμενον εις 25.000 δρχ. περίπου κατά μήνα δι' έκαστον. Η άποκάλυψις του γεγονότος τουτου υπό του τύπου και των ραδιοτηλεοπτικών μέσων, προέκάλεσε δημόσιον σκάνδαλον και έπικρίσεις.

Έπειδή εκ της εκτιμήσεως πάντων των στοιχείων της δικογραφίας ίδια δέ του πορίσματος άνακρίσεως των μαρτυρικών καταθέσεων, της ύπ' αριθ. 7434/1983 αποφάσεως του Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Πειραιώς, της ύπ' αριθ. 626/1984 αποφάσεως του Δικαστηρίου των έν Πειραιεί Έφετών, έν συνδυασμώ πρός τάς άπολογίας των έγκαλουμένων, προέκυψαν κατά την κρίσιν του Δικαστηρίου τά εξής: οι προσφεύγοντες Αρχιπλοηγοί και Πλοηγοί του Πλοηγικού Σταθμού Πειραιώς κατά τό χρονικόν διάστημα από Απριλίου 1977 έως Φεβρουαρίου 1979 έδέχθησαν κατ' επανάληψιν δώρα διά πράξεις άναγομένες γενικώς εις τά καθήκοντά των, ήτοι διά τήν εκτέλεσιν της υπηρεσίας των της πλοηγείσεως' ειδικώτερον οι ειρημένοι είχαν δεχθή όπως ο ιδιώτης («Ο.Μ.») εισπράττη διά λογαριασμόν των παρά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, των οποίων τά πλοία έπλοηγούντο υπό των προσφευγόντων κατά την

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



είσοδον καί έξοδόν των εκ του λιμένος Πειραιώς, διάφορα χρηματικά ποσά κυμαινόμενα από 250 έως 2.000 δραχμές, εις τρόπον ώστε εκαστος τούτων, μετ' αφαιρέσεων ποσοστού υπό του ως άνω εισπράκτορος, λόγω προμηθείας του, εισέπραττε μηνιαίως περί τας 5.000 έως 10.000 δραχμάς. 'Η καταβολή των ως άνω ποσών έγινεν υπό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όχι μόνον εις τούς προσφεύγοντας πλοηγούς, άλλ' εις άπαντας τούς από πεντηκονταετίας υπηρετήσαντας καί εκτοτε υπηρετούντες πλοηγούς, κατά μακράν ναυτικήν συνήθειαν, επικρατούσαν όχι μόνον επιτοπίως άλλά καί εις τούς πλείστους λιμένας του έξωτερικού διότι ειθισται νά διδεται εις τούς πλοηγούς, μετά την πλοήγησιν εν δώρον, είτε εις είδος, είτε εις χρήματα, έτι δέ καί υπ' αυτών των πολεμικών πλοίων. Καί είναι μέν άληθές ότι ή καταβολή των εν λόγω έγινεν χάριν της πλοηγείας, άλλ' ήτο όπωσδήποτε άπρόσωπος, έφ' όσον τά χρήματα παρελάμβανε μέν ό ρηθείς «Ο.Μ.» ή καταβολή όμως των χρημάτων αυτών, δέν έγινεν υπό συγκεκριμένου πλοιοκτήτου ή ναυτιλιακού γραφείου πρός συγκεκριμένον πλοηγόν διά συγκεκριμένην, εκτελεσθεϊσαν ήδη ή μέλουσαν νά εκτελεσθ ή πλοήγησιν. 'Εξ άλλου ή καταβολή αυτή ήτο έξ ολοκλήρου προαιρετική καί ελάμβανε χώραν άνευ ουδεμιός προφυλάξεως, έτέλουν δέ εν γνώσει

ταύτης' αί άρμόδιαι ύπηρεσίαι του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας καί εκείναι του Λιμενικού Σώματος. Δέν άπεδείχθη περαιτέρω ότι αί άρμόδιαι ύπηρεσίαι υπέδειξαν εις τούς προσφεύγοντας νά παύσουν εισπράττοντες τά ως ειρηται χρηματικά ποσά (bonus), μάλιστα δέ αί ύπηρεσίαι του 'Υπουργείου κρίνουναι επί θέματος αύξήσεως των άποδοχών των πλοηγών ελάμβανον υπ' όψιν καί τό γεγονός ότι εκ της θέσεως αυτών άπήλαυνον καί του ως άνω δώρου. Οί εισερχόμενοι εις τόν κλάδον, διά την λήψιν της τοιαύτης άποφάσεως των, προσυπελόγιζον εις τας νομίμους άποδοχάς των καί τό παγίως καταβαλλόμενον ως ειρηται δώρον, τό όποιον, άπετέλει εν είδος κινήτρου, διότι αί άποδοχαί τούτων, υπελείποντο του πλοιαρχου των έμπορικων πλοίων.

'Επειδή υπό τά εκτεθέντα πραγματικά περιστατικά τό Δικαστήριον κρίνει ότι αί άνωτέρω πράξεις καί παραλείψεις των προσφευγόντων δέν συγκροτούν την αντικειμενικήν ύπόστασιν του ποινικού αδικήματος της δωροληψίας, καί αντιστοίχως του υπό της διαληφθείσης διατάξεως του άρθρου 206 παρ. 1 εδ. κη' του 'Υπαλ. Κώδικος (π.δ. 611/1977) προβλεπομένου πειθαρχικού αδικήματος της παραβάσεως καθήκοντος κατά τόν ποινικόν ή άλλους ειδικούς νόμους, άλλά, κατ' όρθόν νομι-

κόν χαρακτηρισμόν, στοιχειοθετούν την έννοίαν του υπό του αυτού άρθρου 206 παρ. 1 υπό έδάφ. κε' προβλεπομένου πειθαρχικού αδικήματος της άποδοχής ύλικής έννοίας, μή συνιστώσης δωροληψίαν, προσερχομένης δέ υπό προσώπου του όποιου τας ύποθέσεις διαχειρίζονται ή μέλλουν νά διαχειρισθούν. 'Εν όψει όμως των εν τη ήγηθείση σκέψει εκτεθέντων, είναι πρόδηλον ότι υπό τας άνωτέρω συνθήκας καταβολής καί άποδοχής του περί ου πρόκειται δώρου δημιουργήθη πεπλανημένως εις άπαντας τούς προσφεύγοντας ή πεποιθήσις ότι έδικαιοούντο νά προβούν εις τας ως ειρηται πράξεις ένδεικτικόν δέ τούτου είναι καί τό γεγονός ότι, άνευ ουδεμιός προφυλάξεως, διώρισαν εισπράκτορα των δώρων ό όποιος παρέδιδε το εισπραχθέν κατά μήνα ποσόν εις τινά έξ αυτών έναλλάξ καί εκείνος διένειμε τούτο εις πάντας. Ούτω, οι προσφεύγοντες, κατά την λήψιν των ως ειρηται ποσών είχαν έδραϊν την πεποίθησιν ότι ουδεμία διάταξιν νόμου παραβιάζουν, άλλ' άντιθέτως ότι δικαιούνται νά λαμβάνουν τά δώρα ταύτα. Κατ' άκολουθίαν τούτων, ή πλάνη των αυτη, λαμβανομένων υπ' όψει των εν τοις άνωτέρω εκτεθέντων, είναι συγγνωστή, αίρουσα τόν καταλογισμόν διό καί δέον όπως, έξαφανιζομένης της προσβαλλομένης άποφάσεως, απαλλαγούν ούτοι πάσης ποινής, δεκτής καθισταμένης της υπό κρίσιν προσφυγής.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

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

MEMBERS OF:

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



ARPAPHIL

SHIPPING AGENCY CORPORATION

SHIP AGENTS • OPERATORS • BROKERS • MANNING • CHARTERERS

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

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

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

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

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

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 Piræus

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



ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

Πρόγραμμα ανανεώσεως

Η Κυβέρνηση της χώρας έλαβε τα τελευταία μέτρα για την εφαρμογή ενός έκτακτου προγράμματος ανανεώσεως του εμπορικού στόλου, του οποίου ο προϋπολογισμός ανέρχεται σε 500 και πλέον εκατομμύρια δολларίων και το μεγαλύτερο μέρος του θα χρηματοδοτηθεί από πιστώσεις του εθνικού κεφαλαίου εμπορικής ναυτιλίας.

Το πρόγραμμα προβλέπει τη ναυπήγηση 40 νέων μονάδων συνολικής χωρητικότητας περί των 750.000 τόν. d.w. στη διάρκεια των πέντε προερχών ετών. Οι μονάδες αυτές θα ναυπηγηθούν από εθνικά ναυπηγεία και προορίζονται για τον ιδιωτικό εφοπλισμό. Μεταξύ των ναυπηγηθουσών πλοίων περιλαμβάνονται πέντε μπάλκ κάρριερς των 60.000 τόν. d.w., δύο μπάλκ κάρριερς των 40.000 τόν. d.w. και δύο πετρελαιοφόρα των 23.000 τόν. d.w. Περιλαμβάνονται επίσης διάφορα ποταμόπλοια και σλέπια ανοικτής θαλάσσης διαφόρων μεγεθών και υπολογίζεται ότι οι πρώτες παραγγελίες θα υπογραφούν πρό των αρχών Αυγούστου.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Σημαντικές παραγγελίες

Το μεγαλύτερο ιδιωτικό ναυπηγείο της χώρας που ανήκει στην Έταιρία Έμπορίου και Ναυτιλίας (CCN) έλαβε παραγγελία από την κρατική εταιρία πετρελαίου Petrobras για τη ναυπήγηση δύο δεξαμενοπλοίων άκαθάρτου πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου των 55.000 τόν. d.w., συνολικής αξίας 132 εκατομμ. δολларίων. Τα σκάφη θα είναι τύπου PR-170 και θα παραδοθούν τον Αύγουστο και Νοέμβριο του 1987. Το ίδιο ναυπηγείο περιμένει την οικονομική έγκριση των αρμοδίων Βραζιλιανών Αρχών για την κατασκευή δύο οχηματοφόρων πλοίων για λογαριασμό των Βραζιλιανών εταιριών Global και Comar. Η πρώτη για σκάφος των 10.000 τόν. d.w. και η δεύτερη για σκάφος των 7.000 τόν. d.w. με παραδόσεις μέχρι τον Φεβρουάριο του 1988.

Η ως άνω παραγγελία της Petrobras είναι η πρώτη που έγινε μετά τη λήξη του στρατιωτικού καθεστώτος και δείχνει ότι η ύποθεση του συνόλου των ναυπηγικών μονάδων της χώρας βρίσκεται σε καλό δρόμο, όστερα από περίοδο αμοιβαίων κατηγοριών για την ευθύνη των μαζικών δανείων του παρελθόντος για τη χρηματοδότηση της ναυπηγοβιομηχανίας. Η μελέτη της υποθέσεως αυτής αντέθη ήδη σε ιδιωτική εταιρία,

ενώ η Γερουσία θα μελετήσει σύντομα την υπόθεση της Supanap που ήταν υπεύθυνη για τη χορήγηση των τραπεζικών δανείων.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Ναυπηγήσεις οχηματογωγών

Η νορβηγική εφοπλιστική εταιρία «Fearnley & Eger» ανέθεσε την ναυπήγηση δύο οχηματογωγών στα γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία Ούλγιανικ. Τα δύο σκάφη θα ναυλωθούν από την «Volkswagen» για την μεταφορά οχημάτων με πενταετές συμβόλαιο, το οποίο μπορεί να επεκταθεί για ακόμη πέντε χρόνια και το οποίο η αξία υπολογίζεται περί τα 34 εκατομμ. δολάρια. Τα δύο σκάφη με ικανότητα μεταφοράς 3.500 αυτοκινήτων έκαστο, θα παραδοθούν στην πλοιοκτήτρια τον Ιούνιο και Νοέμβριο του 1987, με κόστος κατασκευής περί των 18 εκατομμ. δολларίων ανά σκάφος. Η «Fearnley» διαχειρίζεται ήδη δύο μεγάλα οχηματογώγα μεταφορικής ικανότητας 3.500 οχημάτων και οι νέες ναυπηγήσεις υποδηλώνουν τη περαιτέρω συμμετοχή της στις μεταφορές αυτοκινήτων. Τα δύο νέα σκάφη θα ύψώσουν νορβηγική σημαία και θα δρομολογηθούν στη

τακτική γραμμή της «Volkswagen» μεταξύ Δυτικής Γερμανίας και των ΗΠΑ. Σύμφωνα με στοιχεία του υπουργείου Έμπορίου των ΗΠΑ, οι εξαγωγές αυτοκινήτων από την Ευρώπη προς τις ΗΠΑ παρουσιάζουν αύξηση με μεγάλο ποσοστό συμμετοχής της δυτικο-γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας.

ΙΤΑΛΙΑ

Τελεσίγραφο στην Κυβέρνηση

Στά πλαίσια της ανασυγκροτήσεως και της ενδεχομένης ιδιωτικοποίησης του ιταλικού εμπορικού στόλου, η εταιρία «Φινμάρε» που περιλαμβάνει τις ναυτιλιακές εταιρίες που εξαρτώνται από τα κεφάλαια της IRI, έστειλε τελεσίγραφο προς την Κυβέρνηση ζητώντας να ξεκαθαρίσει τη θέση της πρό των αρχών του μηνός Ιουλίου.

Από αρκετό καιρό ήδη, επικρατεί πλήρης διαφωνία μεταξύ των διαφόρων αρμοδίων Ιταλικών Υπουργείων όσον αφορά το μέλλον του εθνικού εμπορικού στόλου.

Υπάρχουν πολλοί υποστηρικτές της ιδιωτικοποίησης ή τουλάχιστον της αυτοδιαχείρισης των εταιριών που μετέχουν στη «Φινμάρε». Η ενέργεια αυτή θα σημάνει τον τερματισμό των έλλειμνικών δραστηριοτήτων, την πώληση των χρηστων πλοίων και τη μεταφορά όρισμένων υπό σημαίες εύκολας.

Μία των εταιριών της «Φινμάρε», η «Λούδ-Τριεστίνο», ανέκοιωσε ότι περιώρισε σε 40 δισεκ. λιρετών το έλλειμά της για το 1984, έναντι 80 δισεκ. λιρετών του 1983.

ΚΟΥΒΕΪΤ

Παραγγέλει δεξαμενόπλοια

Η εθνική ναυτιλιακή εταιρία του Κουβέϊτ

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex: 71080 CHIOS NA

Cables: CHIOS NAPLES

ΚΟΤΣ, η οποία καλύπτει τό ημισυ σχεδόν των πετρελαϊκών εξαγωγών της χώρας, αντιμετωπίζει τη ναυπήγηση ξει μεγάλων δεξαμενοπλοίων για τη μεταφορά ακαθάρτου πετρελαίου, των 150.000 d.w. Η σχετική αίτηση προσφορών θα ανακοινωθεί συντόμως και αναμένεται να βρεθεί ανταπόκριση κυρίως από Ιαπωνικά και Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία.

Ηδη από τον περασμένο Φεβρουάριο η εταιρία αυτή ζήτησε προσφορές για την κατασκευή ξει πλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, εκ των οποίων τρία των 38.000 τον. d.w. και τρία των 120.000 τον. d.w. Μεταξύ των υποβληθεισών προσφορών θα κάμει τώρα την επιλογή εκείνων των ναυπηγείων από τα οποία θα ζητήσει νέες προσφορές βάσει λεπτομερών προδιαγραφών.

Η ΚΟΤΣ εκμεταλλεύεται σήμερα περί τα 20 δεξαμενόπλοια και ύγραεριοφόρα, βρίσκεται δε τώρα σε στάδιο εκσυγχρονισμού, στα πλαίσια του οποίου ορισμένα πετρελαιοφόρα θα διασκευασθούν ώστε να μπορούν εξίσου να μεταφέρουν και προϊόντα πετρελαίου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Απελευθέρωση της Ακτοπλοίας

Η Βρεταννία απειλεί ότι θα διαφυλάξει αποκλειστικά για τον εαυτό της το προνόμιο της ακτοπλοίας της αν και οι άλλες χώρες της ΕΟΚ δεν απελευθερώσουν τις δικές τους, για όλα τα κράτη μέλη. Αυτή την άσπρη προειδοποίηση απήχυνε ο ύπουργός Μεταφορών της Αγγλίας στη συνάντηση των ομολόγων του στο Λουξεμβούργο και κάλεσε για άμεση εφαρμογή της νέας ναυτιλιακής πολιτικής που πρότεινε πρόσφατα η Επιτροπή. Η εφαρμογή της βρεταννικής προτάσεως σε σύντομο χρονικό διάστημα θα εξασφαλίσει την άσκηση της ακτοπλοίας — που σήμερα αποφέρει 400 εκατομμύρια στερλίνες τον χρόνο — για όλες τις χώρες της ΕΟΚ.

Βρεταννοί επίσημοι έχουν ήδη αρχίσει συνομιλίες και με τη Δ. Γερμανία με στόχο οι γερμανικές ακτές να γίνουν προσιτές στα βρεταννικά πλοία. Η βρεταννική κυβέρνηση υπολογίζει ότι το 30% της ακτοπλοίας της άσκειται από μη βρεταννικά πλοία και ότι αν η εσωτερική αγορά της ΕΟΚ σ' αυτόν τον τομέα αντιπροσωπεύει έτησια τό ποσόν των 300 - 400 εκατομμυρίων στερλινών. Κατά τον κ. Ρίντλεϊ η έλλειψη πρόσβασης στην ακτοπλοία των χωρών της Κοινότητας και

διαίτερα στη Μεσόγειο, αποτελεί όξυ ζήτημα για τη βρεταννική ναυτιλία. Ο Έπιτροπος μάλιστα στα θέματα μεταφορών κ. Κλίντον Ντέιβις προειδοποίησε με άκόμενη άσπρηρότερο τρόπο τις χώρες της Κοινότητας ότι η ΕΟΚ δεν μπορεί να εφαρμόσει στο έσωτερικό τις άρχές που ευαγγελίζεται σε παγκόσμια κλίμακα τότε χάνει την άξιοπιστία της και η εφαρμογή των μέτρων άπελευθέρωσης άποτελεί άναπόσπαστο τμήμα της συνολικής ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ που άπορρίπτει τον προστατευτισμό.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μέχρι σήμερα η Ίρλανδία, η Όλλανδία τό Βέλγιο και η Δανία έχουν εκφράσει την πρόθεσή τους να άρουν τό περιοριστικά μέτρα στην άσκηση άκτοπλοίας.

Επισκευές στη Μάλτα

Η άπάφαση της Κιούναρ Λάιν (που άνήκει ως γνωστόν στο συγκρότημα Τραφάλγκαρ-Χάουζ) να εκτελέσει τις έπισκευές δύο κρουαζιεροπλοίων της στα κρατικά ναυπηγεία της Μάλτας, δημιουργεί άφορμή νέας διαμάχης μεταξύ αυτής και της βρεταννικής ναυπηγοβιομηχανίας. Πρόκειται για τό δύο κρουαζιερόπλοια «Κιούναρ Κάουντες» 17.953 τον. γκρός και τό «Βίσταφιορντ» 24.492 τον. γκρός και τό κόστος της συνολικής δαπάνης υπολογίζεται γύρω στα 3,75 εκατ. λιρών.

Όταν τό 1983 η Κιούναρ είχε άποφασίσει για πρώτη φορά να έπισκευάσει τό «Κιούναρ Κάουντες» στη Μάλτα, η βρεταννική ναυπηγοβιομηχανία είχε διαμαρτυρηθεί έντόνως κατηγορώντας την εταιρία για έλλειψη πατριωτισμού. Τό γεγονός όμως ότι τό Μαλτέζικα ναυπηγεία εκτέλεσαν τις έργασίες, και μάλιστα ύψηλου ποιοτικού επιπέδου, μόνο σε 44 ήμέρες, άνάγκασε τη βρεταννική κριτική να σιγήσει.

Οι φετεινές έργασίες υπολογίζεται να τελειώσουν περί τό τέλη του Όκτωβρίου ώστε τό πλοίο να τεθεί σε ένέργεια την 1 Δεκεμβρίου.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Οι νηοπομπές των ποταμοπλοίων

Υστερα από άρκετές συζητήσεις και κριτικές, τό Κοινοβούλιο της χώρας έδωσε την έξουσιοδότησή του για δοκιμαστική εφαρμογή του σχεδίου νηοπομπής ξει ύθουμένων ποταμοπλοίων. Η εφαρμογή θ' αρχίσει από τό 1986 και θα έχει διάρκεια ενός έτους.

Κατά την εφαρμογή του σχεδίου θα έπιβληθούν όρισμένοι περιορισμοί άνάλογα με

τό επίπεδο των ύδάτων του Ρήνου και τη δύναμη των ανέμων. Μετά τό δοκιμαστικό αυτό στάδιο, τό Ύπουργείο Μεταφορών και Δημοσιων Έργων θα μελετήσει και θα άξιολογήσει τό άποτελέσματα. Ίδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στα τυχόν άτυχήματα που θα έμπλακει η νηοπομπή των ξει ποταμοπλοίων σε σύγκριση με τό συμβαίνουνται στις νηοπομπές των τεσσάρων ποταμοπλοίων, ενώ θα μελετηθούν επίσης οι διαβρώσεις επί των όχθων του Ρήνου.

Κατά τη διάρκεια των σχετικών συζητήσεων στο Κοινοβούλιο ο άρμόδιος Ύπουργός διευκρίνισε ότι τό δοκιμαστικό στάδιο μπορεί να παραταθεί για λίγο ακόμα διάστημα ώστε να συγκεντρωθούν άποτελέσματα μεγαλύτερης διάρκειας.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ικανοποιητικά άποτελέσματα

Κέρδη δείχνει ο ίσολογισμός των ναυπηγείων της «Κόκουμς» μετά την έκκαθάριση του 1984, αν και τό κέρδη έχουν μειωθεί σε σχέση με τό οικονομικό έτος 1983 από 75 εκατομ. σουηδικές κορώνες σε 42 εκατομμύρια. Κατά την διάρκεια του 1984 η συνολική άξία των πωλήσεων έφτασε τό 1.438 εκατομ. Σουηδ. κορώνες ενώ παραδόθηκαν στην σουηδική εταιρία ACL τρία πλοία μεταφοράς φορτίων. Τό καρνέ των παραγγελιών του ναυπηγείου περιείχε, στο τέλος του 1984 παραγγελίες ύψους 3.757 εκατομ. σουηδ. κορώνων και έλπίζεται ότι με την εφαρμοζόμενη μείωση των ναυπηγικών δυνατοτήτων του συγκροτήματος του Μάλμο κατά 30%, τό ναυπηγείο θα σημειώσει περισσότερα κέρδη κατά τό 1985.

Τό Σουηδικό Κλάμπ

Τό Σουηδικό Κλάμπ, ο άλληλασφαλιστικός όργανισμός που έδρεύει στο Γκότενμπουργκ, και που τον περασμένο χρόνο άπέσπασε τους στόλους τριών εταιριών από την άσφαλιστική αγορά των ΗΠΑ, ανακοίνωσε ότι τό συνολικό άσφαλισμένο τοννάζ του αύξήθηκε κατά τό ένα τρίτο ύπερβαίνοντας κατά τό 1984 τό 10 εκατομ. τόννους. Όμως παρά την ύπαρξη εσόδων ύψους 442,7 εκατομ. σουηδ. κορώνων τό Σουηδικό Κλάμπ παρουσίασε τό 1984 έλλειμμα της τάξεως των 37,5 εκατομμυρίων χωρίς να ληφθούν ύπ' όψη διάφορες όφειλές και φόροι. Για να καλύψει λοιπόν τις ζημιές από την έλλειψη ίκανών εσόδων τό Κλάμπ άποφάσισε να αύξήσει τη συμμετοχή των μελών κατά 30%.



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP · ENGLAND

TEL.: 00441 - 6284050
TLX.: 886958 EPEMBI G.

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILONOS STR. · 4th FLOOR
GR · 185-35 PIRAEUS
GREECE

New Phones: 4137.312
Telex: 213160 BUEN GR
Cables: BUENAMAR PIRAEUS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Κινεζική αντιπροσωπεία στον Πειραιά

Στά πλαίσια της αδελφοποίησης των λιμένων της Σαγκάης και του Πειραιά, 7μελής κινεζική αντιπροσωπεία του Δήμου της Σαγκάης με επικεφαλής τον δήμαρχο κ. Γιέ Γκοτζίβ επισκέφθηκε τον Πειραιά μεταξύ 22 και 28 Ιουνίου.

Η κινεζική αντιπροσωπεία εκτός από τις καθημερινές συναντήσεις της με την Δημοτική Αρχή του Πειραιά με επικεφαλής τον δήμαρχο κ. Παπασπύρου, είχε επαφές με εκπροσώπους του Έμποροβιομηχανικού, Βιοτεχνικού και Ναυτικού Έπιμελητηρίου και επισκέφθηκε ναυπηγικές εγκαταστάσεις και αρχαιολογικούς χώρους.

Σύμφωνα με την υπογραφέισα συμφωνία αδελφοποίησης των δύο μακρινών λιμένων, ελληνική αντιπροσωπεία με επικεφαλής τον δήμαρχο του Πειραιά θα επισκεφθεί επίσημα τη Σαγκάη στα τέλη Οκτωβρίου.

Επίσκεψη σπουδαστών του πανεπιστημίου του Μάλμο

Σπουδαστές του διεθνούς ναυτιλιακού πανεπιστημίου του Μάλμο που επισκέφθηκαν την Ελλάδα πραγματοποίησαν ενημερωτικές επισκέψεις στο Υπουργείο Ναυτιλίας, στον ΟΛΠ, στο Κέντρο Επιμορφώσεως Στελεχών Έμπορικου Ναυτικού, στην Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών, στο Ναυτικό Έπιμελητήριο, στην Έλληνική Έταιρία Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, στο Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας και σε πολλές ναυτιλιακές εταιρίες.

Μικτές επιχειρήσεις ζητεί το Ζαΐρ

Τό Υπουργείο Ναυτιλίας γνωστοποίησε στην Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών ότι σε πρόσφατη συνάντηση που είχε ό Έλληνας πρεσβευτής στην Κινσάδα (Ζαΐρ) με τον Πρόεδρο και τον Πρωθυπουργό της χώρας αυτής, αντιλλάγησαν μεταξύ άλλων απόψεις για τό ενδεχόμενο συνεργασίας των δύο χωρών στον τομέα της ναυτιλίας. Από τη συζήτηση διεφάνη, ότι μιά τέτοια συνεργασία θα μπορούσε νά αναπτυχθεί υπό την μορφή μικτών επιχειρήσεων, για την μεταφορά του εξαγωγικού εμπορίου του Ζαΐρ με ελληνικά πλοία κατά τό πρότυπο των Νορβηγών.

Έλληνας στό Διοικητικό Συμβούλιο του Μπώλτικ

Κατά τις διεξαχθείσες στις 12 Ιουνίου εκλογές, ό κ. Έπαμ. Γ.Ε. Έμπειρικός αναδείχθηκε μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Baltic Exchange, άξίωμα που καταλαμβάνει

για πρώτη φορά Έλληνας που δραστηριοποιείται στη Βρετανική πρωτεύουσα.

Υπό την κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αίτήσεις για έγγραφη στά έλληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κώδικων πλοίων:

— «Αναγγελ Λίντερ», φορτηγό, ναυπηγούμενο Νο. 2889, 14.400 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Leader Cia Naviera S.A.» (Anangel Shipping Enterprises S.A.).

— «Έλλεσποντ Βαλόρ» μπάλκ κάρριερ, πρώην τό αυτό υπό παναμαϊκή σημαία, 22.135 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Valour Maritime Ltd» (κ. Φρειδ. Βουζουναράκης).

— «Κάπταιν Τζώρτζ Τσαγκάρης», μπάλκ κάρριερ, πρώην «World Jade», υπό παναμαϊκή σημαία, 29.281 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Remo Enterprise Inc.» (Νικ. Τσαγκάρης).

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό γερμανικό φορτηγό τύπου SD 14 «Joseph Roth», ναυπηγήσεως, 1971, έναντι ποσού 760.000 δολλαρίων.

— Έπίσης Έλληνες του Λονδίνου απέκτησαν τό μπάλκ κάρριερ «Charlot Bulker» 36.233 τόν. d.w. 20.502 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού 2,3 έκ. δολλαρίων με παράδοση Χόγκ Κόγκ.

— Κινέζοι είναι οι αγοραστές του υπό λι-

βεριανή σημαία πρόντακτ κάρριερ «Πολάρις» 31.110 τόν. d.w., 17.968 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί των 4,2 έκ. δολλαρίων.

— Η εταιρία «R & K» επώλησε στους Κινέζους τό υπό έλληνική σημαία αδελφό πρόντακτ κάρριερ «Κεφεύς» και «Νίτσα» 28.317 τόν. d.w., 16.400 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής 3,9 έκ. δολλαρίων ανά σκάφος.

— Έλληνες αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Star Madonna» 27.230 τόν. d.w., λαπωνικής ναυπηγήσεως του 1973, έναντι ποσού πού μόλις υπερβαίνει τά 2 έκ. δολλάρια.

— Ιταλοί είναι οι αγοραστές του έλληνικού μπάλκ κάρριερ «Αθηνά Ζαφειράκη» 28.638 τόν. d.w., λαπωνικής ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής περί των 1,3 έκ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Katerina» 26.883 τόν. d.w., 15.841 τόν. γκρός, λαπωνικής ναυπηγήσεως 1968, χωρίς νά γνωσθεί τό συμφωνηθέν τίμημα.

— Μεταξύ Έλλήνων επώληθη τό φορτηγό πλοίο «Αντζεκαρρίμπιαν» 11.812 τόν. d.w., 7.557 τόν. γκρός, λαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 700.000 δολλαρίων.

— Πλοιοκτήτες με έδρα στον Πειραιά αγόρασαν τό έλληνικό φορτηγό «Αθως» 15.174 τόν. d.w., 10.008 τόν. γκρός του 1969, έναντι ποσού περί των 750.000 δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του φορτηγού «Royal Sapphire» 16.466 τόν. d.w. ναυπηγηθέν στην Ιαπωνία τό 1976, έναντι τιμής 1,4 έκ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν τό γερμανικό φορτηγό «Almut Bornhofen» 16.270 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 1,2 έκ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Siam Venture» 12.126 τόν. d.w., λαπωνικής ναυπηγήσεως του 1972, έξοπλισμένο με τέσσερις φορτωτήρες, έναντι ποσού περί 700.000 δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης φέρονται ως αγοραστές του φορτηγού πλοίου «Teresina» 20.446 τόν. d.w., ναυπηγηθέν στην Ιαπωνία τό 1970, έναντι ποσού περί των 900.000 δολλαρίων.

— Τό φορτηγό πλοίο τύπου MM14 «Bandama» 15.745 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1977, πέρασε στά χέρια Έλλήνων έναντι ποσού 1,5 έκ. δολλαρίων.

ΣΑΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΩΝ ΝΑΥΛΟΧΡΗΜΑΤΙΣΤΩΝ ΔΙΚΤΥΟΜΕΝΟΣ ΣΤΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΥΛΟΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ «B.I.F.F.E.X.» ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ «BALTIC EXCHANGE» ΛΟΝΔΙΝΟΥ, ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΕΜΠΟΡΕΥΣΕΩΣ ΜΕ ΑΞΙΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΥΝΗΘΗ ΑΠΛΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΔΙΑΤΑΓΩΝ ΣΕ ΕΚΛΕΚΤΗ ΠΕΛΑΤΕΙΑ ΜΕ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥΣ ΟΡΟΥΣ. ΤΥΧΟΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΣΑΣ ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ ΝΑ ΕΚΔΗΛΩΣΕΤΕ ΕΓΓΡΑΦΩΣ ΔΙ' ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ Ή ΤΗΛΕΤΥΠΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΜΑΣ:

**Διοίκησιν
GEOMAR SHIPPING COMPANY
33 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ (2nd fl.)
185 35 PIRAEUS
(FOR THE ATTENTION OF GEORGE P. LEMOS)
TELEX 241200 GEOM GR**

— Σέ "Ελληνες περιήλθε το μπάλκερ «Irish Rowan» 27.532 τόν. d.w., Ιαπωνικής ναυπηγήσεως το 1976, μηχανή Σούλτζερ 11.800 ίππων, έναντι ποσού περί των 2,5 εκατ. δολларίων.

— "Ελληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Africa» 28.876 τόν. d.w. ναυπηγηθέν στη Γιουγκοσλαβία το 1971, μηχανή B&W 11.800 ίππων, έξι φορτωτήρες των 12,5 τόν. έναντι τιμής περί των 1,5 εκατ. δολларίων.

— "Ελληνες τέλος, αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Ocean Breeze» 99.400 τόν. d.w., νορβηγικής κατασκευής το 1967, έναντι ποσού περί των 2,2 εκατ. δολларίων.

Διαλύσεις

— Τά δύο τελευταία ελληνικά λίμπερτυ, τό «Γεώργιος Φ. Ανδρεάδης» και τό «Πολυτίμη Ανδρεάδης» 7.176 τόν. γκρός, ναυπηγήσεις 1943 επωλήθησαν σέ Γερμανούς μέ προορισμό τήν διάλυσή τους στη Γιουγκοσλαβία, έναντι τιμής πού κατά πληροφορίες κυμαίνεται περί των 55-60 δολларίων άνά τόνο βάρους.

— Διαλυτές το Πακιστάν αγόρασαν τό ελληνικό φορτηγό «Σύρος» 5.237 τ. γκρός, 4.700 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1964, αντί δολ. 95 άνά τόνο.

— Στη Φορμόζα επωλήθη γιά διάλυση τό ελληνικό μπάλκερ «Λεωνίδας Δ» 28.648 τόν. γκρός, 10.750 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 119,50 άνά τόνο.

— 'Ινδοί διαλυτές αγόρασαν τό υπό σημαία 'Ονδούρας φορτηγό πλοίο «'Ανθή» 11.034 τόν. γκρός, 5.073 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1964 αντί δολ. 119,25 άνά τόνο.

— Στην 'Ινδία επίσης επωλήθη γιά διάλυση τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό «Γουόλντ Σέλτερ» 9.158 τόν. γκρός, 4.500 τόν.

βάρους το 1975, άνά δολ. 118,25 άνά τόν. έλ. έκτοπισματος.

— Τέλος, διαλυτές το Πακιστάν αγόρασαν τό ελληνικό φορτηγό «Γκόλντεν Ση» 7.952 τόν. γκρός, 6.250 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1965, αντί δολ. 113 άνά τόνο.

Έκπαιδευτικά ταξίδια τών σπουδαστών των ΑΔΣΕΝ

Στις 4 'Ιουλίου αρχίζουν μέ τό εκπαιδευτικό σκάφος «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ» τά καλοκαιρινά εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών των άνώτερων δημοσίων σχολών έμπορικού ναυτικού.

Συνολικά έχουν προγραμματιστεί νά γίνουν έπτά ταξίδια διάρκειας δέκα ήμερών.

Στά ταξίδια αυτά θά πάρουν μέρος πρωτοετείς πλοίαρχοι και ραδιοηλεκτρογραφητές καθώς επίσης και οι δευτεροετείς μηχανικοί. Όσοι σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ δέν θέλουν νά κάνουν τό εκπαιδευτικό τους ταξίδι μέ τό «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ», πρέπει νά ναυτολογηθούν σέ έμπορικό πλοίο μέ τό όποίο θά κάνουν 20ήμερο εκπαιδευτικό ταξίδι μετά τό τέλος το 0ποίου θά καταθέσουν στη Σχολή τους σχετική βεβαίωση θαλάσσιας ύπηρεσίας ύπογεγραμμένη από τόν πλοίαρχο και θεωρημένη από λιμενική ή προξενική άρχή.

Ιαπωνική διάκριση σέ λιμενικό αξιωματικό

Μέ τό Ιαπωνικό μετάλλιο Γ' τάξεως το 0 σώματος το 0 'Ανατέλλοντος 'Ηλίου, τιμήθηκε ό πλοίαρχος το 0 Λιμενικού Σώματος κ. Γεώργ. Γρηγοράκος. Τό μετάλλιο το 0 άπονεμήθηκε από τόν 'Ιάπωνά αυτοκράτορα σέ άναγνώριση των προσπαθειών πού κατέβαλε ό κ. Γρηγοράκος σέ όλη τήν διάρκεια τής διετούς θητείας του ως προξενικός λιμεναρχ.

χης στό Τόκιο γιά τήν περαιτέρω άνάπτυξη και σύσφιξη των φιλικών σχέσεων των δύο χωρών, στόν ναυτιλιακό τομέα.

Τό μετάλλιο, πού άποτελεί σπάνια τιμητική διάκριση γιά ξένους, επέδωσε στόν κ. Γρηγοράκο ό πρέσβυς τής 'Ιαπωνίας στην 'Αθήνα.

Τό πιστοποιητικό Ι.Ο.Ρ.Ρ.Ο.

Τό πιστοποιητικό προλήψεως τής ρυπάνσεως από πετρέλαιο (Ι.Ο.Ρ.Ρ.Ο.) θά έκτυπωθεί και θά πωλείται σάν διατετιμένο έντυπο το 0 ΝΑΤ.

Οί επιθεωρήσεις πνευστών σχεδίων

Τό Σωματείο 'Ιδιοκτητών σταθμών επιθεωρήσεων Πνευστών Σχεδίων «ό Ποσειδών» άνακοίνωσε ότι μετά από τή γεν. συνέλευση των μελών του καθορίστηκε τό παρακάτω τιμολόγιο τό όποίο θά ισχύει γιά όλους το 0ς σταθμούς από 1 Σεπτεμβρίου

— 'Επιθεώρηση σχεδίων ριπτομένου τύπου 4,6 και 8 άτόμων Δρχ. 6.500

— Όμοίως, αλλά 10, 12, 15, 15, 20 και 25 άτόμων Δρχ. 8.450

— Όμοίως, αλλά καθαιρουμένου τύπου 20 και 25 άτόμων Δρχ. 12.500

Οί φορτοεκφορτώσεις στην 'Ινδονησία

'Εκυκλοφόρησε πρόσφατα τό κείμενο 'Οδηγίας τής Δημοκρατίας τής 'Ινδονησίας, ή όποία άναφέρεται στο νέο κανονισμό φορτοεκφορτώσεων και άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων στους λιμένες τής 'Ινδονησίας. 'Αντίγραφο τής 'Οδηγίας είναι προσηρημένο στην ύπ' αριθ. 2797/13.5.85 έγκύκλιο τής Ε.Ε.Ε.

Τά καύσιμα και λιπαντικά των παρολισμένων στην 'Ελλάδα

'Η Ε.Ε.Ε. μέ τήν έγκυκλιό της Νο. 2800 άναφέρεται στην άπόφαση το 0 ύπουργείου Οικονομικών βάσει τής όποίας επιτρέπεται το 0 λοιπού ό έφοδιασμός πλοίων μέ καύσιμα και λιπαντικά πού βρίσκονται ως έφόδια σέ παρολισμένα πλοία, καθώς και σέ πλοία πού προορίζονται γιά διάλυση ή και έπισκευή στην 'Ελλάδα.

Αυξάνονται οι χρήστες το 0 INMAPSAT

Κατά τήν διάρκεια το 0 περασμένου 'Απριλίου 104 νέα πλοία έφοδίστηκαν μέ τερματικά δορυφορικών επικοινωνιών το 0 INMAPSAT. Σύμφωνα μέ τό κέντρο έλέγχου επιχειρήσεων το 0 INMAPSAT, πού έδρεύει στό Λονδίνο, ήταν ή πρώτη φορά πού ό αριθμός των χρηστών το 0 συστήματος αύξήθηκε τόσο πολύ μέσα σέ ένα μήνα. 'Από τήν έναρξη λειτουργίας το 0 συστήματος δορυφορικών επικοινωνιών το 0 INMAPSAT, ό αριθμός των πλοίων πού έφοδιάζονται μέ τερματικούς σταθμούς αύξάνει κατά 40% περίπου τό χρόνο, ενώ συγχρόνως ή ζήτηση γιά τηλεφωνικές, τηλετυπικές και άλλες υπηρεσίες το 0 INMAPSAT αύξάνεται κατά 80% τό χρόνο.

Προαγωγές

Προάχθηκαν στόν βαθμό το 0 άνθυποπλοίαρχου Λιμενικού Σώματος οι σημαίοφοροι Βασ. Σουλμιώτης, Παύλ. Μπογιάς και Γεράσιμος - Παναγιώτης 'Αλιβιζάτος.



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

**OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE**

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

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

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE
TONIO PANAMA
TELEX
From 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

Καταγγελία γιά στάση σέ ελληνικό πλοίο πού κρατείται στήν Καλκούτα

Οι εκπρόσωποι τής ναυτιλιακής εταιρίας PEROSEA SHIPPING, σέ συνέντευξη τύπου πού έδωσαν στίς 24 'Ιουνίου στή Ναυτιλιακή Λέσχη κατήγγειλαν τήν παράνομη κατακράτηση του υπό ελληνική σημαία πλοίου «VALI PERO» περισσότερα από δύο μήνες στο λιμάνι τής Καλκούτας πού τήν απέδωσαν σέ στάση μελών του πληρώματος και σέ συνεργασία τους μέ τοπικό γιούνιον.

Στήν έν λόγω συνέλευση ό εκπρόσωπος τής εταιρίας κ. γ. Περιογιαννάκης είπε τά έξής:

Μέ τή σημερινή μας συνάντηση θέλομε νά ενημερώσωμε τήν ελληνική κοινή γνώμη πάνω σ' ένα πρωτοφανές και πρωτόκουστο σά ναυτικά χρονικά γεγονός, και νά ζητήσωμε τήν παρέμβαση τών ελληνικών ναυτικών σωμάτων και τής ελληνικής κυβερνήσεως, ώστε στο μέλλον νά αποφευχθούν τέτοια γεγονότα πού προσβάλλουν τήν ναυτική παράδοση του ελληνικού λαού και καταρρακώνουν τό κύρος τής 'Ελληνικής σημαίας.

Πρόκειται γιά τήν άνταρσία και τή στάση του πληρώματος του υπό 'Ελληνική σημαία πλοίου μας «VALI PERO» Νηολογίου Πειραιά 7057, πού έχει εκδηλωθεί τώρα και 2 μήνες στο λιμάνι Καλκούτα και έχει καταλύσει κάθε έννομη τάξη πάνω στο πλοίο γιά δήθεν οικονομικές διεκδικήσεις και πού έχει περιαγάγει τόσο ένμās, όσο και τίς ελληνικές αρχές σέ αδιέξοδο, χωρίς νά υπάρχει νόμιμος τρόπος παρέμβαςης.

Τό ως άνω πλοίο μās έφθασε στίς 20 'Απριλίου 1985 στήν Καλκούτα γιά εκφόρτωση γενικού φορτίου πού είχε παραληφθή στήν 'Αμβέρσα.

Μόλις τό πλοίο άγκυροβόλησε ό πλοίαρχος κ. Περράκης εδήλωσε σέ δύο μέλη του πληρώματος ότι έληξαν οι τρίμηνες συμβάσεις πού είχαν υπογράψει, και ότι συνεπεία τούτου απολύονται και πρέπει νά επιστρέψουν στήν 'Ελλάδα.

Οί ως άνω ναυτικοί άντί νά πειθαρχήσουν στίς έντολές του πλοιάρχου και στους 'Ελληνικούς νόμους, άρchiσαν νά παρακινούν τό πλήρωμα σέ άπεργία και στάση κατά του πλοιάρχου.

Μαζί τους ένώθηκαν άλλοι δύο 'Ελληνες, παρασύροντας και τούς 11 άλλοδαπούς ναυτικούς του πλοίου.

'Ακολούθως έζήτησαν από τό YEN νά τούς γνωστοποιήσει άν δικαιούνται άποζημίωση λόγω τής λήξεως έν πλώ τής τριμήνου συμβάσεως των, τό YEN τούς πληροφόρησε ότι δέν δικαιούνται και ότι έπρεπε νά συμμορφωθούν μέ τίς έντολές του πλοιάρχου πρός άποφυγήν πειθαρχικών και ποινικών κυρώσεων.

Δυστυχώς όμως οι ως άνω ναυτικοί καταπατώντας τούς ελληνικούς νόμους και τίς έντολές τών ελληνικών αρχών προσέφυγαν σά τοπικά ναυτικά σωματεία και συγκεκριμένα στο FWD UNION (UNION OF INDIA) και ζήτησαν τήν μέσω αυτών ικανοποίηση τών οικονομικών τους διεκδικήσεων.

Τό UNION τό όποιο σημειωθήτω διαθέτει τεράστια δύναμη και άποτελεί κράτος έν κράτε στήν περιοχή τής Βεγγάλης άνέβηκε στο πλοίο και έγκατέστησε σ' αυτό αντιπροσώπους τους, άναρτώντας μαζί μέ τούς στασιάντες ναυτικούς κόκκινες σημαίες μέ σφυροδρέπανο και ύποστέλλοντας τήν 'Ελληνική

σήμα. 'Επίσης πρυσεπάθησαν νά σταματήσουν τήν εκφόρτωση του πλοίου ή όποια και τελικά έπετεύχθη μέ πολύ καθυστέρηση και αύξηση του κόστους και άφού ήρθαν σά χέρια μέ τά άντίστοιχα UNIONS τών φορτοεκφορτωτών.

Ο πλοίαρχος και τό νομοταγές πλήρωμα λόγω τής αριθμητικής υπεροχής τών στασιαστών, συνεπικουρούμενων από εκατοντάδες μέλη του UNION και συχνών βιαιών άπειλών (μέ σπασμένα μπουκάλια κ.λπ.) και τής άδυναμίας ή άρνήσεως τών τοπικών λιμενικών και άστυνομικών αρχών, νά συνδράμουν γιά τήν άποκατάσταση τής τάξεως, άπώλεσαν τήν έξουσία τούς θεθέντες υπό τάς διαταγές τών στασιαστών και τελούντες υπό τήν άμε-

σό άπειλή τής ζωής και τής σωματικής τους άκεραιότητας. 'Επίσης τό UNION ισχυρίζετο ότι ένεργούσε έν συνεργασία μέ ΠΕΠΕΝ.

'Η 'Εταιρία PEROSEA SHIPPING Co S.A. πού έχει τήν διαχείριση του πλοίου άνέφερε καθημερινώς τά συμβαίνοντα επί του πλοίου στο YEN και σά συνδικαλιστικά σωματεία τών ναυτικών (Π.Ν.Ο.), έπίσης διαμαρτυρήθη έντόνως στήν ΠΕΠΕΝ γιά παρέμβαση τής.

'Η άρχική πρόταση τής 'Εταιρίας νά έξοφλήση άμέσως τίς δεδουλευμένες άπαιτήσεις βάσει τών λογαριασμών του πλοιάρχου και νά καλύψει μέ έγγυητική Τραπεζής (πού θά απέδιδε στήν Π.Ν.Ο.) κάθε άμφισβητούμενη άπαίτηση τών στασιαστών, έγινε δεκτή τόσο από τήν Π.Ν.Ο. όσο και από τό YEN.

Μέ βάση τήν πρόταση αυτή τό YEN μέ προσωπική παρέμβαση και διαταγή του τότε 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτίας κ. Κασιφάρα διεμήνυσε στους στασιαστές νά άποδεχθούν τήν πρόταση μας και νά πειθαρχή-

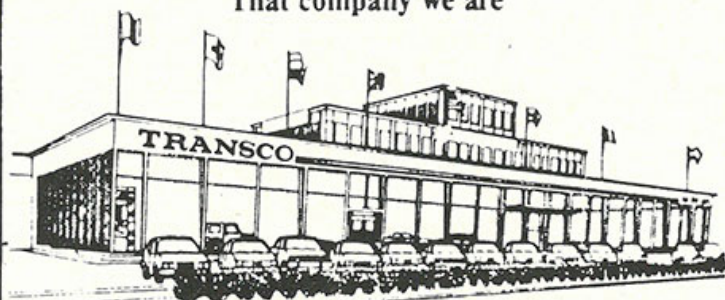


we deliver cars to the world

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 336. Τηλ.: 9561948 - 9565820 -
9594877 TELEX: 22 2343

ΣΑΣ ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΑΠΟ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΛΕΥΡΕΣ

σουν στις εντολές του Πλοιάρχου, ώστε να εγκαταλείψουν το πλοίο επιστρέφοντας στην Ελλάδα.

Συγχρόνως, με το ίδιο TELEX, που διεβίβασθη μέσω της Πρεσβείας μας του Ν. Δελχί και του Προξενείου μας στην Καλκούτα, στους στασιαστές, τους υπενθύμιζε τις ποινικές και πειθαρχικές τους ευθύνες.

Δυστυχώς, οι στασιαστές έδηλωσαν στον άμισθο Πρόξενο της Καλκούτα ότι δεν αναγνωρίζουν κανένα, εκτός από τα τοπικά UNIONS και συνέχισαν την άνταρσία επί του πλοίου.

Πρός του κινδύνου της ζωής που διάτρεχαν οι νομοταγείς ναυτικοί και ο Πλοίαρχος, εκ μέρους των στασιαστών, και της έλλειψης κάθε ασφαλείας στο πλοίο λόγω γής καταλύσεως κάθε έννομου τάξεως, οι μέν νομοταγείς ναυτικοί κατήγγειλαν λόγω άνωτέρας βίας την σύμβαση και επέστρεψαν στην Ελλάδα ο δέ πλοίαρχος εξήτησε αντικατάστασιν. Στην συνέχεια υπέστη καρδιακό έμπεισμό και διεκομίσθη στο νοσοκομείο της Καλκούτα και ακολούθως στην Ελλάδα όπου εισήχθη και παραμένει στο νοσοκομείο.

Ο άποσταλεις προς της αναχωρήσεως του πλοιάρχου νέος πλοίαρχος, απειληθείς από τους στασιαστές δεν ανέλαβε ούδέποτε καθήκοντα, λόγω της καταλήψεως του πλοίου, πλην όμως κρατείται ακόμα και δεν μπορεί να επιστρέψει.

Τις 10.6.85, λόγω ασκήσεως ασφαλιστικών μέτρων, οι Έλληνες στασιαστές επιστρέφουν στην Ελλάδα αποδεχόμενοι την εξ άρχης προτεινόμενη λύση από την Έταιρία YEN/PNO και αφού δημιουργήθηκε επεισόδιο μεταξύ των και των 11 άλλοδαπών και UNION κατά την αποβίβαση των ή οποία και έγινε τελικώς και με παρέμβαση πράκτορα και άστυνομίας.

Εν τώ μεταξύ έμεις έχομε αποστείλει χρήματα για πλήρη εξόφληση των δεδουλευμένων απαιτήσεων βάσει των λογαριασμών πλοιάρχου και έχομε καταθέσει έγγραφη Τραπεζική για κάλυψη των ανυπάρχοντων αλλά προβαλλομένων από τους στασιαστές απαιτήσεων.

Η έγγραφη καλύπτει και τους άλλοδαπούς που συνεχίζουν μέχρι σήμερα, μαζί με τα UNIONS, την παράνομη κατάληψη του πλοίου.

Αυτή είναι σε γενικές γραμμές η κατάσταση

ση που επικρατεί και ούδεις ξέρει πόσο θα διαρκέσει ακόμα.

Οι στασιαστές εκβιάζοντας και απειλούντες τους πάντες μία και μόνη απαίτηση προβάλλουν να πληρωθούν άμέσως σε μετρητά κάθε θεμιτή και άθεμιτη απαίτησή τους, διαφορετικά δεν πρόκειται να εγκαταλείψουν το πλοίο.

Τό YEN παρά τις προσπάθειές του με κατευθείαν επικοινωνία με τους στασιαστές και διά μέσου της διπλωματικής οδού, δεν κατάφερε να προστατέψει τα Έλληνικά συμφέροντα και την Έλληνική σημαία.

Χρειάζεται κατά την άποψή μας μία άμεση παρέμβαση σε επίπεδο κυβερνήσεων ώστε να πάψει επιτέλους η καταρράκωση της Έλληνικής Σημαίας και των Έλληνικών νόμων.

Πρέπει επίσης να ληφθούν από την Κυβέρνηση τα άπαραίτητα μέτρα, και να επιβληθούν αυστηρές κυρώσεις στους στασιαστές ώστε να εκλείψουν στο μέλλον τέτοια κρούσματα, που ασφαλώς συμβάλλουν στην αουρρίκνωση της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Ενημερωτικά φυλλάδια της Ε.Ε.Ε.

Στά πλαίσια της ενημερώσεως των πολιτών για την καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτησή τους από τις δημόσιες υπηρεσίες ή Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων εξέδωσε ένα πληροφοριακό έντυπο που απευθύνεται σε όλους όσους συναλλάσσονται μ' αυτήν.

Στό έντυπο περιλαμβάνονται οι διαδικασίες και όλα τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την έκδοση Πρωτόκολλου Γενικής Έπιθεώρησης και των πιστοποιητικών ασφαλείας, εκδόσεως και θεώρησης πιστοποιητικών MARPOL, πιστοποιητικών γραμμής φορτώσεως, καταμετρήσεως, άδειας ναυπηγήσεως ή μετασκευής πλοίων, αναγνωρίσεως πλοίου ως Έλληνικού κλπ. Έπίσης στό τέλος του έντυπου υπάρχουν πίνακες με τις τιμές των διατιμημένων εντύπων του Ναυτικού Έπομαχικού Ταμείου, καθώς και τά τέλης έπιθεώρησης πλοίων, καταμετρήσεως και ανακαταμετρήσεως πλοίων και τέλος τά ποσά που καταβάλλονται σε έπιθεωρητές της Έπιθεώρησης Έμπορικών Πλοίων που μετακινούνται εκτός έδρας μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων.

Πρόκειται για ένα πολύ ενημερωτικό φυλλάδιο με τό όποιο πρέπει να έφοδιασθούν όλες οι ναυτιλιακές έπιχειρήσεις γιατί θά κερδίσουν πολύτιμο χρόνο.

Περαισυνέλεξαν πρόσφυγες από τό Βιετνάμ

Πεννηνταοκτώ Βιετναμέζους που βρίσκονταν σε ένα μικρό σκάφος περισυνέλεξε στό νότια θάλασσα της Κίνας τό ελληνικό φορτηγό «Κρήτη Ρούμπι» του όμίλου Βαρδινογιάννη. Όπως ανέφερε ό πλοίαρχος του σκάφους στό ύπουργείο Ναυτιλίας, τό πλήρωμα του «Κρήτη Ρούμπι» περιπολήθηκε ι διαίτερα στους Βιετναμέζους οι όποιοι αποβιβάστηκαν έν συνεχεία στό Σιγκαπούρη. Στην ίδια περιοχή τό ελληνικό φορτηγό «Ανδρομέδα» περισυνέλεξε άλλους 21 πρόσφυγες από τό Νότιο Βιετνάμ τους όποιους έπρόκειτο να αποβιβάσει την Κυριακή στό Σιγκαπούρη.

Στό Δ.Σ. του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου

Η Έλλάδα θά συμμετέχει από 1 Ίουλίου στό διοικητικό συμβούλιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του Μάλμο.

Σύμφωνα με έπίσημη ανακοίνωση, τό YEN γνωστοποίησε στον Γεν. Γραμματέα του IMO, υπό την αιγίδα του όποιου λειτουργεί τό διεθνές ναυτιλιακό πανεπιστήμιο, τον διορισμό του κ. Γ. Μαρκογιάννη τεχνικού συμβούλου, ως μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου του Πανεπιστημίου.

Έ τροποποίηση του ΚΙΝΔ

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών ζήτησε από τά μέλη της να ζητήσουν την γνώμη των νομικών τους συμβούλων σχετικά με τις διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ. που χρειάζονται τροποποίηση. Στό σχετικό έγγραφο ύπογραμμίζεται ότι οι νομικοί σύμβουλοι, λόγω της έμπειρίας τους, μπορούν να βοηθήσουν σημαντικά στην έπίσημανση των διατάξεων που πρέπει να τροποποιηθούν.

Τά περί παραιτήσεως του κ. Πρωτονοταρίου

Μέ άφορμή δημοσιεύματα ήμερησίων έφημερίδων ότι ό Έρχηγός του Α.Σ. αντιναύαρχος κ. Π. Πρωτονοτάρης είναι υπό παραιτήση, τό YEN ανακοίνωσε ότι δεν ύπάρχει τέτοιο θέμα. Σημειώνεται ακόμη ότι άφορμή για τό νέα μυθολογία σχετικά με την δέθεν παραιτήση του Έρχηγού Λιμενικού Σώματος αποτέλεσε τό γεγονός της μη προσελεύσεώς του στό Γραφείο του για μία ήμέρα, λόγω άδιαθεσίας του.

Έκδήλωση του Συλλόγου ΑΔΣΕΝ/Κύμης

Στις 27 Ίουνίου πραγματοποιήθηκε στό νέα γραφεία του Συλλόγου Έποφοίτων Πλοιάρχων Κύμης (Μαυροκορδάτου 11, Πειραιάς) συγκέντρωση των μελών λόγω διακοπής των έργων του συλλόγου για τό καλοκαίρι.

Στή συγκέντρωση συμμετείχαν έπίσης εκπρόσωποι των πλοιάρχων ΑΔΣΕΝ/Υδρας — Έσπροπύργου — Σύρου — Οίνουσσών και μηχανικοί της Σχολής Έσπροπύργου και άποφασίσθηκε όμόφωνα από όλες τις ΑΔΣΕΝ ή σύγκληση της Διασυλλογικής Έπιτροπής όλων των ΑΔΣΕΝ έντός του Ίουλίου για σύζτηση θεμάτων της άρμοδιότητός τους.

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

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR. 23573 BUNKER AR
CABLES: HELLASMAR BAIRE

‘Η Ε.Ε.Γ.Ε. αύξησε τόν κύκλο εργασιών της κατά 300% τό πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους

Τήν Περσμένη Πέμπτη καθελκύστηκε στίς εγκαταστάσεις τής ‘Ελληνικής ‘Εταιρίας Γενικών ‘Επιχειρήσεων στό Πέραμα τό μετασκευασθέν εκεί φέρυ μπότ άνοικτου τύπου «Αίγινα» τό όποιο μετά τήν άποπεράτωσή τους θά δρομολογηθεί έκ νέου στή γραμμή Πειραιώς-Αίγινας. Μιλώντας μετά τήν καθελκυση ό διευθυντής τής Ε.Ε.Γ.Ε. κ. ‘Ι. Γεωργιάδης ύπογράμμισε ότι ή εταιρία πού συνεργάζεται στενά μέ τά Ναυπηγεία ‘Ελευσίνας άναπτύσσει τή δραστηριότητά της στούς τομείς:

- Τής Ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας μέ νέες κατασκευές πλοίων καί πλωτών μέσων μέχρι 120 μ. μήκος, μετασκευές κάθε τύπου πλοίων καί πλωτών μέσων καί έπισκευές κάθε είδους καί έκτασης σέ παντός τύπου πλοία καί πλωτά μέσα.

- Του Yachting μέ τήν ίδρυση «Yachting Division» γιά τήν πλήρη καί σέ πρότυπη βάση εξυπηρέτηση κάθε τύπου καί μεγέθους θαλαμηγών καί μικρών σκαφών.

- Του βιομηχανικού τομέα μέ τήν άνάληψη βιομηχανικών έργων.

‘Ο κύκλος εργασιών τής Ε.Ε.Γ.Ε. στό Α' έξάμηνο του 1985 παρουσιάζει αύξηση 300% σέ σχέση μέ τό αντίστοιχο διάστημα του 1984. Μεγάλο μέρος αυτού του κύκλου εργασιών πραγματοποιήθηκε στόν τομέα των μετασκευών πλοίων μέ τήν άνάληψη μεγάλης έκτασης μετασκευών — πού ούσιαστικά ήταν τό 90% τής νέας κατασκευής — σέ δύο φέρρυ μπότ, τό «ΘΑΣΟΣ II» τής ‘Εταιρίας Λαϊκής Βάσης, Α.Ν.Ε. ΘΑΣΟΥ, γραμμής Κάβαλα - Θάσος καί του «ΑΙΓΙΝΑ» τής ‘Εταιρείας ΝΗΛΕΥΣ Α.Ν.Ε., γραμμής Πειραιά - Αίγινα.

Καί οι δύο αυτές μετασκευές πραγματοποιήθηκαν παράλληλα, ξεκινώντας από τό τέλος του ‘Ιανουαρίου 1985 καί ολοκληρώθηκαν τόν ‘Ιούνιο του ‘85 σέ χρόνο ρεκόρ, άν ληφθεί ύπόψη ή άριστη ποιότητα εργασίας πού άποδίδει ή Ε.Ε.Γ.Ε. καί πού είναι χειροπιαστή στά δύο αυτά έργα.

‘Η καθελκυση του «ΘΑΣΟΣ II» έγινε στίς

27.5.85 καί μετά από ένα εξαιρετικά έπιτυχημένο δοκιμαστικό ταξίδι άναχώρησε στίς 12.6.85.

Οι έπιτυχείς αυτές μετασκευές αποτελούν έπιβεβαίωση τής πολιτικής τής διοίκησης τής Ε.Ε.Γ.Ε. νά διευρύνει τόν κύκλο εργασιών σέ όλους τούς κατά τό δυνατόν τομείς, έχοντας δεδομένη τή μεγαλύτερη όλων των έποχών ναυτιλιακή κρίση. ‘Ετσι φαίνεται καθαρά ότι ή Ε.Ε.Γ.Ε. έκμεταλλευόμενη τίς τεράστιες δυνατότητες ύποδομής πού διαθέτει σέ αυτοδύναμη βάση (όπως χώρος 22 στρεμ., μώλος μέ γερανό, κλίνες, άνυψωτικά μέσα, έσχάρα δεξαμενισμών, δίκτυα παροχών ρεύματος, νερού, πυρασφάλειας, άέρα κ.λπ. άρτιο μηχανολογικό εξοπλισμό καί γενικά πλήρη σύνθεση καί όργάνωση μιάς ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας) καί στηριγμένη στό μέ 20ετή καί πλέον πείρα εξειδικευμένο προσωπικό της, είναι, άναμφισβήτητα, σέ θέση νά ανταποκριθεί σέ τέτοια σοβαρά καί μεγάλα έργα. Πρέπει άκόμη νά τονισθεί ότι ή Ε.Ε.Γ.Ε. βασίζεται ιδιαίτερα στό προσωπικό της, ή προσπάθεια του όποίου, συνειδητή, μονιασμένη καί παραγωγική, στηρίζει άπόλυτα κάθε άναπτυξιακή προσπάθεια τής ‘Εταιρίας.

‘Από τή μεριά της ή Διοίκηση έχει έξασφαλίσει πολύ καλές συνθήκες εργασίας καί έχει ικανοποιήσει σημαντικά αίτήματα των εργαζομένων τόσο μισθολογικά όσο καί θεσμικά.

Τό γεγονός, τέλος, ότι ή Ε.Ε.Γ.Ε. άνήκει στόν ‘Ομιλο τής ‘Εμπορικής Τράπεζας, πού τόν συνθέτουν Τράπεζες, ‘Ασφαλιστικές ‘Εταιρίες, ‘Εταιρίες Μελετών Κατασκευών - Τεχνολογίας καί ‘Οργάνωσης ‘Επιχειρήσεων κ.λπ., τής δίνει, άσφαλώς, τή δυνατότητα γιά παροχή πληρέστερων ύπηρεσιών στήν πελατεία της.

‘Η Ε.Ε.Γ.Ε. άναμένεται ότι θά αναλάβει καί τή μετασκευή του νέου έπιβατηγού - όχημαγωγού τής ANEX «ΠΗΓΑΣΟΣ» συνολικής αξίας 500 έκ. δ. δραχμών περίπου.

Οι χρωματικές ένισχύσεις σέ φυματικούς ναυτικούς

Μέ άπόφαση του ύπουργού ‘Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών καί Ναυτιλίας καθορίζεται τό ύψος των χρωματικών παροχών σανατοριακής καί άεροθεραπευτικής νοσηλείας των φυματικών ναυτικών γιά τό 1985.

Τό ύψος τής έκτακτης οικονομικής ένισχύσεως γιά τούς παντρεμένους καί άνύπαντρους άξιωματικούς καί κατώτερα πληρώματα πού είναι προστάτες οικογενειών καθορίζεται στό 50% του μηνιαίου βασικού μισθού των έν ενεργεία ναυτικών πού ύπηρετούν σέ άκτοπολικά έπιβατηγά πλοία μέ αντίστοιχες ειδικότητες. Γιά τούς άξιωματικούς καί τά κατώτερα πληρώματα πού δέν είναι προστάτες οικογενειών ή έκτακτη οικονομική ένίσχυση καθορίστηκε στό 20% καί 25%, αντίστοιχα.

Τά έξοδα εγκαταστάσεως όσων βγαίνουν από σανατόριο, σέ τόπο κατάλληλο γιά άεροθεραπεία γιά βελτίωση τής ύγείας τους καθορίστηκε σέ 18.000 δρχ. από 15.000 δρχ. πού ήταν τό 1984.

Τέλος τά έξοδα κηδείας των φυματικών ναυτικών καθορίστηκαν σέ 50.000 δρχ. από 45.000 δρχ. πού ήταν τό 1984.

‘Εξ άλλου μέ δύο άλλες άποφάσεις καθορίζονται γιά τό 1985 τό ποσό του μηνιαίου έπιδόματος έλαφράς, μέσης καί βαρείας άναπηρίας των φυματικών ναυτικών μετανοσηλευτικής προστάσις Γ' κατηγορίας σέ 6.000 δρχ. από 5.000 δρχ. πού ήταν τό 1984 καί τό ποσό του έπιδόματος άεροθεραπείας στούς φυματικούς ναυτικούς Γ' κατηγορίας μετανοσηλευτικής προστάσις σέ 20.000 δρχ. καί από 17.000 δρχ. πού ήταν τό 1984.

‘Εκθεση του Ναυτικού Μουσείου

Τό Ναυτικό Μουσείο τής ‘Ελλάδος (Μαρινα Ζέας — Πειραιά) συμμετέχοντας στίς έκδηλώσεις του ‘Υπουργείου Πολιτισμού καί ‘Επιστημών: «‘Αθήνα — Πολιτιστική Πρωτεύουσα τής Εύρώπης», διοργανώνει στίς αίθουσές του έκθεση από ύδατογραφίες, χαλκογραφίες καί εικόνες ναυτικού περιεχομένου καί ειδικότερα σχετικές μέ πλοία, λιμάνια καί ναυμαχίες του περασμένου αιώνα.

‘Η έκθεση θά διαρκέσει από τίς 30 ‘Ιουνίου ως τίς 15 ‘Ιουλίου καί θά είναι άνοιχτή γιά τό κοινό κάθε μέρα πλην Δευτέρας από 10-12 π.μ. καί 6-9 μ.μ.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832286 TELEX: 8811748 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,

ADRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

Τρία Σωματεία ζητούν τακτικό συνέδριο της ΠΝΟ

Η ΠΕΜΕΝ, η ΠΕΝΕΝ και η Ένωση Πρακτικών Μηχανικών και Θερμαστών ζητούν να συγκαληθεί Πανελλήνιο Ναυτικό Συνέδριο της ΠΝΟ.

Στήν επιστολή τους τα τρία σωματεία αναφέρουν ότι σύμφωνα με το καταστατικό της ΠΝΟ, πρέπει εντός του Ιουλίου να συγκαληθεί το 22 Τακτικό Πανναυτικό Συνέδριο και προτείνουν πέρα από τα άλλα θέματα να συμπεριληφθούν και τα παρακάτω θέματα-αιτήματα και να ληφθούν συγκεκριμένες αποφάσεις:

- Τροποποίηση του καταστατικού της ΠΝΟ, με βάση το νόμο 1284/82.
- Επέκταση του νόμου 1284 και στους ναυτεργάτες.
- Επαναφορά των μισθών σε συνάλλαγμα.
- Καθιέρωση του βαρύ και ανθυγιεινού επιδόματος.
- Μή ανανέωση του νόμου 1376/83 και επικύρωση της διεθνούς σύμβασης 145 «περί συνεχούς απασχόλησης» και την κατοχύρωση για την κατά σειρά προτεραιότητας ναυτολόγηση διά μέσου των ναυτεργατικών σωματείων και του GENE.

Στά αυτά επίπεδα του 1984 ή εισφορά του Έλληνικού αλληλασφαλιστικού Οργανισμού

Σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρίας «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ» Α.Ε., η εισφορά προς αυτήν εκάστου πλοίου υπό ελληνική σημαία για τις παρεχόμενες υπηρεσίες παραμένει και για το έτος 1985 στα αυτά επίπεδα των ετών 1980, 1981, 1982, 1983 και 1984, ήτοι στα εκατό εικοσι (120) δολάρια ΗΠΑ κατά πλοίο. Το ποσόν αυτό καλυπτει επίσης και τις δαπάνες λειτουργίας της εταιρίας, ή οποία προβλέπεται από τη Σύμβαση την οποία υπέγραψε με την Έλληνική Κυβέρνηση ως επίσης προβλέπεται και από τις εγκριτικές πράξεις.

Επίσης σημειώνεται ότι, λόγω των οικο-

νομικών δυσχερειών τις οποίες αντιμετωπίζει η Έλληνική ναυτιλία εκ της συνεχιζόμενης ναυτιλιακής κρίσεως, απεφασίσθη υπό της ανωτέρω εταιρίας να μην υπολογισθεί εισφορά για το 1985 για τα υπό Έλληνική σημαία πλοία τα οποία παρέμειναν σε παροπλισμό τουλάχιστον επί ένα (1) εξάμηνο κατά τη διάρκεια του 1984.

Τό συνάλλαγμα των ναυτικών

Με γνωμοδότηση της αρμόδιας διευθύνσεως του Υπουργείου Οικονομικών ύστερα από αίτημα της Ένώσεως Πλοιάρχων, διευκρινίζεται ότι, η μη δυνατότητα χρησιμοποίησης του ίδιου ποσού συναλλάγματος από τους ναυτικούς θεσπίσθηκε ύστερα από την επέκταση των φορολογικών διευκολύνσεων των ναυτικών με το σκεπτικό ότι δεν ήταν λογικό ούτε δίκαιο να χορηγείται διπλή απαλλαγή για το ίδιο ποσό συναλλάγματος, ιδίως αν λάβει κανείς υπόψη του ότι ένα από τα κίνητρα για την επέκταση των φορολογικών απαλλαγών ήταν η εισαγωγή συναλλάγματος.

Φιλοξενία παιδιών από την Κύπρο

Πενήντα παιδιά μελών της Όμοσπονδίας Εργατών Κύπρου, θα φιλοξενηθούν δωρεάν στις παιδικές κατασκηνώσεις του Οίκου Ναύτου που λειτουργούν στον Άγιο Ανδρέα Αττικής. Τα Κυπριώτπουλα θα έρθουν στη χώρα μας σε δύο αποστολές από 25 παιδιά ή κάθε μία τόν Ιούλιο και τόν Αύγουστο.

Εξάλλου η Κυπριακή Όμοσπονδία θα φιλοξενησει στις παιδικές της εξοχές στην Κύπρο από τη 13/7 μέχρι 28/7/85 40 Έλληνόπουλα (20 αγόρια και 20 κορίτσια) παιδιά ναυτικών ασφαλισμένων στον Οίκο του Ναύτη.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Μέσα από 14 μικρά ιστορήματα που αποτελούν το βιβλίο του με γενικό τίτλο «Ιστο-

ρίες της Θάλασσας» που μόλις εκδόθηκε, ο Γιώργος Μπάνος, γνωστός ήδη στους αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» από τα άρθρα του επί ναυτιλιακών θεμάτων, περνάει στο χαρτί τις αναμνήσεις του από τα χρόνια που, ναυτικός κι αυτός, ταξίδεψε μετά έμπορικά μας πλοία.

Με μία άμεσότητα που καταπλήσσει, αποτελεσματικά αφήγησης «από πρώτο χέρι» ενός ανθρώπου με όξυ βλέμμα και δυνατή μνήμη, ο συγγραφέας μας εκθέτει τις χαρές και τις λύπες της θαλασσινης κοινωνίας ενός έμπορικου καραβιού με τα προβλήματά της.

Στο καφί και στο πέταλο, τότε γελώντας και τότε δακρύζοντας, ο αναγνώστης οδηγείται σε μία μορφή «κάθαρσης» που απλά επαναφέρει στο έρωτημα της πρώτης σεξιδας, αφήνοντάς τον να βγάλει τα δικά του συμπεράσματα.

Ένα γλωσσάρι στο τέλος του βιβλίου αναφέρεται στους κοινούς ναυτικούς όρους από τους οποίους βρίθκει το περιεχόμενο.

Ένα καλαίσθητο εξώφυλλο συμπληρώνει τις εντυπώσεις.

ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΑΡΒΑΝΙΤΗ

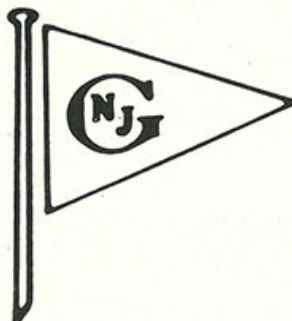
«ΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟΝ ΕΙΣ ΣΕΙΡΑΝ ΔΙΚΑΙΟΠΡΑΞΙΩΝ ΤΟΥ ΚΙΝΔ»

Σε άναυτο από την «Πειραική Νομολογία» κυκλοφόρησε η μελέτη του επιτίμου Προέδρου του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς κ. Κυριάκου Σπ. Αρβανίτη, που αναφέρεται πρώτον μόν στο θέμα του παραδεικτού της διά μαρτύρων αποδείξεως στις ναυτικές δικαιοπραξίες που το έγγραφο ορίζεται από το Νόμο ως συστατικός ή αποδεικτικός τύπος και δεύτερον στο θέμα της αποδεικτικής δυνάμεως του τηλετυπήματος (τέλεξ).

Τα ανωτέρω θέματα παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στη ναυτιλιακή πρακτική. Η δε συστηματική ανάπτυξη τους σε αναφορά με πρόσφατη σχετική απόφαση της Ολομελείας του Αρείου Πάγου και με τη μεθοδικότητα και νομική εύρυθμία του συγγραφώς.

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



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	Παναμαϊκή	9.064	1975	Υπέστη ζημία στην κυρία μηχανή στο Ντάρμπαν, τις 30/5.
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	Έλληνική	10.006	1970	Κατέπλευσε στη Θεσσαλονίκη, στις 17/6 με ζημία στην κυρία μηχανή.
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	Έλληνική	10.322	1968	Ρυμουλκήθηκε στη Σαχάνα, στις 17/6 συνεπεία βλάβης του συστήματος πηδαλιουχίσεως.
ΣΑΝ ΜΑΤΙ'ΚΛ ΜΠΑΙΗ	Παναμαϊκή	10.630	1973	Υπέστη ζημία τό σύστημα πηδαλιουχίσεως και προσάραξε έξω από τη Σιγκαπούρη στις 28/6.
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	Έλληνική	13.750	1984	Κατά την φόρτωση στη Σπέζια, στις 17/6, υπέστη ζημιές στο κατάστρωμα συνεπεία πτώσεως φορτίου.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	Παναμαϊκή	3.826	1969	Ανέφερε ζημία στην μηχανή στις 4/6 κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεως στον Πειραιά.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	Λιβεριανή	21.420	1969	Προσάραξε στον Μισισσιππή, στις 22/6 και αποκολήθηκε στις 23/6 χωρίς να υποστεί ζημιές.
ΑΡΕΤΗ Α.	Έλληνική	9.343	1969	Μπρουνσμπούτελ για Τσιταγκόγκ, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, σε θέση 11. 20 Β, 49.10 Α στις 16/6. Ζητήθηκε η συνδρομή σωστικών σκαφών, που ρυμούλκησαν τό σκάφος στο Τζιμπουτί.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	Έλληνική	23.450	1984	Κατά τη διάρκεια επισκευών στην Όζακα, στις 23/6 σημειώθηκε διαρροή άνθρακικού οξέως στο μηχανοστάσιο με αποτέλεσμα να σκοτωθούν έξι εργάτες και να τραυματισθούν πέντε.
ΖΕΥΣ Ι.	Παναμαϊκή	17.447	1960	Υπέστη ζημιές σε γερανό, από πτώση φορτίου, στη Σαφάγκα, στις 8/6. Αναλήφθηκαν επισκευές.
TANKERΣ:				
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ	Έλληνική	19.869	1972	Προσέκρουσε σε τοίχο δεξαμενής στο Σ. Ναζαίρ, στις 14/6 και υπέστη ελασματοургικές ζημιές. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	Έλληνική	17.485	1970	Βοστώνη για Βατούμ, υπέστη βλάβη στη μηχανή κατά τον κατάπλου στο Βόσπορο, στις 28/5. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στην Γένοβα.

" SACORAFOS "

TECHNICAL
SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΣ ΤΟΥ LONDON SCHOOL OF
FOREIGN TRADE (BUSINESS IN SHIPPING)

ΜΕ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑ ΣΕ

CHARTERING DEPARTMENT

ΖΗΤΕΙ ΑΝΑΛΟΓΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 6599370 — 6593915

Η ναυλαγορά

Σε μία γενική θεώρηση, η παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου βρίσκεται σαφώς στα κατώτατα από μακρού επίπεδα. Το φαινόμενο δημιουργεί καθολική κατάρρευση, πολύ περισσότερο όταν τίποτα δεν μπορεί να στηρίξει ελπίδες για γρήγορη ανάκαμψη.

Οφείλουμε, εν τούτοις, έχουμε υποχρέωση να ξεπεράσουμε αυτή την ψυχολογική πτώση και, παρατηρώντας τις εξελίξεις της ναυλαγοράς, να διακρίνουμε τα σημάδια εκείνα που, αν δεν ικανοποιούν αυτή τη στιγμή, περιέχουν δείγματα ενός δυναμισμού που ακόμα δεν χάθηκε.

Η σχετική άπραξία στον τομέα των σιτηρών καθήλωσε την αγορά και έγινε αφορμή μίας γενικής σχεδόν πτώσεως των ναύλων, με έμφαση στους κύριους τομείς, όπως εκείνος του Κόλπου που για τους 50/55.000 τόννους για Ιαπωνία έφτασε τα δολ. 13.50 και, αντίστοιχα για Κόντινεντ, τα δολ. 8, προκαλώντας πτώση μισού περίπου δολαρίου σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν και άνω των τριών δολαρίων με τον Απρίλιο/Μάιο.

Προβληματική και η κατάσταση στο Β. Ειρηνικό, όπου οι 50.000 τόννοι για Ιαπωνία καθήλωσαν στα δολ. 8 ενώ οι Μεγάλες Λίμνες ασφαλώς δεν έμπνέουν με τους 18/27.000 τόννους για Κόντινεντ στα δολ. 15, αντίστοιχα, και ίδια σχεδόν ποσότητα για Μεσόγειο (Τυνησία) στα δολ. 17.85/10.85.

Δραματική, θά λέγαμε, πτώση σημειώσαν και οι 30.000 τόννοι από Κόλπο για Κίνα με τα δολ. 23.25 που σημαίνουν πτώση δολ. 4 σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν.

Κάποια δραστηριότητα από την Ν. Αμερική δεν ήταν αρκετή για να στηρίξει την αγορά και οι 50.000 τόννοι από Πλεϊτ για Ιαπωνία πλήρωσαν μόλις δολ. 21.50 για να σημειώσουν στη συνέχεια πτώση κατά δολ. 1 στις επόμενες λίγες ημέρες. Από την ίδια περιοχή σημειώσαμε αριθμό ναυλώσεων με πιο χαρακτηριστικές τους 30.000 τόννους από Ν. Βραζιλία για Βαλτική στα δολ. 19 και τους 50.000 τόννους από Αργεντινή για Κεϋλάνη στα δολ. 18.30 ανά τόννο. Οι 15.000 τόννοι από την ίδια περιοχή για Αλγερία πλήρωσαν δολ. 28.25 φίο.

Στόν Ευρωπαϊκό χώρο, μικρή σχετικά κίνηση με τους 13.000 τόννους από Ν. Γαλλία για Αλγερία στα δολ. 9.

Από την Αυστραλία, σημειώσαμε τους

25.000 τόννους για Περσικό στα δολ. 21.30 και τους 40.000 τόννους για Κόντινεντ στα δολ. 16.90 φίο.

Τα φορτία του άνθρακα έκαναν την παρουσία τους περισσότερο στη ζήτηση παρά σε τελειωμένες ναυλώσεις, ελάχιστες σε αριθμό, μεταξύ των οποίων, σά πιο χαρακτηριστικές, σημειώσαμε τους 100.000 τόννους από Ν. Αφρική για Β. Γαλλία στα δολ. 6.75, τους 80.000 τόννους από Χ. Ρόντες για Μεσόγειο στα δολ. 7.75, τους 70.000 τόννους για τον αυτό προορισμό στα δολ. 5.40 ενώ 80.000 τόννοι για Κόντινεντ πλήρωσαν δολ. 4.70 ανά τόννο. Οι 40.000 τόννοι από Κόλπο για Τουρκία πληρώθηκαν δολ. 11.50 ενώ οι 80.000 τόννοι από Ν. Αφρική για Απώ Ανατολή έδιναν δολ. 7.85.

Στά σιδηρομεταλλεύματα, παρατηρήσαμε αριθμό ναυλώσεων από Β. Βραζιλία, όπως οι 110.000 τόννοι για Ιταλία στα δολ. 4.80, οι 40.000 για Πακιστάν στα δολ. 15.50 ενώ 25.000 τόννοι «χελώνες» για Κίνα πλήρωσαν δολ. 27.50 ανά τόννο φίο. Τέλος, 140.000 τόννοι από Καναδά (Seven Islands) για Κόντινεντ κλείστηκαν στα δολ. 2.95 φίο.

Σημαντικά η παρουσία της Ινδίας στα λιπάσματα, κατέληξε σε ένα μεγάλο σχετικό αριθμό ναυλώσεων από όλες τις συνήθεις περιοχές (άνω των εικοσι) ενώ, στίς λοιπές δραστηριότητες, αξιόλογη είναι η ναύλωση για 40.000 τόννους από Τάμπα για Κορέα στα δολ. 14.70 και η ίδια ποσότητα από Β. Ειρηνικό για Κόντινεντ (Θεϊάφι) στα δολ. 9.50 ανά τόννο.

Αξιόλογη η ζήτηση στη ζάχαρη αλλά, όπως συνήθως, μικρός ο αριθμός των ναυλώσεων που έγιναν γνωστές, μεταξύ των οποίων οι 14.000 τόννοι από Κούβα για Κίνα στα δολ. 38 και οι 14.000 επίσης από Φιτζι για Ιαπωνία στα δολ. 18 φίο.

Σποραδική η ζήτηση στα twonndeckers, συνήθως με βάση χρονοναύλωση. Σημειώσαμε τους 140.000 τόννους από Βαλτική για Ινδία στα δολ. 35.50 για Δυτική και δολ. 37.50 για Ανατολική Ακτή.

Οι Χρονοναυλώσεις

Μία αξιόλογη ζήτηση στα πολύ μεγάλα μπαλκάρριερς απέληξε σε αριθμό μισθώσε-

ων όπου διακρίναμε τους 160.000 TDW από Ιαπωνία για 2-3 μήνες στα δολ. 1.10 ανά TDW, τους 140.000 TDW από Κόντινεντ για Απώ Ανατολή στα δολ. 2, τους 125.000 TDW για Ιαπωνία/Αυσταλία/Κόντινεντ στα δολ. 1.90 και τους 120.000 TDW για κυκλικό Ειρηνικό στα δολ. 1.85 ανά TDW.

Στό μέγεθος rapamax, τό κυκλικό Ατλαντικού για 65.000 TDW πλήρωσε δολ. 5.500 ενώ πλοία παλαιότερης ηλικίας δέχονταν μέχρι και δολ. 4.000. Ισχυρή η αντίστοιχη ζήτηση στον Ειρηνικό, πλήρωσε δολ. 3.250 για κυκλικό σε 70.000 TDW ενώ οι 65.000 TDW από Αυστραλία για Ιαπωνία πλήρωσαν δολ. 5.400 πλέον δολ. 145.000 για ballast!

Από Κόντινεντ για Απώ Ανατολή, οι 57.000 TDW πληρώθηκαν δολ. 3.900 ενώ, σε μικρότερα μεγέθη, οι 38.000 TDW Βαλτική για Απ. Αφρική δολ. 4.900. Πλοίο 37.000 TDW από Κορέα για Έρυθρά μόλις έπιασε δολ. 4.300 ενώ οι 31.000 TDW από Απώ Ανατολή για Κόντινεντ πληρώθηκε τό ισχυρό μίσθωμα των δολ. 2.250 με επιστροφή στα δολ. 4.250.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Περιορισμένη η ζήτηση σε όλους σχεδόν τους τομείς ενώ η μυστικότητα που επικρατούσε σε αριθμό ναυλώσεων έβάθαινε την έντύπωση της άπραξίας.

Στόν Περσικό, μετά από μακρά περίοδο άπραξίας 3-4 VLCC και ένα ULCC τελικά ναυλώθηκαν, τα πρώτα για Απώ Ανατολή στα WS 20.5 - 21, τό δεύτερο για τοπικό Έρυθρό στα WS 18 με όψιόν τριών μηνών αποθήκευση στα δολ. 6.000 την ημέρα. Άλλες χαρακτηριστικές ναυλώσεις από την περιοχή, οι 65.000 τόννοι από Κουβέιτ για Μεσόγειο ή Κόντινεντ στα WS 50/47.5 και οι 50.000 για Ιαπωνία στα WS 70.

Περιορισμένη η ζήτηση και στη Μεσόγειο τόσο στα άκαθαρθα όσο και στα καθαρά φορτία που έπρεσαν κατά 10 μονάδες της κλίμακας WS. Οι 80.000 τόννοι για ενδομεσογειακή μεταφορά κλείστηκαν στα WS 52 ενώ 75.000 τόννοι με όψιόν Κόντινεντ WS 47. Από Μαύρη Θάλασσα, οι 120.000 τόννοι για Ιταλία πλήρωσαν WS 37.

Στη Δυτ. Αφρική, δέν σημειώσαμε ιδιαίτερη κίνηση. Οι 270.000 τόννοι για Κόλπο πλήρωσαν WS 23/24 ενώ οι 30.000 για Κόντινεντ WS 105 με όψιόν ΗΠΑ στα WS 95.

Η Βόρριος Θάλασσα παρουσίασε μία μέτρια δραστηριότητα με τους 80.000 τόννους για Ην. Βασίλειο στα WS 55, τους 65.000 για ΗΠΑ στα WS 40 και τους 65.000 τόννους για

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
394.3691, 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

Β. Γαλλία στά WS 62-63.

Τήν αυτή περίπου εικόνα παρουσιάζει και η Καραβική με τούς 40.000 τόννους για 'Ιταλία στά WS 51, τούς 100.000 για Κόντινεντ WS 26, ενώ, σε τοπικές μεταφορές, οι 50.000

τόννοι για ΗΠΑ (Ατλ.) WS 57-60 και οι 60.000 τόννοι από 'Αν. Μεξικό για Κόλπο WS 50.

Άμεσες προοπτικές μεταβολής της καταστάσεως δεν υπάρχουν και όλα δείχνουν ότι τί θέρρος θα περάσει «ήσυχο».

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 56.000 τον. σιτηρά 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ / 'Αμστερνταμ, δολ. 470.000 φίο κατ' άποκοπή, 10 ημέρες, 'Ιουν. 20-27.

ΣΗΛΕΗΝ: Παρανάγκουα 32.000 τον. πέλλετες Ρότερνταμ δολ. 11.40 φίο, 11 ημέρες, 'Ιουν. 27-29.

ΣΤΕΛΛΑ: Νότιο Βραζιλία 33.500 τόν γεννήματα Νότ. Νορβηγία, δολ. 14.50 φίο, 4.500 τόν ανά λιμάνι, 'Ιουλ. 1-10.

ΒΕΝΗ II: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ 21-22.000 τον. γεννήματα δυτική ακτή Μεξικού δολ. 27.25 φίο, 2.000/800 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιουλ. 10-15.

ΑΛΒΙΟΝ I: Βανκούβερ 19.000 τον. λιπάσματα άνατολ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 24.75 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 1-10.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. φωσφάτα Βομβάη, δολ. 31.50 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση 'Ιουν. 20-30.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 34 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 1-10.

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.: 'Αμερ. Κόλπο 17.000 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 34 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 2-12.

ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ: 'Αμερ. Κόλπο 17.000 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 34 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 20-30.

ΑΦΘΟΡΟΣ: Μπουκάναν 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπαγκνόλι, δολ. 4.60 φίο, 2 1/2 ημέρες αντίστοιχα, 'Ιουν. 25-30.

ΑΤΤΙΚΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 33 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 23-28.

ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ: 'Αμερ. Κόλπο 15.000 τον. φωσφάτα 'Ινδία, δολ. 34 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 5-15.

ΧΙΑΝ ΣΗ: 'Αμερ. Κόλπο 14.300 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 34 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 23-30.

ΘΕΑΝΩ: 'Αμερ. Κόλπο 15.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 19 φίο, 4.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 1-10.

ΕΛΕΝ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 13.50 φίο, 11 ημέρες, 'Ιουλίου 12-20.

ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπαχία Μπλάνκα 15.000 τον. κριθής χύδην 'Αλγερία, δολ. 27 2.000/800 τον. έλευθ. εκφόρτωση 'Ιουλίου 15-20.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ: Δυτ. Αυστραλία 23.100 τον. σιτηρά 'Υεμένη δολ. 18,25, φόρτωση κλιμακας/2.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιουν. 18-24.

ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ: Γκέντ 13.500 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 12 φίο, 3.500/800 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΕΡΗΝΙΩ: Κάρντιφ 22.000 τον. κριθής 'Αλγερία, δολ. 7.85 φίο 4.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΕΡΕΑ: Βάρνα 9.800 τον. λιπάσματα σε σάκκους δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 28 φίο, 1.000/750 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 20-30.

ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ: Γένοβα 11.150 τον. γεννήματα Λιβύη, δολ. 12.75 φίο, 4.000/500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 20-24.

ΑΘΗΝΑ Κ.: 'Αμβούργο 14.000 τον. ζάχαρη σε σάκκους Μπαντάρ 'Αμπάς, δολ. 39,75 φίο, 750/750 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 1-10.

ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΑΙΗ: Νιουκάστλ 60.000 τον. γαιάνθρακες Λάμμα 'Αϊλαντ δολ. 6.95 φίο, 10.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 12-21.

ΒΗΤΑΣΑΝ: Βόρειο Γαλλία τον. σιτηρά Καζαμπλάνκα δολ. 5.25 φίο, 5.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 24-30.

ΑΙΤΩΛΙΑ: Πόρτ Κασίμ ή Καράτι 15.000 τον. ρύζι σε σάκκους για ένα ή τρία λιμάνια Ντακάρ δολ. 21.60 φίο, πλέον δολ. 1,60 για κάθε άλλο λιμάνι εκφόρτωσης, 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση 'Ιουλ. 4-12.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 37.734 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μπουμπουρι 'Ιουν. 25 - 'Ιουλ. 5, ταξίδι μέσω Γκεραλντόν με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΝΤΕΡΜΠΥ: 64.491 τον. d.w. του 1975, παράδοση άμεση Ρότερνταμ, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπο με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία/Νοτ. Κορέα, δολ. 5.400 την ημέρα.

ΕΡΜΗΣ: 30.225 τον. d.w. του 1972, παράδοση Βόρειο Ειρηνικό 'Ιουν. 20-27, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία/Σιγκαπούρη και Φιλιππίνες, δολ. 3.200 την ημέρα, πλέον δολ. 85.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΝ: 22.689 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ταυλάνδη 'Ιουν. 25 - 'Ιουλ. 5, επαναπαράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία ή Νοτ. Κορέα, δολ. 3.100 την ημέρα.

ΑΚΤΙΟΝ: 16.730 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κρίστιμας 'Αϊλαντ 'Ιουν. 20-30, επαναπαράδοση

'Ινδονησία/Μαλαισία, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΟΡΙΟΝ: 34.458 τον. d.w. του 1973, παράδοση Φλάσσινγκ 'Ιουν. 20-26, επαναπαράδοση Μουσκάτ/Κολόμπο, δολ. 5.250 την ημέρα, συμπερ. υπερωριών.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ: 21.396 τον. d.w. του 1976, παράδοση Μόντρεαλ 'Ιουν. 25 - 'Ιουλ. 5, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.950 την ημέρα.

ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 28.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση Τάουνσβιλ 'Ιουλ. 7-17, επαναπαράδοση Κόντινεντ συμπερ. 'Ηνωμ. Βασιλείου, δολ. 4.200 την ημέρα πλέον δολ. 40.000 για πλού υπό έρμα.

ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ: 27.036 τον. d.w. του 1977, παράδοση στον πιλότο 'Αμβούργου 'Ιουνίου 26, επαναπαράδοση δυτική ακτή 'Ινδίας δολ. 4.800 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ: 27.107 τον. d.w. του 1977 παράδοση 'Εσκουμινς άμεση, επαναπαράδοση Βομβάη/Σιγκαπούρη, δολ. 4.100 την ημέρα, πλέον δολ. 80.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ: Σκίλντα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ Μεσόγειο, WS 107,5 'Ιουν. 14.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Χάουτ Πόιντ 66.000 τον. μέρος φορτίου, Γκουλχάβεν WS 60, 'Ιούνιο.

ΜΕΛΕΜΙ: Καραϊβική 33.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 80, 'Ιούνιο.

ΔΗΜΗΤΡΑ: 'Εκουαντόρ 45.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 72,5, όψιόν Καραϊβική WS 75, 'Ιουν. 18.

ΜΥΣΤΡΑΣ: Γιάμπου 80.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, Αύγουστα WS 65, 'Ιουν. 18.

ΚΑΡΙΝΑ I: Σιγκαπούρη 32.000 τον. καθαρά Καοσιούγκ, ναύλος δεν ανακοινώθηκε 'Ιουν. 22.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Λά Σαλίνα 59.000 τον. μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς, WS 46, 'Ιουν. 24.

ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ: Κεϋχάν 240.000 τον. 'Ιαπωνία, δολ. 1.200.000 κατ' άποκοπή, 'Ιούλιο.

ΜΥΚΟΝΟΣ: Σκίλντα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 110, όψιόν ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 100, 'Ιουν. 21.

ΒΕΝΟΥΣ V: Πατζαρίτος 64.000 τον. μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς, WS 48,5 'Ιουν. 24.

ΕΙΡΗΝΗ: 'Αρζού 80.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 52,5, 'Ιουν. 22.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: Λιβύη 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 45, όψιόν Μεσόγειο WS 47,5, 'Ιουλ. 2.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 75.000 τον. μέρος φορτίου, Χάβρη WS 62,5, 'Ιουν. 28.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Μιρί και Σερία 69.000 τον. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη, WS 55, 'Ιουν. 25.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Γουαντί Φεϋράν 70.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ /Κόντινεντ /Μεσόγειο WS 57,5, 'Ιουλ. 1.

ΠΟΛΑΡΙΣ: Καραϊβική 30.000 τον. Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 425.000 κατ' άποκοπή, τέλη 'Ιουνίου.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Νοβοροσίσκ 120.000 τον. Γένοβα, WS 37,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 32,5, 'Ιουν. 25.

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

TELEX 18080 STAM AR
CABLES O STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

Αγοραπωλησίες

Η συνταρακτική είδηση στον κατά τα άλλα ήρεμο τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων κατά το τελευταίο δεκαπενθήμερο, άσφαλώς υπήρξε η μαζική αγορά μπαλκάρ-ριερς για λογαριασμό των Σοβιετικών. Παρά την απουσία επίσημων ανακοινώσεων, πιστεύεται ότι μέχρι και 14 πλοία περιλαμβάνονται σ' αυτή την έμπιστευτική διαπραγμά-τευση που φαίνεται ότι στέφεται από επιτυ-χία.

Μεταξύ των εν λόγω πλοίων περιλαμβά-νονται:

— MV ARCTIC SKOU/BALTIC SKOU 27.000/1977, δολ. 4.000.000 έκαστον.

— MV TORM HERDIS/TORM HILDE 44.000/1978, δολ. 8.000.000 έκαστον.

— MV MARITIME LEADER /PRIDE/ QUEEN/ VICTOR 38.000/1980-82, δολ. 7.500.000 έκαστον.

— MV WORLD JADE 80.000/1982, δολ. 8.000.000.

— MV WORLD SHANGHAI 21.500/1982, δολ. 8.000.000.

— MV KAMAHI 34.200/1977, δολ. 4.500.000.

Με μεγάλη μυστικότητα, οι αγοραστές κι-νήθηκαν τόσο στη Σκανδιναβία όσο και στο Χόγκ Κόγκ με γρήγορες κινήσεις που έφε-ραν την αγορά πρό τετελεσμένου. Σοβαροί παρατηρητές πιστεύουν ότι αυτή η μαζική ά-γορά σκοπεύει στην έξ ιδίων κάλυψη μεγάλου μέρους των Σοβιετικών μεταφορικών αναγ-κών σε σιτηρά και γίνεται σε μία στιγμή όπου οι άξιες βρίσκονται στα χαμηλότερα επίπε-δα, αν και γενικώς πιστεύεται ότι οι τιμές που πληρώθηκαν είναι υψηλότερες εκείνων

που θα μπορούσε να επιτύχει ένας μεμονω-μένος αγοραστής.

Πέραν των παραπάνω αγορών, αριθμός μπαλκάρριερς άλλαξε ή αλλάζει χέρια, πάν-τοτε υπό την αίρεση της επιτεύξεως συμφω-νίας μέχρι και της τελευταίας λεπτομέρειας:

MV EASTERN MOON 36.780/1977 στα δολ. 9.000.000 με μακρόχρονη χρονοαύλωση που επιδρά επί της τιμής.

MV EASTERN DIAMOND 29.342/1977, δολ. 3.000.000.

MV GRAND SPRUCE/GRAND HICKORY 25.900/1977-78, αντί συνολικής τιμής δολ. 4.600.000.

MV CAPTAIN GEORGE 57.412/1974 σε μη ανακοινωθείσα τιμή σε Έλληνες του Λονδί-νου (πιστεύεται δολ. 3.800.000).

MV BATTERSEA/KENNINGTON 25.400/24.500 TDW του 1980/81, Βουλγαρι-κής κατασκευής, έναντι συνολικής τιμής δολ. 4.750.000.

MV T. AKASAKA 57.100/1989, δολ. 1.800.000.

MV RACLADY 24.000/1974, δολ. 2.000.000 σε Κινέζους αγοραστές.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων, αριθμός αγοραστών κινείται δραστήρια χωρίς τα ά-ποτελέσματα να είναι ανάλογα προς την πα-ρατηρούμενη κινητικότητα.

Τό MV BRITISH AVON 25.800/1972 φέρε-ται πωλούμενο σε Ιταλούς αγοραστές αντί δολ. 2.900.000.

Έλληνες φέρονται ως αγοραστές του MT INTERMAR PROGRESS 88.800/1974 αντί μη γνωσθείσης τιμής, λέγεται όμως ότι η αγορά συνδυάζεται με εκείνη του MV DORA

27.800/1976 και ότι η συνολική τιμή βρίσκε-ται κοντά στα δολ. 8.500.000 με πίστωση.

Αυστραλοί αγόρασαν στο T/T BADEN 143.800/1974 αντί δολ. 5.000.000 λέγεται δ-μως ότι το πλοίο πληροί όρισμένες αύστη-ρές προδιαγραφές που απαιτούνται από τον σκοπό της αγοράς.

Τέλος, τό μικτό MV CHAMPLAIN 121.900/1974 πιθανόν να περάσει σε Τούρ-κους αντί δολ. 5.500.000.

Σε άπραξη ή αγορά των πλοίων γενικού φορτίου όπου τό MV ATALANTI 17.000/1972 συνεζητείτο στα δολ. 900.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

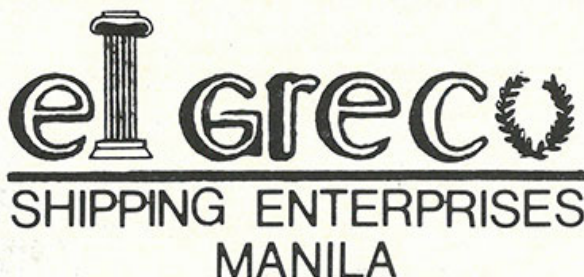
Ένώ τά διαλυτήρια εξακολουθούν να εί-ναι υπερπλήρη από πλοία που αναμένουν τη σειρά τους προς διάλυση, τά πρώτα δειλά βήματα (άνοιγματα) εκ μέρους των διαλυτών για αγορά και άλλων πλοίων είναι πλέον προφανή.

Διαλυτές της Ταϊβάν προσέφεραν μέχρι και δολ. 118 για μεγάλα δεξαμενόπλοια (15 - 30.000 τόννων βάρους) ενώ μικρότερα ή φορτηγά πλοία ήσαν αντικείμενο προσοχής από δολ. 100-110.

Με εξαίρεση τρία πλοία - ψυγεία που αγο-ράστηκαν σε σχετικά χαμηλές τιμές, τό Πα-κιστάν ήταν ανύπαρκτο στην αγορά ενώ ή 'Ινδία φαινόταν νωχελική και λέγεται ότι μό-λις ένα ή δύο πλοία μπορεί να αγοράσει στον επόμενο μήνα σε τιμές μεταξύ δολ. 105 - 110.

Κάποια περιορισμένη ζήτηση στο Μπαγ-κλαντές όπου και ή αγορά πλοίου 5.291 τόν-νων αντί της μάλλον ύψηλης τιμής των δολ. 120.

Στήν Ελλάδα, σχετικά μεγάλα δεξαμενό-πλοια έπιαναν δολ. 70 - 80 ενώ για μικρότερα φορτηγά οι τιμές κυμαίνονταν από δολ. 50 - 60.



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS
GREWING AGENTS • SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING
BROKERAGE

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)

99-09-91

A.O.H.— 99-05-64

CABLES: EL GRECO, MANILA

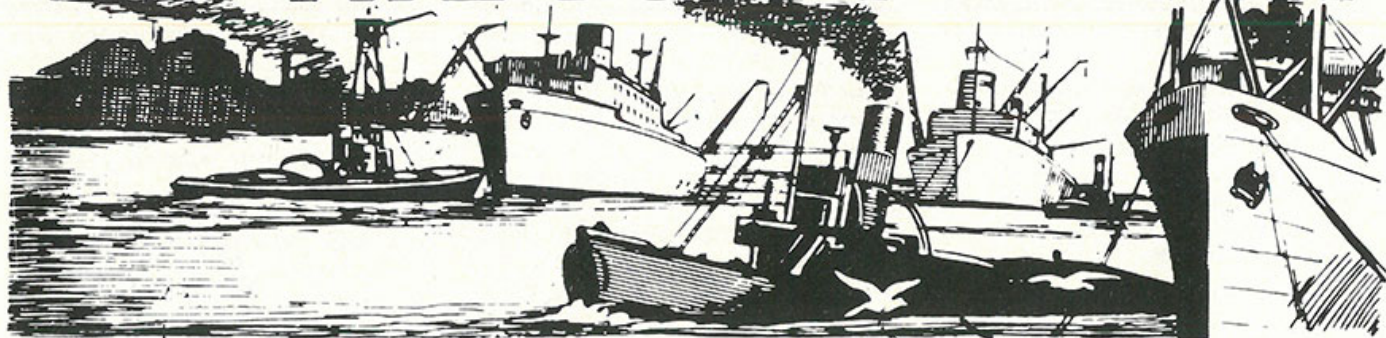
TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

ITT 42018 EL GRECO PN

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1202/961 July 1st, 1986

A SINGLE ADMINISTRATION FOR SHIPPING

For a very long time, all administrative services pertaining to shipping were handled by one authority which, at one time, was the Navy Ministry, at another, the Directorate of Merchant Shipping and, later, the Ministry of Mercantile marine.

During the dictatorship, the ill-advised step was taken to transfer the welfare services to the Ministry of Welfare and the labour office to the Ministry of Labour.

This separation of authority has cau-

sed untold confusion and has entangled countless seamen and their families in an inextricable web of bureaucratic red tape.

Hence, we hope that since history has proven that a single administration is necessary, the new Pasok government will solely proceed to the necessary re-organisation of the existing Ministry of Mercantile marine so it can serve its great purpose of protecting and assisting Greek shipping.

DIFFERENCES

The union delegate of the workers of the Greek General Enterprises Company, speaking to reporters on the occasion of the launching of the car ferry "Aegina", reminded his listeners that many members of the union worked on weekends without pay because they were well aware of the crisis through which the shipbuilding and shiprepair industry was going.

We offer our sincere congratulations to these workers for their attitude which is completely different to that of the workers at Skaramanga who not only refuse to admit there is a crisis but obliged the owners to shut down the shipyard. Such phenomena, we believe, can only happen in Greece.

CRUISE SHIPS

The speedy reaction of the President of the Association of Passenger Ship Owners, Mr. Andreas Potamianos, to President Reagan's recommendations to Americans not to visit Greece becau-

that the weapons the hijackers used had been placed on the aircraft in Cairo and not in Athens, proving that President Reagan's attack on Greece was completely unjustified.

PIRAEUS AND SHANGHAI "SISTER PORTS"

Shanghai and Piraeus became "sister ports" last week. The Mayor of Shanghai, Mr. Yeh Yotzi, who visited Piraeus as the head of a Chinese delegation, made a great impression on all who had the opportunity of meeting him for this vast fund of knowledge and great wisdom.

LAY UP WORLD FIGURES

Little change is reported once again in the laid up figures for June 1, despite vessels being scrapped. The current total stands at 1.276 vessels of 63.52 m tonnes against 1.280 vessels of 62.95m tonnes in May, but is a considerable improvement on the figure for six months ago, which was 1.368 vessels of 65.65m tonnes.

The main area of improvement, according to 'Lloyd's Monthly List of Laid Up Vessels', is in the dry cargo sector where figures have dropped from 1.010 vessels of 11.33m tonnes in December to

se of poor security at Athens Airport, is expected to reduce cancellations of cruise bookings from America to a minimum. It is to be noted that in the space of one day, Mr. Potamianos called on officials at the National Tourist Organization, at the Foreign Ministry and at the Ministry of Communications. He then went to the Civil Aviation Service, met with American journalists and tour operators.

The government also acted swiftly through its various services to prove that security at Athens Airport is no less than at other airports in the world and

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

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

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

the current figure of 942 vessels of 9.96m tonnes. The corresponding May 1 figure was 947 vessels of 10.3m dead-weight.

The tanker sector now stands at 334 vessels of 53.56m tonnes from last month's 333 vessels of 52.65m tonnes, with VLCC's and ULCC's now making up 86% of the laid-up tanker fleet.

TRANSIT SHIPPING

Ships that call at Greek ports in transit are a valuable source of revenue for the country. They spend money on stores and victualling and the call is advantageous to them, too, because they can change crews without costly fares and can also take on bunkers at Kalous Limenes in Crete where the SEKA company offers the best prices for fuel in the Mediterranean.

SALVAGE IN THE PERSIAN GULF

The shipping and industrial concerns involved claim that the presence of professional salvagers in the Persian Gulf has kept the cargo losses of ships that have been attacked down to only 5%.

From 1981, a total of 140 vessels have been hit in the Gulf with 138 dead and 150 seriously injured. Damage to these ships has already cost hundreds of millions of dollars, the main victims being tankers. Most of them were Iranian ships, followed by Panamanian, Liberian, Greek, Cypriot, Indian, Kuwaiti, Singapore, Turkish, Saudi Arabian, British, Bahaman, Norwegian, Pakistani and Spanish.

The two main international salvage companies which are operating today in the Gulf are the Dutch companies Wijmuller and Smit. The latter has already created a world network of foam installations, with a capacity of 20 tons, which includes the ports of Rotterdam, Bahrain, Galveston, Singapore and Curacao. It is to be noted that putting out a large fire requires some 25 tons of foam. More specifically, there are three complete units of firefighting equipment on a ship anchored off Bahrain, ready to undertake "no cure no pay" operations. The same company also buys large tankers that have been damaged and sells them to breakers in the Far East after it has towed them to Taiwan.

It should be said that for the moment this salvage system is considered to be a better solution than fitting ships with anti-rocket or rocket-deflecting equipment which implies great expense and serious modifications to the ship's structure, not to mention the refusal of the unions to allow the arming of merchant ships.

THE CONFERENCES ARE WORRIED

The destabilisation of the liner trade has caused a great deal of anxiety among shipping firms that belong to the Conferences. Increasing use of container-ships, the development of the Soviet merchant fleet and the arrival of Asiatic newcomers on the scene have had considerable repercussions on the market. These are reflected in the rising

number of independent owners, the increase in world tonnage and a dumping policy with respect to Conference rates.

It is believed that in order to bring back stability to the market there is the need to take measures at Conference levels. Among them: reducing voyage time, adjusting rates and introducing compulsory transport of goods of all kind. Also, reducing the obligations of the Conferences and reforming the freight rate system in such a way as to make the Conferences less vulnerable to competition from outsiders. There are also those who maintain that the Conferences must, at the same time, establish a policy of differentiation in shipping sectors and introduce a system of world transport which would cover all continents and all oceans.

According to the experts, these measures could produce a short-term reduction in the volume of goods transported but their need and importance will not take long to become apparent.

AN INTERESTING PRESENTATION

Harland and Wolff, which has become one of Europe's most progressive shipyard, presented its new techniques and style of modern management at a well-organised reception given last Thursday in Athens Chandris Hotel.

Speaking to an audience comprising of naval architects and members of the technical departments of Greek shipping firms, Harland and Wolff's managing director Mr. John Parker described the changes that occurred, aimed not only for better, more efficient shipbuilding and designing, but also to give Harland and Wolff the ability to respond to changing demand for new types of ships and increase the yard's productivity.

An excellent example of this flexibility is the yard's current portfolio of ship designs covering product tankers up to 100,000 dwt and bulk carriers up to 170,000 dwt, as well as the Algoship International designed Friendship HT class of multipurpose cargo vessel. Simultaneously they are entering the specialist shipbuilding field with refrigerated cargo liners currently being built and the SWOPS vessel — the world's most technologically sophisticated ship yet to be built — which permits offshore oil production from a number of small fields, which individually are not economic to develop and offers a means of production from deep waters, where a fixed platform is impractical.

Important French group - shipping agents -
is looking for

COMMERCIAL RESPONSIBLE FOR MARKETING OF FOREIGN SHIPOWNERS

Essential requirements:

- location in Paris or Marseilles
- experience of min. 5 years in shipagency matters
- knowledge of the shipowning world
- fluency in the Greek, English and French languages
- readiness for extensive travelling

Candidates (ladies and/or gentlemen) between 30 and 40 years of age will be taken into consideration and all applications will be treated in strictest confidence.

Please write including Curriculum Vitae and recent photograph to: N.K. c/o SIGMA LTD - 8, Monis Petraki St. - 115 21 Athens.

A MID - TERM OUTLOOK FOR SHIPPING

Terminal Operators, research arm of London shipbrokers Eggar Forrester, in their mid term outlook for the shipping markets emphasize that economic recovery was consolidated in 1984 and respectable growth was witnessed although this was somewhat uneven, with the United States contributing by far the greatest stimulus and the other major developed economies depending upon the locomotive effect of the U.S. The past year also seems to have been the peak of the present cycle with growth expected to slow down in 1985-86, and already confirmed in the first quarter figures for growth in the U.S. Although recession is not expected some compensatory expansion in Europe and Japan would help maintain a reasonable pace of economic growth.

In the dry trades they believe that economic growth led to a healthy expansion in the volume of trade and in the demand for tonnage. Market activity was most notable in the large bulkcarriers sector in chartering, sale and purchase and contracting of newbuildings, stimulated by improved prospects for the steel industry. However, with a large outstanding order book and tonnage laid-up only small gains were made in freight earnings during 1984, and oversupply considerations remain the main concern for the further of the tonnage balance. Although the visible tonnage surplus is expected to decline over the forecast period to under 10% of

the total fleet, on the assumptions used, a non-visible surplus in the form of slow steaming even larger than this is also expected to persist. Both will act as a break to freight levels which can be expected to improve only lethargically, if at all in the later years.

The tanker markets have continued the process of adjustment to the huge imbalance of tonnage, aided over the past year or so by a welcome return of some growth in the demand for tonnage. In general the freight market and the sale and purchase have been weak, except for a temporary rise in rates for vessels trading into the war risk zones of the Gulf. Despite continuation of supply-side adjustments and some slow growth in the demand for tonnage, conditions of equilibrium are not expected to return to the tanker market. However, within certain sectors of the market situation of near balance can be said to exist in terms of the visible surplus, although a significant amount of slow steaming and inefficient operation are still implied, promoting a degree of optimism where none seems to exist.

NECESSARY REMINDER

The Ministry of Mercantile Marine has reminded owners, with a new circular, of the requirements for taking on bunkers and loading oil cargoes in Nigeria.

50 YEARS AGO

— "My first thought", the prime minister said to us, "was to remove the administration of shipping from the Navy Ministry and place it under the Ministry of National Economy, to which it belonged, in spite of the war situation at the time, in 1920-22.

"Nevertheless, because the Ministry of National Economy, in present economic conditions, has a great deal to keep it busy, and because shipping has grown so tremendously since 1920-22, I have become convinced that shipping needs its own Undersecretariat in order to cope with its many problems.

"I believe the establishment of such an Undersecretariat would be a good beginning and will appeal to the shipping world which deserves all the care the government can bestow on it".

Naftika Chronika No. 109- 1/7/1935

The reminder was issued following the case of a Greek ship and its crew which were prevented from sailing for a long time on charges that they had attempted to smuggle oil out of the country. The ship concerned was the "Tasia" which is managed by the Atlantic Maritime Company in Piraeus. The circular stresses that before oil can be loaded in Nigeria, a customs permit is required, in order that problems like the foresaid can be avoided.

TRANSIT CAR BELGIUM pvba

**TAX FREE CARS FROM BELGIUM!
CHEAPEST OF EUROPE!**

WE PICK YOU UP AT THE AIRPORT!

(LET US KNOW YOUR FLIGHT NR. 2 DAYS BEFORE!)

**All makes & Models.
Worldwide delivery.**

OPEL, ALFA, BMW, FORD, AUDI, VW, MERCEDES, PORSCHE

ADDRESS

TRANSIT CAR BELGIUM
Zamenhoflaan 26
2120 Schoten
BELGIUM (ANTWERP)
Telex: 33699 SRVIAT B

PHONE. 32.3.658.72.28



★ 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

‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων

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

ΑΒΑΣ	62	10405	α. Γαλαξείδι 23/2
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Σουέζ 12/5
ΑΓΑΘΗ	74	8017	ε. Θρέμη 20/5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. ‘Αμβέρσα 18/5
ΑΓΑΠΗ	69	10008	α. Γάνδη 11/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	8217	α. Μπαρναγκούλα 5/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	85	8374	α. ‘Ασπύριον 9/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	α. Σιγκαπούρη 13/5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	84	10489	επωλήθη ‘Αλλοδαπούς
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΗΝΩΡ	71	9075	ε. Πόρτο Μαντρινόν 14/4
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	α. ‘Αντφαγκάστα 13/5
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074	ε. Τζέντα 10/5
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	38000	α. Νταμύμ 9/5
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412	α. Σίμπα 17/5
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	πρ. ‘Τααμπό
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	68	8309	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ	61	8254	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	68	2980	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	στή Βαλτιμόρη 18/4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	στή Ρουέν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ	70	15345	ε. Ρουέν 13/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857	ἀργεί ‘Ελευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Γκουέμας 27/4
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208	α. ‘Αμβέρσα 1/3
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. ‘Ακαμπα 3/5
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Ρίο ‘Ιανέιρο 18/5
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30848	α. Σάο Σεμπαστιάν 7/5
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεί Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	72	3085	α. Τερνέστη 20/5
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Πενόκολο 17/5
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	ε. Νάπολη 20/5
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεί ‘Ελευσίνα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεί ‘Ιθάκη
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	18223	επωλήθη ‘Αλλοδαπούς
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11880	α. Σαβόνα 8/5
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Πειραιά 31/1
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ε. Σάντος 13/5
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	ἀργεί Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	ε. Σαλβαντόρ 11/5
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	δ. Γιβραλτάρ 21/5
ΑΘΩΣ	69	10008	δ. Σουέζ 29/4
ΑΘΩΣ	72	1586	ε. Πασαγιές 8/4
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεί Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	δ. Κωνίπολη 11/5
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4109	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	α. Λός Πόλμας 11/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	ε. Κουβέιτ 14/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4483	α. Νταμύμ 29/4
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Π. Σουδάν 20/4
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	α. ‘Ιστανμπούλ 7/5
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ε. Μπανγκόκ 22/4
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9178	ε. Πειραιά 8/4
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208	ε. Λάγος 1/4
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	δ. Ντόβερ 28/4
ΑΙΔΗΣΟΣ	73	9309	ἀργεί ‘Αργιστόλι
ΑΙΗΒΟΝ	66	14333	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΗΤΑΣ	63	1142	ἀργεί Χαλκίδα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	84	5931	α. Λός ‘Αντζελες 11/5
Α'Ι'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	71	18006	δ. Γιβραλτάρ 18/5
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ε. Μπουσάν 19/4
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	στήν ‘Οζάκα 21/5
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Σιτακόγκ 12/5
Α'Ι'ΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	α. Πειραιά 18/5
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18715	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	α. Λός Πόλμας 16/5
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	α. Νικόσια 28/4
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	δ. Παναμά 17/5
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	α. Λισσαβόνα 10/5
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083	α. Πειραιά 8/5
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13033	α. Τόλμα 18/5
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	στό ‘Ασόμπε 10/5
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	ἀργεί Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8805	δ. Σουέζ 14/5
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714	α. Ν. ‘Ορλεάνη 1/5
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	ε. Ν. ‘Ορλεάνη 19/5
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	α. Χάλα 27/3
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΑΝΤ	72	4838	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Μομπά 11/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 29/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. Σάν Λορέντζο 13/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ε. Ρόττερνταμ 3/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.	73	57781	α. Χάμπτον 9/5
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	18018	α. Σιγκαπούρη 7/5
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	ε. Γιοκοχάμα 19/5
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	ε. Λισσαβόνα 21/5
ΑΚΜΗ	77	16080	δ. Πόρτ Σάιθ 18/5
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀργεί Πειραιά

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Μπράνσβικ 24/4
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19889	ε. Σ. Ζαζέρ 19/5
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	α. Βενετία 17/5
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Ρεσίφ 18/5
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. ‘Οτ Λόντον 9/5
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Λ. ‘Αντζελες 19/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Λάγος 23/4
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Κωνίπολη 23/4
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	δ. Θέρντε ‘Αϊλ 7/5
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεί Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	ε. Σουέζ 18/5
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	α. Σπλιτ 15/5
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5888	α. ‘Αμβούργο 8/5
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Γκρίν Μπαίη 11/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	α. ‘Ορίσάντο 18/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Καμάχι 19/5
ΑΛΕΞ. Γ. ΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15888	α. Ναγκόγια 18/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	60653	α. Χάμπτον 17/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4385	ἀργεί Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048	α. ‘Υμουίντεν 9/5
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	ἀργεί Σάρζα
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	δ. Γιβραλτάρ 20/5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	18229	α. Ρίο Γκράντε 7/4
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	ε. Λίρκεν 13/5
ΑΛΙΚΗ	72	10069	ε. Πειραιά 20/5
ΑΛΙΚΗ ΙΙ.	76	12376	δ. Παναμά 15/5
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Κόμπε 18/5
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Μπανγκόκ 14/5
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	α. Γουέστερβικ 8/5
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	μετ. ‘Ορίσάντο (Μολτ.)
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεί Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Γκουαγιακούλ 7/5
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	α. Κόμπε 11/5
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	α. Σιγκαπούρη 8/5
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Λάγος 22/3
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Ν. ‘Ορλεάνη 18/5
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	78	30277	ε. Γιοκοχάμα 26/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13831	ε. Κουινγκντό 10/5
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. Τζουμπάι 7/5
ΑΛΜΑ	80	11584	επισκευές ‘Αμβέρσα
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Σ. Μάικ 18/5
ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	α. Δουκέρκη 18/5
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	74	1800	ε. Λισσαβόνα 18/5
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	δ. Ντόβερ 18/5
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	α. Γιοκοχάμα 17/5
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Π. Χάρκωρτ 10/5
ΑΛΤΙΣ	70	2805	ε. Μαδέιρα 13/5
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	65	10500	ύπο ναυπήγηση
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	δ. Π. Σάιθ 11/5
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	πρ. ‘Αίγιος Κόσμος
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Πειραιά 8/5
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	στό ‘Ασόμπε 8/5
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 2/5
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Χόγκ Κόγκ 13/5
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΣ	85	10511	α. Φέλιξτσο 20/5
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 18/4
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	ε. Σαν Νικόλας 12/5

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Γκουαγιακούλ 12/5
ΑΜΑΖΩΝ	79	10968	α. Λομέ 19/4
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	α. Χάβρη 17/5
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Λίοι 13/5
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13800	ε. ‘Αμβέρσα 21/5
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ε. Ν. ‘Υόρκη 18/5
ΑΜΙΛΛΑ	72	13831	στό Λάγος 3/5
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	δ. Καϊμάν Μπράκ 17/4
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Λός Πόλμας 18/5
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Καλαμπόρ 29/4
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Λάγος 30/3
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. Λομέ 18/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10998	ε. ‘Οκλαντ 15/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	38061	α. Ρίο ‘Ιανέιρο 8/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10998	α. Π. ‘Εσκούβελ 12/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. Τσαγκαουράμας 8/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	α. Γάνδη 4/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13833	α. ‘Αντεν 1/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	δ. Σουέζ 17/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Λός ‘Αντζελες 22/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	στή Βαρκελώνη 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	78	13833	δ. Παναμά 7/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	α. Μπαγκόκ 11/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΑΙΤΖΕΝΣ	71	9049	δ. Π. Σάιθ 15/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΤΣ	74	13831	ε. Κουινγκντό 4/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13833	ε. Κουβέιτ 18/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Σάντος 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Βουλώνη 18/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Ρό ‘Ιανέιρο 29/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13833	α. Κουσίρο 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	δ. Παναμά 17/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Μπανγκόκ 8/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13833	α. Τής 22/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13831	α. Σάντος 4/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	ε. Πειραιά 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	78	13833	α. Ρόττερνταμ 18/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13833	ε. ‘Αμπιτζάν 24/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	δ. Κωνίπολη 7/5

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	68	23392
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	87	53448
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	82	11503
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦ.	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΔΕΜΟΣ	65	13838
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18834
ΑΝΘΡΩΠΗ	69	40316
ΑΝΘΡΩΠΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α.	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΞ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20678

ΑΝΕΜΟΣ	76	8378
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10998
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΑ	64	11034
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	18646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	11592
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ	73	6350
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9626
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.	54	5383
ΑΝΤΑΡ	70	18973
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΠΙΑΝ	74	7557
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24629
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ.	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ.	64	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ.	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ.	77	38515
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΣ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733
ΑΠΟΙΟΙΑ	75	34408
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	19662
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	60	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11261
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΤΗ Α.	69	8343
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ.	72	20239
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	8778
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	38099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	78	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	78	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	78	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20208
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΩ	65	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8828
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19833

α. Π. Σουδάν 20/4
α. Ρότενταϊν 21/5
άρχει Πειραιά
α. Τζέντα 3/5
μεσογειακές μεταφορές
υπό ναυπήληση
άρχει 'Αμβούργο
ε. Ρίταρντ Μπαϊν 19/5
ε. Πόρτο 'Ορντάς 17/5
α. Σίμπα 19/5
α. Μπιλμπόν 16/5
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 19/5
α. Π. Γουάλακ 1/5

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

δ. Π. Σαῖδ 17/5
α. Γρηγόρ Μπαῖη 15/5
α. Ροσίφ 6/5
μετ. «Ἀνθῆ» (Ἵον.)
ε. Χυμῆ 18/5
α. Χάβρη 5/5
ε. Ρουῆν 18/5
μεσογειακῆς μεταφορῆς
α. Τξέντα 13/5
ἀργεῖ Πειραιᾶ
ε. Ρότερνταμ 19/5
ἀργεῖ Σύνδε
ἀργεῖ Πειραιᾶ
α. Ρουῆν 16/5
α. Λὰς Πάλαμας 17/4
δ. Π. Σαῖδ 17/5
ἀργεῖ Πειραιᾶ
μετ. «Φλάγκ Μαρία» (Ἐλ.)
α. Ντῶρμπαν 30/4
ἀργεῖ Πειραιᾶ
ἀργεῖ Χαλκίδας
ἀργεῖ Πόρτσμουπου
5 Γιβραλτάρ 3/5
α. Γιούρπορτι 4/5
α. Ρίο Ἵανέριο 29/4
δ. Κωνσταντῆ 17/5
ἀπὸ ναυπηγῆς Σασέμπο.
α. Σιγκαπούρη 9/5
α. Αὐγουστά 14/4
α. Κόρκ 19/5
α. Οὐλσάν 25/4
α. Κόρκους Κρίστι 2/5

δ. Παναμά 1953
ε. Μπρεμερχάνβ 22/5
δ. Σουῆ 17/5
α. Ντῶρμπαν 17/5
ἀργεῖ Πειραιᾶ
α. Ροζάριο 3/4
ε. Βαλτιμόρη 9/5
α. Μόκχα 29/4
α. Ρίτσαρντ Μπαῖη 17/5
ἀργεῖ Πειραιᾶ
ναυπηγ. Τόκυο
ε. Μπιλμπάδ 5/5
ε. Φιαδεβέγια 18/5
α. Σάντος 11/5
α. Φούντες 18/5
ἀργεῖ Πειραιᾶ
α. Σιγκαπούρη 12/5
α. Νάντη 17/5
α. Νουατσότ 13/5
ἀργεῖ Πειραιᾶ
ἀργεῖ Πειραιᾶ
α. Μπρανουπάτελ 10/5
ἀργεῖ Πειραιᾶ
ἀργεῖ Πειραιᾶ

α. Ζηγκαπούρη 15/5
α. Μπραγανιάτση 15/5
α. Άδς Πόλμας 20/5
α. Πρωγεί Πειραιά
α. Πρωγεί Κάλκβεστον
α. Σουέμα 7/5
α. Πρωγεί 18άκη
α. Πρωγεί Πειραιά
α. Βομβάν 13/5
α. Πρωγεί Πειραιά
α. Ρόττερνταμ 20/4
α. Ταδάν 28/2
α. Πειραιά 4/5
α. Πανγίνδνκ 23/4
α. Μπιλμπάο 14/3
α. Ιεσογιανάκης μεταφορές
α. Γιοκοχάμα 15/5
α. Πειραιά 17/5
α. Αντίγκανα 6/5
α. Αίβερπουλ 19/5
α. Μπ. Αίρες 16/5
α. Πρωγεί Στυλίδας
α. Πρωγεί Στυλίδας
α. Πρωγεί Στυλίδας
α. Σλάδσκι 11/5
α. Πρωγεί Έλεουσίν
α. Κληβέλαντ 20/5
α. Πρωγεί Μίζουσιμα 9/5
α. Ν. Όρλεάντ 9/5
α. Φρημάντλ 25/3
α. Κουβέιτ
α. Μορμουγκάο 12/5
α. Π. Έλζαμπεθ 18/5
α. Πειραιά 14/5
α. Ικχών 3/5
α. Σύνδευ 7/5
α. Πρωγεί Γάνδη
α. Κουσρό 6/5

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	86
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ).	89
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ).	72
ΑΣΗΜΙΝΑ	86
ΑΣΙΑ	87
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	83
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	88
ΑΣΚΟΝΑ	81
ΑΣΕΛ'Υ'	70
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ).	85
ΑΣΤΕΡΙ	85
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72
ΑΣΤΗΡ	74
ΑΣΤΟΡ	78
ΑΣΤΥΝΑΞ	75
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ).	70
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ).	62
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	86

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ)	68
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	68
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	79
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΙΣΜΑΝ	89
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	89
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	89
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	89
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	87
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68
ΑΤΛΑΣ	77
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84
ΑΤΡΕΥΣ	74
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΘΕΡ	73
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72
ΑΤΤΙΚΗ	61
ΑΥΛΙΣ	72
ΑΥΛΙΣ Α.Σ.	79
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	90
ΑΥΡΑ	68
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73
ΑΦΘΟΒΣ	65
ΑΦΡΙΚΑ	85
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78
ΑΦΡΟΣΕΞΑ (δ.)	56
ΑΦΡΟΣ	68
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63
ΒΑΝΤΑ	66
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70
ΒΑΡΒΕΝΒΕΑΣ	76
ΒΑΡΗ	82
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ	73
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68
ΒΑΣΙΛΗΣ	79
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ.	84
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78
ΒΕΝΙ II.	77
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74
ΒΕΡΑ	65
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72
ΒΕΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	66
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.	63
ΒΗΤΑΖΑΝ	66
ΒΙΚΟΡΙΑ	70
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II.	68
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.	65
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ.	83
ΒΟΛΟΣ	75
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70
ΒΟΡΡΑΣ	55
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59
ΒΥΖΑΝΤΙΝ (μ.)	67
ΒΥΡΩΝ ΓΕΝΝΕΟΣ	72
ΒΥΤΙΝΑ	75

ΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77
ΑΑΗΝΗ	77
ΑΑΗΝΗ (μ).	73
ΑΡΔΕΝΙΑ	67
ΑΡΜΠΗΣ	67
ΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84
ΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68
ΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	76
ΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78
ΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67
ΕΩΡΓΙΑ Φ.	61
ΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58
ΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52
ΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61
ΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56
ΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72
ΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61
ΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70
ΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61
ΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70
ΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68

18094	μετ. «Μιλένα Α.» (Μάλ.)
25063	ε. Σμιζ/ου 18/5
58143	ἀργεί Πειραιά
42253	α. Μπαχαράιν 20/5
35001	α. Άμιστρον 15/5
9525	ἀργεί Πειραιά
6478	Διάλυση Πακιστάν
17458	α. Λός Άντζελες 13/5
30500	ε. Πόρταντ 15/5
13363	ε. Μπαρτανγκούλα 25/4
45065	δ. Σουέζ 12/5
8151	α. Πειραιά 28/3
13136	α. Μπαγκινγκ 8/4
13833	α. Σάο Φρανσίσκο 11/5
29860	στή Λός Πάλμας 17/5
38811	δ. Κων/πολη 18/5
17485	α. Βοστώνη 11/5
18033	α. Π. "Εβεργκλέιντ 8/5
9486	α. Σάντος 9/5
13341	ε. Ντώραμαν 19/5
11000	α. Βρέμη 17/5
6235	α. Μοντεβίδεο 6/5·

40548
18229
18056
4916
5868
18229
18229
18229
18229
8103
44601
5788
20354
10182
11804
22172
13633
7594
9301
1385
18402
10983
3478
9824
4586
8880
35477
5021
6474
19253
18944
3340
13017

α. Ν. 'Ορλεάνη 21/4
α. 'Ιχών 22/4
δ. Κων/πολη 12/5
ἀργεῖ Πειραιά
ἀργεῖ Πειραιά
α. Πειραιά 8/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/4
ε. Χοιρών 12/5
στην Ἀλεξανδρεία
α. Κεῦχαν Τέρμ. 9/5
α. Πειραιά 11/10
α. Ἀβουμάουθ 9/5
α. Πόρσγκρουν 7/5
α. Λεμεσόσ 8/5
α. Γιβλατάρ 2/5
ε. Τόκυο 13/5
ἀργεῖ Σετουμπάλ
α. Ρίο Ἰανέριο 8/5
μεσογειακὲς μεταφορὲς
δ. Κων/πολη 13/5
α. Κίγκστον 11/5
ἀργεῖ Χαλκίδα
ἀργεῖ Πειραιά
διάλυση Πακιστάν
ε. Νταμίρ 12/5
ε. Ροζάριο 9/5
ἀργεῖ Γάνδη
διάλυση Πακιστάν
ε. Σαγκάι 25/4
ἀργεῖ Πειραιά
ἀργεῖ Πειραιά
α. Κάρτσι 15/5

8408	ἀργεί Στοιμυλά
13782	ἀργεί Τρικομάλη
9247	ἀργεί Αργοστολί
11802	στό Μπανάρ Αμπάς 12/4
22474	ε. Α. Τσάρης 7/5
3700	α. Βενετία 13/5
30582	ἀργεί Αλιβέρι
14771	α. Π. Ελιζαμπε 7/5
18432	α. Αμυρούρη 17/5
3827	δ. Π. Σάιδ 19/5
18794	α. Οζάκα 28/4
18643	α. Σ. Φραντσέσκο 20/5
12238	α. Άντεν 8/5
16993	δ. Γιβραλτάρ 20/5
39580	α. Μέθυα 18/5
38178	α. Δουνιέρκη 4/5
20806	ἀργεί Πειραιά
57527	α. Χάι Πόιντ 7/5
10210	α. Λεμεσό 30/4
9289	α. Πειραιά 12/5
19633	ε. Λά Παλις 12/5
2818	δ. Γιβραλτάρ 15/5
20005	α. Ουμ Σάις 8/5
4568	ε. Βαλτιμόρη 18/5
18500	δ. Γιβραλτάρ 12/4
5738	ἀργεί Πειραιά
1811	ε. Καμπίντα 24/4
8952	α. Φός 17/5
31484	ἀργεί Στυλ(δα
3736	ἀργεί Στυλ(δα
1434	ἀργεί Στυλ(δα
9374	ἀργεί Πειραιά
15041	δ. Καν/πολη 11/5
18021	μετ. «Θείος Κώστα» (κ.)
51111	δ. Σκάω 7/5

1289
19236
1318
83733
86038
3450
2252
8037
5269
5421
8592
3708
1699
8796
1581
2204
7116
8834
1545
9182
0544

δ. Π. Σαΐδ 12/5
στην Άκαρμπα 4/4
α. Χάντερσον 8/5
α. Ρίο 'Ιανέριο 14/5
α. Ρόττερνταμ 27/4
δ. Παμαύ 14/5
ε. Νικόσια 3/5
α. Σικάγο 10/5
ε. Βίλα Κονσταντούσιον 15/5
α. Ντάρμπαν 9/5
Άρμυι 'Ηγουμενίτσα
μεσοσηλιακές μεταφορές
μεσοσηλιακές μεταφορές
α. Μίλφορντ Χάβεν 18/5
μεσοσηλιακές μεταφορές
α. Τάραντα 18/5
στό Ντάρ ες Σαλάμα
α. Ν. Όρελάντ 31/3
δ. Δαρβανάλλια 12/5
δ. Παμαύ 5/5
ε. Κορίν 22/4

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .	43	7178	
ΓΙΑΝΝΗΣ .	71	8494	α. Νταμάμ 25/3
ΓΙΑΝΝΗΣ .	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. .	77	14782	ε. Ν. 'Ορλέανη 17/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ. .	81	18500	ε. Βαρκελώνη 18/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.) .	68	38124	δ. Σκάω 12/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. .	71	9093	ε. Ντόρμπαν 3/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν. .	65	21374	άρχει Πόρτομαπουρι
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ .	77	18284	δ. Κω/ν/πολη 22/4
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ .	77	9783	ε. Ν. Μαγκαλός 28/4
ΓΙΟΥΛΑ .	68	9717	ε. Ούσκαπουκί 3/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ .	71	9508	ε. Φρήτσουν 13/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ .	57	4734	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΥΠ. .	60	3847	στόν Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ .	52	8129	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΕΡ .	69	9038	α. 'Οράνιενσταντ 4/4
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ .	60	5977	άρχει Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΚΟΓΙΟΥΝΙΤΥ .	77	14275	ε. Σιενφουέκος 22/4
ΓΙΟΥΡΚΑΡΡΙΕΡ .	73	16095	μετ. «Σήκαριε» (Κ.)
ΓΙΟΥΡΟΑΝΤΕΡ .	72	17971	α. Φουτζέιρα 9/5
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ .	61	18581	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ .	77	14274	α. Χάβρη 17/5
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ .	74	19702	ο. Σάντος 18/5
ΓΙΩΡΓΗΣ .	73	9290	ε. Κοτονό 6/5
ΓΙΩΤΑ .	62	10163	άρχει Πειραιά
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ). .	65	2886	α. Φουτζέιρα 18/5
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ). .	65	3998	α. Αύγουστα 11/5

ΓΚΑΛΑ	70	15302	α. Ρουέν 17/5
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	80	7689	ἀργεί 'Αστακό
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΧ	69	1436	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	δ. Παναμά 1/5
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	στόν Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	67	51644	α. Χάμπτον 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	18275	α. Φουτζέιρα 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	18014	πρ. «Ντόνα 'Ορτανσία II»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	18439	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	18439	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	ε. Σαφάγκα 28/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Παναμά 17/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Μπ. 'Αίρες 23/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	ε. Μπάχια Μπλάνκα 17/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΓΟΣ	74	18439	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	18275	ε. Ταμπικό 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Παναμά 10/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ε. Γκουέμας 4/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Ρουέν 7/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ	85	7952	ἀργεί Ρίβερ Φάλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	78	13027	δ. Παναμά 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	ε. Π. Καμπέλο 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Μπαρμπάντος 24/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Παναμά 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ	77	14531	α. Μπονβαβεντούρα 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531	α. Μπάχια Μπλάνκα 13/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	δ. Παναμά 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Παναμά 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Λ. 'Αντζελες 28/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚ	72	43479	δ. Γιβραλτάρ 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Σούνεν 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	α. Μπ. 'Αίρες 17/4
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12483	α. Σάντος 13/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109993	στό 'Ουάν 10/3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	83	15381	έπωληθή διάλυση
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝΤ	89	22915	α. Σπάτλ 14/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Ζντάνοβ 19/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	ἀργεί Τρινκομάλη
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	18306	δ. Κωνίπολη 12/5
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	α. 'Ελευσίνα 15/3
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	18229	ἀργεί 'Αργουστί
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942	ἀργεί Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	28356	ε. Αυγούστα 15/5
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723	ε. Τζέντα 2/5
ΓΟΡΓΩ	58	7061	α. 'Αστακό 11/4
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΕΡΟΣΤ	62	1427	στόν Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	δ. Παναμά 24/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Λισαβόνα 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451	α. Ν. 'Υόρκη 17/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΦΟΛΙΟΝ	79	19267	ε. Νταμάμ 17/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΦΟΛΛΟ	72	18426	δ. Κωνίπολη 11/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	δ. Σουέξ 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Ζετούμπλ 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	στό Ντάρμπαν 20/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	δ. Σουέξ 27/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΪΣ II	75	19451	δ. 'Επίτανησα ως
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Ρόττερνταμ 20/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	ε. Αλβερπουλ 21/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΥΤΥ	87	22817	α. Αυγούστα 19/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΦ (δ.)	85	17199	δ. Γιβραλτάρ 21/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΧ (δ.)	84	17199	ε. Ζαϊβαντόρ 12/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Σάντος 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ(δ.)	84	17199	α. Ν. 'Υόρκη 9/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300	ναυπηγ. Σκαρμαγκά</

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Λίβερπουλ 25/4
ΔΑΝΙΑΗ	83	13828	δρμγλ Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Σινγκάνγκ 10/5
ΔΕΛΤΑ (δ)	81	7884	δρμγλ Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειαικές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Ρεσίφ 1/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Κυντάνισ 14/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	δ. Κυντινίολ 18/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	85	11906	στό Μπαντάρ Άμπας

ΔΗΛΟΣ (δ).	71	17957	α. Μονρόβια 1/5
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Ήσχαβν 15/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Ν. Ὀράδων 17/5
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9881	ε. Ραβέννα 17/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Κάρντιφ 29/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	ε. Ρίο Ἰανέιρο 18/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958	ναυπηγ. Τόκου
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9846	ἀργεί Γαλαξειδί
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	μετ. «Τέρνινγκ Πόιντ» (Ἐλ.)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ἀργεί Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ἀργεί Μίνα Σακρ
ΔΙΑΣ	71	18379	α. Γκάλβεστον 26/4
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19186	ε. Βίλα Κονσταντινού 15/5
ΔΙΔΩ	70	10378	ἐπωλήθη Ἀλλοδαπούς
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	ἀργεί Ἰθάκη
ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (δ.)	62	23180	α. Μαμουλά 4/5
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19182	ε. Μπαμνόν 9/5
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887	δ. Π. Σαΐδ 15/5
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	86	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. Σουέξ 8/5
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Βουβαλί 9/5
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	84	21300	δ. Γιβραλτάρ 15/5
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪ'Μ	72	16398	α. Ἀδελφίδα 16/5

ΕΒΕΛΥΝ	83	11893	άρχει Πειραιά
ΕΒΙΑ	81	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ντώραν 20/4
ΕΒΡΟΣ	82	20372	άρχει Γαλαξίδι
ΕΘΝΙΚ (δ).	75	125947	άρχει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Γκίλωνγκ 12/5
ΕΙΡΗΝΗ (δ).	73	68157	α. Λας Πάμας 8/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Άμστερνταμ 21/5
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	68	23814	ε. Παρανάγομα 3/5
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Λιθύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48887	α. Ν. Υόρκη 24/4
ΕΚΛΑΙΡ	83	13841	άρχει Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	82	11428	Διάλυση Κίνα
ΕΚΤΩΡ	70	18258	ε. Π. Κέμπα 15/5
ΕΚΤΩΡ	75	14523	ε. Λάγος 29/4
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.	80	2091	ε. Ζουέζ 19/5
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	ε. Σάν Φρανσίσκο 19/5
ΕΛΑΦΙ	68	19495	ε. Παρανάγομα 8/5
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Σαγκάη 17/4
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	ε. Νικόσια 18/5
ΕΛΕΓ'ΙΣΤΡΙΑ Ι	64	10852	άρχει Στυλίδι
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	α. Πειραιά 20/5
ΕΛΕΝΗ	83	10936	α. Κοσίν 7/5
ΕΛΕΝΗ	80	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ.	75	35716	α. Ρίο Άνιέιρο 1/5
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	68	48748	α. Αίθερπουλ 7/5
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	ε. Γκουγιακουίλ 7/5
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6006	ε. Φιλαδέλφεια 17/5
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	ε. Μομπάσα 15/5
ΕΛΛΑΣ ΕΝ ΕΠΕΡΙΤΥ	70	18734	α. Φορντντλ 15/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μ. Αίμνες
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΎ	62	6846	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	12315	α. Βασικαπατάνιμ 18/5
ΕΛΛΗ	78	11282	α. Ρότερνταμ 18/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237	δ. Γιβραλτάρ 20/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Ν. Όρλεάνη 16/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Λισαβόνα 18/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΖΑΝΤ.	78	36237	δ. Κωνσπόλη 9/5
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	18207	ε. Ίμινινγκχαμ 20/5
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Π. Τάμπος 18/5
ΕΛΟΣΕΑΝ	85	17847	α. Μπ. Άιρες 25/4
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ).	69	41478	α. Τενερίφη 19/5
ΕΛΠΙΔΑ	68	9918	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ.	75	16822	ε. Μπρέικ 14/5
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Λισαβόνα 28/4
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12218	άρχει Πειραιά
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ	85	27830	άρχει Σετουμπάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ).	58	20590	δ. Κωνσπόλη 15/5
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άρχει Πειραιά
ΕΝΤΕΒΟΡ Ι.	84	22208	α. Σινγκαπούρη 27/4
ΕΝΤΕΡΡΑΤ'ΙΖ	74	13687	πρ. «Έντερπράιζ Ι»
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Π. Τζούντιθ 13/5
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Πόρτλαντ 23/4
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Ρουέν 18/5
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Μομπιλ 18/5
ΕΠΟΣ	78	8053	άρχει Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	18405	ε. Πειραιά 20/5
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Γκίλωνγκ 28/3
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Πειραιά 3/5
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	άρχει 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. Σαϊθ 14/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	δ. Ντόβερ 6/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. Σινγκαπούρη 11/5
ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ ΓΓΑΛΦ	63	8454	άρχει Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Ν. Όρλεάνη 18/4
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Θάντερ Μπαϊν 14/5
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Σουραμπάγια 19/5
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Ρεγιορντινόν 17/5
ΕΥΘΟΙΑ	70	10006	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	58	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Ν. Όρλεάνη 18/5
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλίδι
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	άρχει Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΗΖΕΡ.	72	6680	ε. Ήμσχοβν 13/5
ΕΥΤΥΧΙΑ	85	10344	άρχει Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Γιοκοχάμα 13/5
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Σάουθεντ 13/5
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ).	75	57180	α. Χάιστανττον 25/4

ZANET.....	66	4503	α. Πειραιά 26/4
ZANNHΣ.....	81	22857	ε. Βαλτιμόρη 15/5
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	74	30168	α. Π. Άντζελες 18/4
ZANTE (δ).....	69	54282	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ZETTA.....	71	20518	α. Χαμίνια 13/4
ZHNOBIA.....	68	15841	πρ. *Ερμιάνη*
ZHNO.....	81	23100	α. Φουκουγιάμα 8/5
ZINI.....	76	11348	ε. Πειραιά 8/5
ZYΓΟΣ.....	76	19166	ε. Χαμίνια 10/5
ZYΓΟΣ.....	69	3490	άρχει Άστακό
ZΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	65	34501	άρχει Πειραιά
ZΩΗ.....	70	2865	άρχει Πειραιά
HZY PA'NTER.....	81	4617	άρχει Πειραιά
HΛΕΚΤΡΑ (δ).....	72	54719	ε. Φιλαδέλφεια 11/5
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035	α. Αύγουστα 2/5
ΗΡΩ.....	65	23390	πρ. Μπαγκλαντές
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16700	α. Ν. Όρλεάνη 4/5
ΗΣΤΠΟΡΤ.....	67	27018	άρχει Άργοςτόλι
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	15860	ε. Χιούστον 8/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.....	77	15860	ε. Βανκούβερ 17/5
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.....	68	12660	δ. Π. Σαΐδ 17/5
ΘΑΝΙΚΙ.....	81	9516	άρχει Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ.....	84	4626	άρχει Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ).....	69	51732	άρχει Πειραιά
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	76	9444	ε. Λάγος 29/3
ΘΕΛΓΕΝΗΣ.....	72	9966	α. Λάρνακα 19/3
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.....	72	22868	ε. Σαγκάη 10/5
ΘΕΚΟΣ.....	78	16685	α. Μπάχια Μπλάνκα 15/5
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ.....	68	35477	α. Μουτσούρε 11/5
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ.....	73	69904	ε. Σιγκαπούρη 20/5
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.....	65	41872	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ.....	65	40473	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ).....	68	44863	ε. Φίνναρτ 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 Άντζελες 8/5
ΘΡΑΣΙΑ.....	84	28100	ε. Άνταμπίγια 12/5
ΙΔΕΑ (δ).....	65	41195	ε. Πειραιά 20/5
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	67	4390	έγκαταλείφθη Άμπιτζάν 1/5
ΙΟΛΙ.....	72	4999	α. Πειραιά 21/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	83	20960	δ. Έλσινόρη 25/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	15498	α. Πειραιά 10/5
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ.....	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	19186	α. Νικόσια 18/4
ΙΩ.....	69	8909	άρχει Ντάρμπαν
ΙΩΑΝΝΑ Ε. (δ).....	81	22075	δ. Π. Σαΐδ 14/5
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	59	3139	α. Άστακό 18/10
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	68	16227	α. Ρεσίφ 9/4
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ).....	82	30041	α. Ν. Όρκη 24/4

K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ.....	76	16023	δ. Γιβραλτάρ 15/5
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ.....	68	10322	ε. Βομβάη 4/5
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ).....	69	50996	έπωλ. Άλλοδαπούς
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	12772	δ. Σουέζ 11/5
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772	στό Τζιμπουτί 18/5
ΚΑΒΡΙΝ Α.....	70	16285	δ. Κων/πολη 8/5
ΚΑΛΑΒΡΙΑ.....	66	24309	α. Άσντοντ 17/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	74	15938	ε. Σιενφουέγκος 5/5
ΚΑΛΜΑΡ.....	51	8199	άρχει Λονδίνο
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.....	73	11349	ε. Π. Μαχάμεντ Κασίμ 11/5
ΚΑΛΥΨΟ.....	73	8172	ε. Ρόττερταμ 21/5
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14568	α. Κασσιούνη 18/5
ΚΑΜΠΟΣ.....	71	13118	στό Κιουρακάο 8/3
ΚΑΝΑΡΗΣ.....	79	19037	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 8/5
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ).....	78	151225	α. Τζέντα 18/4
ΚΑΠ ΙΤΕΑ.....	71	4960	ε. Θεόντα 8/5
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ.....	74	3600	ε. Π. Σαΐδ 17/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850	α. Νταμπέρ 11/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	68	24801	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313	στό Ούμ Κονάορ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ.....	68	24668	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΟΝΙΔΑΣ.....	67	8113	α. Άμβέρσα 20/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.....	69	10839	ε. Μπαγκκόνγκ 7/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	14807	δ. Σουέζ 20/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ.....	67	16096	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ.....	68	23372	έπωλ. διόλωση
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ.....	80	32800	δ. Παναμά 5/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13856	δ. Π. Σαΐδ 7/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	63	15819	έπωλ. διόλωση
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ).....	72	58185	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193	α. Άμβούργο 14/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763	άρχει Βομβάη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	13531	ε. Ντεμεράρα 18/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ.....	82	32241	α. Ναγκόγια 9/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372	α. Χόγκ Κόγκ 8/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ.....	60	9163	άρχει Νουβέιτ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....	76	123648	α. Χάρκ Άιλαντ 1/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.....	77	21194	δ. Μπανσμπάτελ 24/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.....	81	13338	α. Ν. Όρλεάνη 21/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.....	66	19595	δ. Κων/πολη 2/5
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	15981	α. Σπλίτ 28/2
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ.....	73	23688	δ. Σουέζ 16/5
ΚΑΡΛΟΒΑ.....	75	29314	ε. Σάν Λορέντζο 17/5
KARMEN.....	65	23391	δ. Γιβραλτάρ 8/5
KARMEN BITA.....	3	13096	πρ. *Ελλένικ Κονκόρτ*
KARMEN ΣΕΡΕΝΑ.....	72	15952	πρ. *Ελλένικ Σερέντα*
KARMEN ΦΟΝΤΑΝΑ.....	72	13096	πρ. *Ελλένικ Φρέντσι*
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	68	10562	δ. Σουέζ 11/5
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324	α. Σιγκαπούρη 14/5
ΚΑΡΟΣ.....	67	12702	α. Μαλάγα 18/5
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701	α. Ρίο Τανέιρο 18/5
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	23	34067	α. Ροζάριο 30/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	16040	ε. Κουβέιτ 7/5

ΚΑΣΚΑΝΤΑ.....	63	12407	άρχει Άργοςτόλι
ΚΑΣΟΣ.....	76	14983	ε. Ντάρμπαν 13/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ.....	69	14318	ε. Ν. Μαγκαλόρ 11/4
ΚΑΣΣΙΑ.....	72	16704	α. Αύγουστα 11/5
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ.....	59	4632	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ.....	68	26537	άρχει Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	57	9081	δ. Σουέζ 13/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	76	3824	α. Ρεγιουνίν 18/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ).....	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750	α. Άμβέρσα 3/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.....	70	14370	δ. Σουέζ 2/5
ΚΑΤΙΕ.....	60	10187	άρχει Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ).....	66	38878	δ. Γιβραλτάρ 10/5
ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ.....	66	29955	έπωλ. διόλωση
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ.....	72	14651	α. Μορμουγκάο 12/5
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ.....	73	9219	α. Χαλκίδα 11/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ.....	62	11416	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ.....	71	9868	α. Άρκα 9/5
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ.....	78	9882	α. Σάν Βινσέντε 8/5
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ.....	77	9736	ε. Π. Χάρκωρτ 14/5
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	10480	ε. Λάγος 8/5
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ.....	71	9984	α. Χιρόνμα 3/5
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ.....	72	10013	ε. Λειζόες 15/5
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ.....	74	8896	α. Ντάρμπαν 14/5
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ.....	78	8890	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 18/5
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ.....	69	12251	ε. Πειραιά 14/5
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ.....	75	18307	δ. Κων/πολη 4/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ.....	58	5250	άρχει Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ).....	71	18400	ε. Μασσαλία 9/5
ΚΗΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ).....	78	245140	άρχει Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ.....	67	12701	ε. Πειραιά 27/4
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ.....	77	17300	στό Ντάρμπαν 8/5
ΚΛΑΣΙΚ (μ).....	73	73492	άρχει Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ.....	76	16366	α. Άμβέρσα 15/5
ΚΛΕΙΩ.....	58	8791	άρχει Πειραιά
ΚΟΜΕΤ.....	72	9824	α. Βαλτιμόρη 24/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547	ε. Μομπάσα 8/5
ΚΟΝΔΩΡ.....	67	6842	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219	ε. Τζέντα 7/5
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ.....	81	16000	α. Ρόττερταμ 14/5
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025	α. Τούμπτα 10/5
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ).....	77	105000	α. Γουέλιγκτον 9/5
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ.....	81	16000	α. Λός Άντζελες 5/5
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.....	72	39219	α. Νάρβικ 19/5
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820	α. Χονάγκου 24/4
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ.....	80	16000	α. Σιγκαπούρη 18/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ).....	73	114543	α. Μονρόβια 5/5
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	68	22836	α. Μανίλα 8/5
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	79	16000	α. Ν. Όρλεάνη 9/5
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ.....	70	24693	ε. Πειραιά 17/5
ΓΚΑΛΛΕΥ.....	67	7680	α. Πειραιά 15/5
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ.....	77	5539	α. Τσάρλεστον 18/5
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'ΣΟΝ.....	67	7887	δ. Κων/πολη 11/5
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ.....	71	14784	α. Χώρ Φακάν 3/5
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	84	38000	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ).....	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ).....	62	10451	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	78	9882	α. Μπαντζούλ 30/4
ΚΟΡΟΝΕΤ.....	70	11828	ε. Γιβραλτάρ 10/5
ΚΟΡΥΤΟΝ.....	59	2670	άρχει Άστακό
ΚΟΡΩΝΙΑ.....	66	5153	α. Ντουμπάι 8/7
ΚΟΣΜΟΣ.....	71	8630	δ. Σουέζ 24/4
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	76	6598	ε. Βενετία 15/5
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.....	75	6084	α. Πόρτο Βέσμε 17/5
ΚΡΑΤΩΝ.....	78	7427	α. Ρίο Τανέιρο 18/5
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	58	3914	ε. Μαμόνλα 14/4
ΚΡΗΤΗ (δ).....	69	34169	δ. Σκάω 20/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ.....	82	11500	α. Άκαμα 5/5
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ).....	68	14923	α. Ταρραγκόνα 8/5
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.....	82	11500	α. Άμπιτζάν 20/4
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΝΒ (δ).....	74	42470	ε. Φός 11/5
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.....	78	10832	α. Μπουσάν 15/5
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ).....	67	14926	α. Δουνκέρκη 11/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.....	82	11500	ε. Μομπάσα 13/5
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ).....	73	42470	ε. Μαλάγα 20/5
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ.....	77	10832	ε. Κόμπε 10/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ.....	82	11500	ε. Λάγος 27/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ.....	78	10832	α. Πιοχόχαμα 19/5
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	79	10832	α. Τζέντα 28/4
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ).....	71	14923	α. Ταρραγκόνα 14/5
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ).....	74	61054	α. Τερνέστη 7/5
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ).....	73	61054	δ. Γιβραλτάρ 3/5
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ).....	73	42470	α. Ρινιέκα 12/5
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	82	11500	α. Ντουμπάι 2/5
ΚΡΙΟΣ.....	59	16875	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΟΙΣ.....	75	7028	ε. Λισσαβόνα 19/5
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	α. Πειραιά 8/5
ΚΡΙΤΩΝ.....	59	7158	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	78	6598	δ. Παναμά 4/5
ΚΡΟΝΟΣ.....	73	11170	α. Άσντοντ 15/5
ΚΡΟΝΟΣ.....	67	6911	στη Τζέντα 22/5
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	α. Λύττελτον 30/4
ΚΥΘΕΡΝΙΑ.....	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΕΡΑ.....	68	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΟΣ.....	62	4784	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ).....	71	17355	α. Πειραιά 20/5
ΚΥΜΑ.....	60	7758	άρχει Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.....	77	23596	δ. Κων/πολη 13/5
ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443	άρχει Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000	α. Χάντερτσον 26/4
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	66	8943	ε. Κακινάντα 27/4
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΔΕΜΟΥ.....	68	20516	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ.....	69	3746	α. Πειραιά 11/4
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	62	2935	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	α. Ρόττερταμ 4/5
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823	α. Ν. Όρλεάνη 10/5
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ.....	68	4350	α. Ίμνινγκχαμ 3/4
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	59	6140	άρχει Λευκάδα

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	85	7952	Διάλυση Πακιστάν
ΛΑ'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ ΓΟΥΛΗΒ	78	9485	ε. Χουσούμ 11/5
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907	α. Π. Όκνα 23/3
ΛΑΚΩΝ	89	8825	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	38000	α. Κέυ Πόιντ 29/4
ΛΑΟΔΙΚΗ	84	10305	α. Κολόμπα 24/3
ΛΑΟΥΡΑ	85	1599	α. Κατάνια 2/5
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	α. Σ. Τζών 28/4
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306	δ. Κων/πολη 8/5
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30844	ε. Μπ. Άιρες 17/5
ΛΕΔΕΑ	83	17879	άρχει Γαλαξειδί
ΛΕΜΑΝ	86	2953	άρχει Πειραιά
ΛΕΝΑ ΙΙ	88	15781	δ. Σουέζ 14/5
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	άρχει Σετουμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	88	10618	άρχει Έλεουσίνια
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισσαβώνα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Μουροράν 13/5
ΛΕΩΝ	72	2311	άρχει Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Λομέ 4/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	86	29287	άρχει Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ)	89	17485	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Άκαμα 19/4
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	81	7983	άρχει Σετουμπάλ
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	δ. Π. Σάιτ 12/5
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	α. Σουέζ 20/5
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. Λάγος 20/4
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	78	75134	α. Σερία 21/4
ΛΙΝΔΟΣ	88	2206	έπωλ. Άλλοδαπούς
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Λας Πάλμας 12/5
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	ε. Λάγος 1/5
ΛΙΤΣΑ	77	8228	α. Άμστερνταμ 15/5
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ)	81	21894	δ. Σουέζ 14/3
ΛΙΩ	88	9650	δ. Σουέζ 9/5
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	89	9045	άρχει Βασώρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ)	75	24408	α. Καρλόσμπ 17/5
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Ουλσάν 18/4
ΛΟΥΣΥ	74	18006	ε. Ντητρόιτ 18/5
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Σάντος 8/5
ΛΥΔΙΑ	84	8547	α. Άμβέρσα 14/5
ΛΥΡΑ	87	41914	άρχει Σετουμπάλ

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	89	25188	α. Π. Άντζελες 8/5
ΜΑΔΕΡ	88	11361	α. Γάνδη 9/5
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ)	70	17485	δ. Κων/πολη 12/5
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	α. Ρίο 'Ιανέιρο 9/5
ΜΑΙΡΗ	84	14500	ε. Ήμουίντεν 20/5
ΜΑΙΡΗ	88	22391	α. Ν. Όρλεάνη 18/5
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Παναμά 8/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	άρχει Έλεουσίνια
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	88	9504	άρχει Σετουμπάλ
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	δ. Σουέζ 13/5
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300	α. Ν. Όρκη 12/5
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Άμβούργο 20/5
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	α. Ν. Όρκη 29/4
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	δ. Έπτάνησα 8/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12528	α. Μπαλμπόρα 17/5
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	88	18525	άρχει Στυλίδα
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Γιοκοχάμα 11/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19878	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 Κονσταντίνου 18/5
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Χόγκ Κόγκ 17/5
ΜΑΡΑΘΩΝ	81	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	82	8987	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	88	9505	ε. Σάν Άντόνιο Έστε 13/5
ΜΑΡΑΚΙ	78	11282	στη Χαλκίδα 11/4
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Λας Πάλμας 10/5
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	8607	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ)	78	81106	έπισκευές Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	89	9623	ε. Πειραιά 13/5
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Άμβέρσα 11/5
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	86	18569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Τσαγκουράμας 19/5
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δ. Παναμά 18/4
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9585	ε. Κοπεγχάγη 8/5
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108	πρ. «Royal Sapphire»
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Νιούκαστλ 8/4
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9089	α. Σαγκάη 2/4
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	μετ. «Πασφικ Μπρήζ»
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥΣ	87	11001	δ. Σουέζ 8/5
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Πειραιά 18/5
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	87	9385	δ. Κων/πολη 17/5
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 12/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9787	α. Σαλβαντόρ 10/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)	73	17432	α. Ν. Όρκη 12/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ)	75	68411	α. Ρας Τανούρα 19/5
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Μομπάσα 5/5
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ)	87	40075	δ. Κων/πολη 12/4
ΜΑΡΙΛΥ	71	16289	α. Πειραιά 28/3
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	88	14589	α. Κάρντιφ 17/5
ΜΑΡΙΝΑ (δ)	80	40000	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 14/5
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	85	19586	α. Άμβούργο 18/5
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85387	ε. Γουακαγιόμα 10/5
ΜΑΡΙΟΝ	87	33586	άρχει Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	88	29324	α. Κέιπ Τάουν 15/4
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΜΑΡΙΩ	86	3762	α. Άμβέρσα 17/5
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	δ. Έπτάνησα 10/5
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Παλέριο 15/5
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Πότι 8/5
ΜΑΡΑΕΝ	57	5087	άρχει 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
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	84	1988	μεσογειακές μεταφορές

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	89	22391	α. Έμδεν 4/5
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455	α. Ντόρμπαν 9/5
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	85	10554	δ. Σουέζ 31/3
ΜΑΤΘΙΔΑ	85	7696	άρχει Πειραιά
ΜΕΘΩΝΗ (δ)	81	32723	ε. Μπαρμπερς Π. 11/5
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	ε. Σαγκάη 2/5
ΜΕΛΙΤΩΝ	88	10017	δ. Σουέζ 9/5
ΜΕΛΟ'Ι	88	8887	α. Ρουέν 25/4
ΜΕΛΠΟ Χ.	88	10355	ε. Ρότερνταμ 1/5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	89	12748	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	88	2296	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573	α. Γιούροπορτ 3/5
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	82	14483	α. Ταρραγκόνα 25/4
ΜΕΝΤΡΟΚ	85	8999	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	82	11940	ε. Μαυρίκιος 13/5
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	α. Μπιλμπάο 7/5
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ)	74	61172	ε. Τζέντα 19/4
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ)	70	17485	α. Γιούροπορτ 3/5
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ)	70	17486	άρχει Μπαλμπόρα
ΜΕΣ. ΓΗ (δ)	71	17355	μετον. «Γουάιζ» (Κ.)
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957	α. Τζέμπελ Ντάντα 20/5
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	ε. Σλοκάπ 30/4
ΜΗΛΟΣ	84	28100	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΜΗΛΟΣ Α' ΛΑΝΤ	79	10991	α. Τσαγκουράμας 2/5
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	89	1570	α. Λέικ Τσάρλς 1/5
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1583	ε. Τσιότσια 11/5
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	89	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	89	1589	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Πειραιά 14/5
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	89	1582	α. Μόρεχεντ Σίτυ 17/5
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 27/2
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1583	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	89	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Τάμπα 2/5
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1582	ε. Σαβόνα 22/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598	α. Κιζάν 8/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Μπαρί 18/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1583	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Κιζάν 11/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Λισσαβώνα 9/5
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	88	22217	στη Λισσαβώνα 21/5
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Σάν Λορέντζο 29/3
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60830	μεταφορές Έρυνθας Θάλ.
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ	88	23067	δ. Γιβραλτάρ 4/5
ΜΙΧΑΗΛΣ (μ)	72	55204	α. Φός 4/5
ΜΙΧΑΗΛΣ	89	12748	στο Μόντρεαλ 18/5
ΜΙΧΑΗΛΣ	74	8825	ε. Ν. Όρλεάνη 8/5
ΜΙΧΑΗΛΣ	70	2867	ε. Φλάσσινγκ 7/5
ΜΙΧΑΗΛΣ Β.	72	20715	ε. Χουάνγκκιον 5/5
ΜΙΧΑΗΛΣ Κ.	57	3178	άρχει Σάρζα
ΜΙΧΑΗΛΣ ΛΕΜΟΣ	78	18728	στη Γιοκοχάμα 9/5
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ	88	36188	α. Σιγκαπούρη 7/5
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172	α. Τεργέστη 20/5
ΜΟΣΧΑ Δ.	58	8823	α. Πειραιά 29/3
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	α. Γκνάνσκ 18/5
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Π. οφ. Σπαιήν 14/5
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Μομπά 24/4
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	α. Αύγουστα 8/5
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Πειραιά 28/3
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	α. Άμβούργο 17/5
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	86	8677	α. Π. Σάιτ 18/5
ΜΠΑΡΡΥ	86	14359	άρχει Άργουστόλι
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	ε. Σάν Νίκολας 12/4
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	87	1599	α. Νήγ Χάους 10/5
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Ντητρόιτ 15/5
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	αγορά εκ Παναμά
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	ε. Πειραιά 10/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910	α. Βενετία 10/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΙΑ (δ)	82	34000	α. Άλ Ρουές 19/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	18935	ε. Βουλώνη 14/5
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	81	8155	άρχει Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	8132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	86	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	87	8955	α. Λας Πάλμας 10/5
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	89	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ)	88	14948	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΜΠΡΗΖ	84	35082	άρχει Έλεουσίνια
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ)	75	68631	α. Μίνα Καμπούς 17/5
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΛΗΒ	77	13382	στο Μπέλεν ντέ Έσκομπάρ 18/5
ΜΥΚΟΝΟΣ	87	12277	α. Σάντος 1/5
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Σ. Τζών 3/5
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Γαλαξειδί
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει Άργουστόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	89	51705	ε. Πειραιά 20/5
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	20199	άρχει Γάνδη
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35581	α. Χόγκ Κόγκ 22/4
ΝΑΕΟΣ	70	8825	α. Ιταζάι 11/4
ΝΑΕΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982	α. Μαϊάμι 10/5
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Ρανγκούν 6/5
ΝΑΤΑΛ Κ.	53	3577	άρχει Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	άναμνείν Ινδονησία
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	81	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Σαγκάη 2/5
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	18246	ε. Σιγκαπούρη 9/5
ΝΕΑ ΕΠΙΣ	78	18478	στο Άμβούργο 4/5
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	18478	α. Ρίταρντε Μπαί 9/5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700	δ. Παναμά 15/5

NEBER ON XANTE Y'	78	33191	ε. Σακίντε 15/5
NE'I'BY ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
NELA	66	12259	ἀργεί 'Ελευσία
NEMEA	79	10993	δ. Σουζέ 27/4
NEMOZ	71	4981	α. Ντάρμπαν 27/4
NENA	74	39866	ε. Ρίο Γκράντε 8/5
NEOTHΣ	71	9082	α. Λας Πάλλμας 9/4
NEΠTOYHNI	85	27980	ἀργεί Πειραιά
NEΣTΩP	82	37000	α. Σγκαπούρη 9/5
NEΣTΩP	68	25755	ε. Σάντος 22/5
NEΣTPO ΣK'A"	72	9808	α. Ρότερνταμ 21/5
NEΦEΛH	70	14098	α. Βαλτιμόρη 18/4
NHPEYΣ	56	9942	στο 'Ελ Χάκι (αποθήκη)
NHΣOΣ AMOPΓOΣ (δ.)	75	44805	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/5
NHΣOΣ ΘHPA (δ.)	78	29972	πρ. «Κοι»
NHΣOΣ IOΣ (δ.)	73	18494	α. Μιλφορντ Χάβν 17/5
NIKAIA	73	19831	α. Βανκούβερ 9/5
NIKHΤAZ Φ.	64	8183	ἀργεί Πειραιά
NIKHΦOPOΣ	72	5990	α. Π. Κορτές 15/1
NIKOΛAOΣ Σ. EMΠEIPIKOΣ	72	19162	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
NIKOΛAZ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
NIKOΛAZ Γ. ΠΑΠAΛIOΣ	75	29004	δ. Κωνηπολή 24/4
NIKOΛETA K.	69	11434	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/3
NIKOΣ B. (δ.)	49	15980	ἀργεί Πειραιά
N.I. BAPAINOΓIANNHΣ (δ.)	71	65347	ἀργεί 'Αλιβέρι
NIKOΣ I.	60	4824	ἀργεί Πειραιά
NIMΠAΛ.	71	2994	ἀργεί Πειραιά
NIMPONT	76	39004	α. Λός 'Αντίλεας 29/4
NIÖBH (Ma.)	69	21427	α. 'Αντοραγκάστα 16/5
NIONIO	69	15874	ε. Ναυλός 28/3
NIΤZA (δ.)	71	18400	α. Φώλεο 20/5
NOPΘ BA'I'CKAOYHTEΣ	83	40300	δ. Θερσάντε 'Αϊα 15/5
NOPΘ ΓOYAIHΒ	54	7701	ἀργεί 'Αλεξάνδρεια
NOPΘ KIKΓ	86	25820	ἀργεί Συλιδία
NOPΘ MAPTIZIONEΣ	84	36300	α. Φουκουϊαμά 11/5
NOPΘXAPEH	85	1238	μεσογειακές μεταφορές
NTA'Y'MONT MOYH.	70	4800	α. 'Αμβέρσα 4/5
NTA'Y'MONT ΣAΝ	70	4797	δ. Κωνηπολή 18/5
NTEZEPT ΓOY'I'HT	74	14523	δ. Ντοβέρ 15/5
NTEZEPT KIKΓ	77	15320	α. Ν. 'Υόρκη 9/5
NTEZEPT KOYHN	77	15320	ε. Φρίτσαουν 11/4
NTEZEPT ΠPINEΣ	77	15320	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/5
NTEZEPT ΦAΛAKON	80	17100	α. Κόπερ 11/5
NTEKA KOKKOPHT	68	13553	ἀργεί Πειραιά
NTEKA NABIK'E'I'TOP.	65	7700	ἀργεί Γαλαξείδι
NTEKA ΦPATERNITY	68	14342	ἀργεί Πειραιά
NTEAΦIK PHEP.	72	9710	ἀργεί 'Ελευσία
NTEHIC M.	59	8134	ἀργεί Λευκάδα
NTERMPYK	75	35764	α. Αιγούστα 21/4
NTOMINIK	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
NTONA ΣOΦIA	78	15229	δ. Π. Σαίδ 18/5
NTOPA ΠAΠAΛIOY	69	8928	ἀργεί Πειραιά
NTOPIC (δ.)	76	68567	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4
NYΛAΔ	62	12392	ἀργεί Πειραιά
OΔEΛIA	69	3266	α. Σέτε 15/5
OΔYΣCEIA-10	74	15978	δ. Μπρνονμπάτελ 1/5

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	άρχει Πειραιά
ΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΘΕΩΝΗ (δ)	71	17355	α. Πόρτ Τζερόμ 19/5
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	71	9709	α. Χέλανιμποργκ 8/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ)	74	18204	ε. Πειραιά 10/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ (δ)	75	43744	α. Σαβόνα 18/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΛΝΤΟΡ (δ)	76	66259	άρχει Πειραιά 8/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡΥ	72	15498	δ. Κων/πολη 18/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Μομπάσα 24/4
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	ε. Φρεντερρίτσια 14/5
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακός μεταφορές
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΥΝ.	71	17187	δ. Π. Σαίδ 19/5
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	83	24992	μεταφορές Νιγηρία
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	65	3034	ε. Ρουέν 18/5
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	δ. 'Επτάνησος 21/4
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ)	75	76142	α. Άλγυκτίρας 25/4

ΟΞΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΕΡ	75	59636	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΟΞΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	α. Σαβόνα 18/5
ΟΞΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ)	82	49100	ναυπηγ. Φερρόλ
ΟΞΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	δ. Κων/πολη 3/5
ΟΞΑΝ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	ε. Εϊνκάγκ 3/5
ΟΞΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	α. Κάρντιφ 18/4
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	επιwallήθη Άλλοδοπούς
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	δρoί Χελκίδα
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	στό Νάσιζ (αποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΑΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Μομπλ 2/5
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	69	105317	δρoί Άλιβέρι
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	δ. Κων/πολη 15/5
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στό Λόγος 25/4
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	δρoί Γκρέιτ Μπίττερ

Π. Σ. ΠΑΛΛΟΣ	63	18430	άρχει Έλευσινα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ροζάριο 5/4
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Σιγκαπούρη 4/5
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΟΤΣΗΣ	73	8953	α. Λατώνα 17/5
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Γαλαξίδι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	δ. Επάνθηρα 8/5

ΠΑΝΔΩΡΑ (δ).....	67	57794	στον Πειραιά 25/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	72	10410	ε. Όζάκα 17/5
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.....	74	14790	ε. Κεμπέκ 28/4

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ.....	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	84	16794	α. Χάβρη 18/5
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ.....	80	30639	α. Βίλα Κωνστιτούσιον 8/5

ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	άρχει Πειραιά

ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. Πειραιάδ 14/5
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Γκλόστον 15/5
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Σ. Τζών 11/5
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Ναγκόγια 10/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	δργει Πειραιά
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Νταμά 28/4 +
ΠΑΡΟΣ (δ)	73	17355	α. Ήμιγνγκχαμ 17/5 -
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ)	67	45127	ε. Άμπιτζάν 30/4
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Γουακαϊόμα 26/4
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	στη Μεσσήνη 9/5
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Άκαμα 4/5
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Γκλόστον 8/4
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ)	77	125947	δργει Πειραιά

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	δ. Κων/πολη 13/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	α. Φρήπορτ 7/5
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	δ. Γιβραλταρ 9/5
ΠΑΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	ε. Λάγος 20/3

ΠΕΛΑΓΟΣ	78	8378	δ. Σουέζ 20/5
ΠΕΛΑΓΟΣ	82	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Πόρτο Νάγρο 15/5
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Κάλουντιμποργκ 22/3
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ίκονιο 8/5
ΠΕΛΛΗΝΗ	89	1478	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Κοινηγκτόδ 2/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	80	8134	δργει Πειραιά
ΠΕΡΙΘΩΣ	88	44842	ε. Βενετία 17/5
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ"Υ"	71	9623	α. Π. Κορτές 6/5
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Φουκουγιμάδα 24/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ).	56	17212	δργει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 21/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ).	86	43399	α. Πειραιά 21/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ).	57	21977	δργει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ).	80	26467	ε. Πειραιά 28/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1731	α. Πειραιά 18/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 60	71	15599	δ. Ντόβερ 21/5
ΠΕΤΡΟΛΑΓ ΚΑΖ 2 (δ).	77	45755	δργει Πειραιά

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	13532	α. Σινγκάνγκ 8/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Γενοβα 11/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ).	81	24021	α. Σγκαπούρη 1/5
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	δ. Κων/πολη 14/5
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	α. Σμύρνη 11/5
ΠΗΛΕΑΣ	69	10018	α. Μπανγκόκ 8/5
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	αργετ. Άστακό
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	58	6198	αργετ. Ήγουμενίτσα
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ε. Ρουέν 18/5
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	αργετ. Γαλαξείδι
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Μόντρεαλ 12/5
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	αργετ. Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	76	9864	α. Λατώκα 12/4
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	αργετ. Γαλαξείδι
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΑ	68	5537	δ. Παναμά 29/4
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	ε. Χάλιφαξ 11/3
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Κολούμπια 15/5
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ).	66	48801	ε. Ίγκων 13/3
ΠΟΛΥΞΗΝΗ	62	17953	α. Κολόμπο 16/5

ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ἀργεί Πειραιά
ΠΟΛΥΤΩ	68	36385	α. ΧΕΘ Πόλιν 15/4
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	18014	α. Ντόρμπαν 9/5
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Νιούκαστλ 17/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Μίζουσιμα 30/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15580	δ. Παναμά 14/5
ΠΟΠΗ	67	11002	στο Σάντος 18/5
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Παναμά 7/5
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Ρόττερνταμ 18/5
ΠΟΡΟΣ Α' ΛΑΝΤ.	81	10520	α. Ντόρμπαν 24/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἐπισκέψεις Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18856	α. Αλύγουστα 13/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ)	73	17941	α. Καράκας 7/5
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Μοντεβιδέο 19/5
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στό Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΟΥΝΤΕΝΣ	68	9650	δ. Μομπάσα 14/5
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	δ. Έπτανδρα 12/5
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ)	71	60629	δ. Κωνστανή π/σ
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885	α. Ρενγιουνίν 11/5

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724	ἀργύη Πειραιά
ΠΡΑΓΑΓΚΟΝΙΣΤ.....	74	172684	α. Λαύριο 1/5
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ.....	80	157116	ε. Σιγκαπούρη 8/5
ΠΡΩΤΕΥΣ.....	67-	106691	α. Ν. Ὀρλεάνη 19/4
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ.....	75-	16191	α. Λός Ἀντζέλες 13/5
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	75	16163	α. Βομβάη 26/4
ΠΥΘΕΥΣ.....	63	22201	α. Πειραιά 9/5
ΠΥΛΟΣ.....	81	13800	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΠΥΛΟΣ.....	68	10244	ε. Βενετία 19/5
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ).....	57	12875	πρ. «Fortune Leader»
ΡΑΪ'ΝΑ.....	81	32247	ε. Γιούροπορτ 19/5
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 1 (δ).....	77	18325	α. Αιγυψία 2/5
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ).....	79	32023	α. Καβάλα 24/4
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ).....	78	69016	δ. Π. Σάϊδ 13/5
ΡΑΝΙΑ.....	67	9919	α. Σαουθάμπτον 2/4
ΡΕΑ.....	71	9025	ε. Λάγος 15/4
ΡΕΑ.....	56	4275	ἀργύη Πειραιά
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995	ε. Ρουέν 16/5
ΡΕΓΓ'ΝΑ.....	73	9413	α. Βαρκελώνη 19/5

ΡΕΤΙ ΠΑΝΑ 2.....	72	14651	α. Τσαρακιστόν 10/5
ΡΕΝΑ.....	65	11841	α. Ρίτσαρντε Μπαλι 14/5
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ.....	77	9774	α. Κρίστοματα 23/4
ΡΗΛΑΪΑΝΤ.....	83	10299	δργει Γαλαξειδι
ΡΙΒΑ.....	75	9112	ήπισκευε Πειραιδ
ΡΙΟ.....	57	4831	πρ. «Τράδιουφ»
ΡΙΟ ΝΕΤΖΑΝΕΪ Π'Ο.....	59	12270	ήπιλβθη δλοδοπαούς
ΡΟΑΝ (δ).....	58	4270	Διάδλυτ Κίνα
ΡΟΔΟΣΙ.....	87	15382	α. Κολόμιο 9/5
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ).....	80	20416	α. Ν. Ύορκη 13/3
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11180	δργει ΄Αργιστοάι
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611	α. Ραβέννα 17/5
ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348	α. Τρίπολη Λιβάνου 7/5
ΡΟΥΛΑ.....	62	811	α. Λομέ 15/11/84

ΣΑΤ'ΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	64	7606	στη Μομπάσα
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9844	ε. Άμβέρσα 16/5
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	65	14493	ε. Λάγος 26/3
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	66	16186	α. Τσιλινγκουμ 9/5

α. Πειραιάδ 14/5
α. Γκλάστον 15/5
α. Σ. Τζών 11/5
α. Ναγκόγια 10/5
άρχει Πειραιά
α. Νταμάι 28/4
α. Ίμινγκχαμ 17/5
ε. Άμπιτζάν 30/4
ε. Γουακαγιόμα 26/4
στή Μεσσηνή 9/5
ε. Άκαμπα 4/5
ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Γκλάνστον 6/4
άρχει Πειραιά

δ. Κων/πολη 13/5
α. Φρήπορτ 7/5
δ. Γιβραλτάρ 9/5
ε. Λάγος 20/3

δ. Σουζέ 20/5
μεσογειακές μεταφορές
α. Πόρτο Νονάρο 15/5
α. Κάδουντιμπορκ 22/3
α. Ικόνιο 8/5
μεσογειακές μεταφορές
ε. Κουινγκκρά 2/5
άρχει Πειραιά
ε. Βενετία 17/5
α. Π. Κορτές 8/5
α. Φουκουγιόμα 24/4
άρχει Πειραιά
α. Πειραιά 21/5
α. Πειραιά 21/5
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 28/4
α. Πειραιά 18/4
δ. Ντόβερ 21/5
άρχει Πειραιά

α. Ειναγκώνγκ 8/5
α. Γνόβα 11/5
α. Σικαπούρη 1/5
δ. Κων/πολη 14/5
α. Σμιζου 11/5
α. Μπανγκόγκ 8/5
αργεί 'Αστακό
αργεί 'Ηγουμενίτσα
ε. Ρουέν 18/5
αργεί Γαλαξείδι
ε. Μόντρεαλ 12/5
αργεί Λομπτό
α. Λατώκα 12/4
αργεί Γαλαξείδι
δ. Παναμά 28/4
ε. Χόλιφαξ 11/3
α. Κολούμπια 15/5
ε. 'Ιχλών 13/3
α. Κολόμπο 16/5

άρχει Πειραιά
 α. Χέυ Πόιντ 15/4
 α. Ντόρμπαν 9/5
 άρχει Χαλκίδα
 α. Νιούκαστλ 17/5
 α. Μίζουσιμα 30/4
 δ. Παναμά 14/5
 στο Σάντος 18/5
 δ. Παναμά 7/5
 α. Ρότερνταμ 18/5
 α. Ντιρμπαν 24/4
 επισκοπής Πειραιά
 α. Αύγουστα 13/4
 α. Καράκας 7/5
 α. Μοντεβίδεο 19/5
 στο Σουέζ (άποθήκη)
 ε. Μομπάσα 14/5
 δ. Έπτανησα 12/5
 ο. Κω/μολη 20/5
 α. Ρεγιουνιόν 11/5

αργεί Πειραιά
 α. Λαύριο 1/5
 ε. Σιγκαπούρη 8/5
 α. Ν. Ὁρλάντ 19/4
 α. Λός Ἀντζελες 13/5
 α. Βομβάη 26/4
 α. Πειραιά 9/5
 ε. Σιγκαπούρη 19/5
 ε. Βενετία 19/5
 πο. «Fortune Leader»
 ε. Γιούροπορτ 19/5
 α. Αιγύπτος 16/5
 α. Καβάλα 24/4
 δ. Π. Σάϊδ 13/5
 α. Σαουθάμπτον 2/4
 ε. Λάγος 15/4
 αργεί Πειραιά
 ε. Ρουέν 16/5

α. Πυθαγόρειον 10/5
α. Γεωργίου Μπαλή 14/5
α. Κρίστομπαλ 23/4
ἀργεῖ Γαλαξίδι
ἐπισκευὴ Πειραιᾶ
πρ. «Τράδισμα»
ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Διάλυση Κίνα
α. Κολόμπε 9/5
α. Ν. Ὑόρκη 13/3
ἀργεῖ Ἀργυροστόλι
α. Ραβέννα 17/5
α. Τρίπολη Λιβάνου 7/5
α. Λομέ 15/11/84

στή Μομπάσα
ε. Άμβέρσα 16/5
ε. Λάγος 26/3
α. Τσιμινγκάμ 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 ΡΕΪ	71	7013	ε. Βενετία 10/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5983	ε. Ντουάλα 3/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8847	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5851	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΛΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	δ. Σουέζ 29/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Καλουμπουργκ 17/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29280	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 9/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Τζέντα 29/3
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	α. Μπιλμπάο 17/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	στό Σάντος 18/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	α. Χιροσίμα 28/4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ε. Καμπάι 14/5
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884	α. Σάν Νικόλας 9/5
ΣΑΝΡΑΪΖ	75	1999	α. Πόρτο Έμποδοκλε 7/5
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	8160	ε. Μασσαλία 18/5
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΟΡ	72	9983	α. Χαμίνα 18/5
ΣΑΝΤΟ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Πόρτγκρουπ 8/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΣΑΞΣΟΡ III	76	16983	α. Σάντα Φε 30/4
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Γουάλα 15/5
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο Ίανέιρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άρχει Σετσουμάλ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	άρχει Πειραιά
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948	α. Λός Πάλας 12/5
ΣΕΛΑΣ	63	10947	επιβλήθη Άλλοδαπούς
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	α. Χοντρίντα 19/10/84
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	άρχει Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Γιούροπορτ 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	12081	ρ. Ποντισερύ 8/4
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Ρίο Ίανέιρο 9/5
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρ. «Σήγκαλ»
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. Άμβέρσα 4/5
ΣΗ ΣΤΑΡ	78	9784	ε. Λόγος 23/4
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	71	13631	ε. Νιούκαστλ 1/5
ΣΗ ΤΑΪΝΤ	71	9810	ε. Λόγος 9/5
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36485	α. Ροζάριο 17/5
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Γιοκοχάμα 16/5
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Πειραιά 15/5
ΣΙΔΩΝ	68	2202	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Καράτσι 30/4

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Κων/πολη 12/5
ΣΙΛΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΕ	76	11866	ε. Μπρισμπαϊν 21/5
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Σουάνοκ 22/5
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	ε. Άμβούργο 20/5
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΪ'ΝΤ	77	11272	α. Γιβραλτάρ 13/5
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Χόγκ Κόγκ 13/5
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	9981	α. Λός Πάλας 14/5
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Ν. Όρλεάνη 4/5
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305	α. Πενάνγκ 20/5
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	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	68	10683	α. Λεμσσό 20/5
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	85	10511	υπό ναυπήγηση
ΣΚΑΠΓΟΥΪ'ΝΤ	70	9077	α. Π. Χάρκωρτ 11/5
ΣΚΑΠΛΕΪ'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	στή Μομπάσα
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	58980	α. Μέντα 15/5
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	δ. Σουέζ 7/5
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Πειραιά 30/4
ΣΟΒΕΡΕΪ'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	άρχει Γαλαξείδι
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	δ. Μπαναμάτελ 10/3
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άρχει Έμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕΪ'Κ (δ.)	61	20433	Διάλυση Πακιστάν
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	άρχει Έλεουσίνια
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15384	α. Μπρέικ 8/5
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρώην «Santa Sofia»
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	στό Ρίβερ Πλαϊντ 12/5
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	άρχει Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Κίλλινγκχολμ 21/5
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	α. Γιοκοχάμα 13/5
ΣΤΑΔΙΩΝ	75	18701	δ. Κων/πολη 10/5
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	άρχει Έλεουσίνια
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	στό Φλάσσινγκ 18/5
ΣΤΑΜΟΣ	85	33300	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	οψωσε λιβεριανή
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Αύγουστα 5/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	ε. Νάπολη 20/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Ρίο Ίανέιρο 10/5

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	άρχει Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Χόγκ Κόγκ 14/5
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Ναπιέρ 18/5
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	δ. Θέρωντ 'Αϊλαντ 15/5
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Αύγουστα 12/5
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9881	α. Λός Άντζελες 14/5
ΣΤΑΣΙΑ	70	16844	δ. Ντόβερ 2/5
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Κορούνα 10/5
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (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.)	85	30490	ε. Μπαλντ 2/5
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	δ. Π. Σάις 7/5
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στό 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. Όρλεάνη 17/4
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	επιβλήθη Ταϊβανούς διαλυτές
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	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 Ίθακη

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	ε. Τέμα 3/5
ΤΑΚΗΣ Η	57	8508	επιβλήθη 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	4238	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	α. Λός Άντζελες 15/5
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	δ. Σκάω 5/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Τσάρλεστον 11/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪ'Ν	73	19420	α. Σινγκαπούρη 14/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15389	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΤΑΞΙΑ (δ.)	69	63989	στή Βόνη 20/5
ΤΑΞΙΑ	62	14150	δ. Κων/πολη 18/5
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Βαλτιμόρη
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344	στό Καυμάν Μπράκ 8/5
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	δ. Σουέζ 20/5
ΤΑΥΡΟΣ	73	17848	α. Τζαμπαν 9/5
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Λός Άντζελες 16/5
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14589	ε. Σινφουέγκος 29/4
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ	72	9081	άρχει Άστακό
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160	δ. Παναμά 18/5
ΤΖΕΪ'ΝΤ	74	8915	ε. Π. Χάρκωρτ 15/5
ΤΖΕΪ'ΝΤ II	80	9100	α. Λός Πάλας 13/5
ΤΖΕΪ'ΝΤ III	80	9100	α. Λός Πάλας 19/5
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	επιβλήθη
ΤΖΙΜΥ	68	13847	ε. Ρουέν 14/5
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Χάμπτον 5/5
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΤΖΩΝ	71	13857	δ. Έπτανησα 9/5
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ	77	16278	α. Μπρισμπαϊν 17/5
ΤΖΩΝ Κ.	78	15384	α. Κόρπους Κρίστι 23/4
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Μπάχα Μπλάνα 18/4
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Καράτσι 18/5
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	άρχει Μπαφεντόνια
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Σαφάγκα 1/5
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Σιζέϊν 15/5
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Σινγκαπούρη 16/5
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	άρχει Έλεουσίνια
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	δ. Παναμά 12/4
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	ε. Τής 15/5
ΤΗΘΥΣ	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	άρχει Πειραιά
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. Άμβέρσα 3/5
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	άρχει Πειραιά
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Σάντος 13/4
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Ντακόρ 11/5
ΤΟΝΥ	62	8248	ε. Πειραιά 16/5
ΤΟΣΟΤΗΣ	74	19186	ε. Άμβούργο 14/5
ΤΟΣΟΤΗΣ	71	9082	δ. Παναμά 11/5
ΤΟΠΛΑΣ	85	28000	α. γκλάνστον 22/4
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	α. Μπουένος Άϊρες 5/3
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	Διάλυση Ταϊβάν
ΤΟΥΑΡΕΚ	74	13639	επιβλήθη Άπω Άνατολή
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	άρχει Πειραιά
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	α. Ταιτακόνγκ 10/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΛΑΪ'Τ	68	25327	α. Γάνδη 11/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	δ. Σουέζ 11/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Μόντρεαλ 11/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥΪ'ΝΤ	81	16500	α. Σάλλου Βόε 5/5
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Γιοκοχάμα 3/5
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	δ. Κων/πολη 12/5
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	άρχει Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	α. Λός Πάλας 18/5
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΤΡΟΪ'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	ε. Σουέζ 14/5
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	79	1580	α. Φουτζέιρα 19/5
ΤΡΟΥ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Χάλλ 15/5
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Σινγκαπούρη 14/5
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	δ. Π. Σάις 10/5

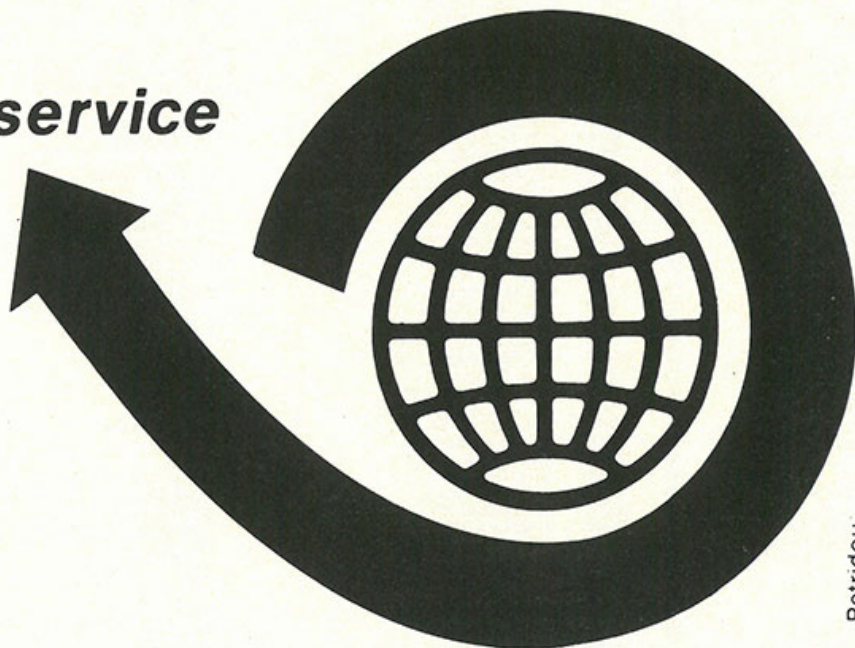
ΤΥΧΗ	70	10886	α. Κεμπέκ 3/5
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	α. Σουέμα 23/4
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19186	α. Πειραιά 15/5
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2187	άρχει Πειραιά
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Λομέ 24/4
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Νταμάμ 12/5
ΦΑΙΑΣ	70	11489	άρχει Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΡΩΝ	56	5382	ε. Ρίτσοντς Πηλ 18/5
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Ρεσίφ 3/5
ΦΑΜΙΛΛΑ ΑΪ'ΒΟΡΥ	77	9477	α. Άμβούργο 21/5
ΦΑΜΙΛΛΑ ΑΝΤΩΝ	81	11500	άρχει Πειραιά
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	α. Σάν Χουάν 10/5
ΦΑΜΙΛΛΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	α. Μομπάσα 14/5
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Σαβάννα 10/5
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	άρχει Χαλκίδα
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	α. Γένοβα 15/5
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	στή Βενεζουέλα 6/5
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	στή Φουτζέιρα
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Άμβέρσα 17/5
ΦΕΪ'ΡΟΥΖ I	83	17217	δ. Παναμά 1/5
ΦΕΪ'ΡΟΥΖ II	84	19049	ε. Ταϊτσούνγκ 30/4
ΦΕΪ'ΡΟΥΖ III	84	19049	α. Φορμάντλ 17/5
ΦΕΪ'ΡΟΥΖ IV	84	19049	ε. Γρηκίχι 12/5
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	22297	α. Φορμάντλ 2/4
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600	α. Σάλλου Βόε 5/5
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	δ. Σουέζ 3/5
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Άννα Μπαλι 12/5
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48882	α. Αύγουστα 30/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	α. Ρουέν 10/5
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	α. Βικτόρια 5/5
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Μπαλμπά 21/5

ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24814	ε. Π. "Αρθουρ 4/5	76	33107	δ. κων/πολη 21/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	επωλήθη "Αλλοδαπούς	88	2928	πρώην "ΗΑΜΝΟ"
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	δ. Κων/πολη 12/5	85	22629	δ. Ντόβερ 16/5
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	δ. Παναμά 12/5	70	16149	δ. Σκάω 3/5
ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Λούρι 28/4	70	12463	α. Κάρτσι 20/5
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	ε. Βόλο 24/4	58	12377	δ. Αργεί Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	ε. Π. Σάϊδ 10/5	77	39366	α. Λός "Αντζελες 14/4
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	ε. Πειραιά 2/4	69	10016	ε. Βισκαπατόν 18/5
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 28/4	68	10016	ε. Κέϊν Τάουν 21/5
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Ντούλα 30/4	68	10121	επισκευές Χαλκίδα
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Ρουέν 28/4	69	10016	α. Σιγκαπούρη 3/5
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ε. Πειραιά 22/4	69	10016	επισκευές Χαλκίδα
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	ε. Φλάσσινγκ 9/5	68	10121	επισκευές Χαλκίδα
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	α. Τζέντα 30/3	69	10016	α. Γιβραλτάρ 17/5
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	ε. Ταμπόκο 10/5	69	10016	α. "Αλεξάνδρεια 7/3
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	δ. Παναμά 15/5	69	10016	ε. Τζέντα 14/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	δ. Σουέζ 13/5	81	23000	ε. Πόρτ Τζέφερσον 13/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	δ. Σουέζ 20/5	73	6680	δ. Αργεί "Αμβέρσα
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	α. Ντάρμπαν 7/5	72	6671	ε. Πειραιά 20/5
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	δ. Αργεί Χαλκίδα	67	5517	δ. Μπρανσμπάτελ 7/5
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444	ε. Νιούκαστλ 20/5	68	5527	ε. Ντάρμπαν 10/5
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562	ε. Χώρ Φακάν 1/4	79	1594	ε. "Εσπεργκ 19/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Π. "Αντζελες 15/5	75	16421	ε. Κρόφτον 17/5
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	στο Χώρ αλ Ζουμπαίρ	67	3831	δ. Αργεί Πειραιά
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	ε. "Αμπιτζάν 30/4	70	4145	ε. Φλάσσινγκ 6/5
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	επωλήθη διάλυση	82	41223	δ. Αργεί Πειραιά
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	α. Σάντος 13/5	58	8369	ε. Λάγος 8/5
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	στο Λάγος 30/4	78	16935	ε. Ν. "Ορλεάνη 18/5
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	α. Ρόττερνταμ 22/5	69	28203	μεσογειακές μεταφορές
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	δ. Παναμά 28/4	57	1328	α. Ρός Τανούρα 22/4
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Τζάκσονβιλ 15/5	61	13360	μεσογειακές μεταφορές
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	μετ. "Reefer Progress" (Κ.)	57	2361	ε. Πειραιά 15/5
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	μεταφορές Πετροικού	85	12369	α. Λός Πάλμας 27/3
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277	δ. Γιβραλτάρ 28/4	75	11442	δ. Παναμά 12/5
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	μετον. "Αφρός" ("Ελλ.)	73	6680	α. Π. Χάρκωρτ 14/5
ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Βαλλέτα 26/4	71	10024	δ. Αργεί Χαλκίδα
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Μαντράς 15/5	73	3717	μετ. "Λέρος Τσάλλεντζερ" (Μ.)
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Μπορντώ 20/4	67	28021	
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11189				

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

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



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
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	2058
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14871
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ *	71	4940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.) *	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (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.)	66	1718
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	78	12488
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΙΚ (π.)	77	12488
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	78	12488
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28848
ΑΪ'ΚΟΝ *	71	27958
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪ'ΛΑΝΤΕΡ (Μόλ.)	66	9135
ΑΪ'ΝΤΗΛ (Μόλ.)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)	69	15850
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930

ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΤΣΟΥ *	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	68	25133
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ *	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΒΥΟΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ M.I. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	128621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9877
ΑΛΚΜΑΝ *	66	27985
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.) *	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (N.Z.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.) *	82	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	67	21457
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129798
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	12004
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	18451
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088

α. Ρεσίφ 20/5		
α. Ρόττερνταμ 29/5		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Αιγύουσα 1/8		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Σουέζ 20/3		
ε. Ν. Όρλεάνη 1/8		
δ. Κων/πολη 18/5		
ε. Παράναγους 28/5		
α. Βενετία 4/5		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. «Asia Successa»		
ε. Ν. Όρλεάνη 20/4		
α. Ναγκόνια 24/5		
δ. Π. Σαίβ 30/5		
δ. Γιβραλτάρ 21/5		
α. Μποχράιν 30/5		
δ. Σουέζ 25/5		
ε. Κόμπε 31/5		
α. Μπιζέρτα 29/5		
δ. Ντόμπερ 25/5		
ε. Σουέζ 3/6		
α. Ν. Όρλεάνη 3/6		
ε. Γένοβα 31/5		
α. Βρέμν 21/5		
ὤψωσε ελληνική		
ε. Βαλένσια 2/8		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Σουέζ 12/5		
ἀργεί Πειραιά		
στο Χωρ αλ Ζουμαϊρ		
ε. Κακινάδα 19/4		
α. Κουβέϊτ 10/5		
ἐπισκευές Πειραιά		
ε. Σάουθεντ Άννορατζ 28/5		
ἀργεί Πειραιά		
α. Λός Άντζελες 22/5		
α. Μπάνα Μπλάνκα 18/5		
ε. Βολταράο 31/5		
ε. Σάν Χουάν 28/5		
ε. Σινγκάπυρ 13/5		
στο Ταμπίκο 6/6		
δ. Επτάνησα 17/5		
ε. Ταγγέρη 1/5		
α. Τενερίφ 2/5		

δ. Ντόμπερ 15/5		
α. Κολούμπια 25/5		
α. Σάν Λορένζο 30/5		
ε. Πράια Μόλε 25/5		
α. Ροζάριο 2/5		
α. Βενετία 27/5		
ε. Ν. Όρλεάνη 28/5		
α. Σιγκαπούρη 18/5		
δ. Σουέζ 2/6		
α. Π. Άρθρουρ 23/5		
α. Μπουένος Άίρες 11/5		
δ. Κων/πολη 4/5		
α. Κασαμπλάνκα 31/5		
α. Πειραιά 28/5		
ἀργί Μπουένεϊ Μπαϊ		
δ. Γιβραλτάρ 15/5		
ε. Ρουέν 20/5		
δ. Σουέζ 21/5		
στις Μπαρμπάνος		
πρ. «Calafranca»		
α. Νικόσια 24/5		
δ. Π. Σαίβ 28/5		
στο Τζουμπόλη (ἀποθήκη)		
ἀργί Χώγκεσαντ		
στο Τουτικριν 20/5		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Κων/πολη 22/5		
στον Πειραιά		
α. Τζέντα 5/4		
α. Ίκτσον 1/3		
α. Βαλένσια 1/8		
α. Ρίο Άνέιρο 28/5		
α. Ρίο Άνέιρο 17/5		
α. Γιοκοχάμα 31/5		
α. Ν. Ζηλάνδια 30/5		
ἀργεί Πειραιά		
α. Γιούροπορτ 18/5		
ἀργεί Καράτσι		
ἀργεί Πειραιά		
α. Χόμπτον 20/5		
πρ. «Kohokohe»		
ε. Γάνδη 30/5		
ε. Επτάνησα 21/4		
ε. Γιοκοχάμα 29/5		
ε. Μαντράς 22/4		
α. Φρημάντλ 23/5		
α. Γκρεσίβ 29/4		
α. Λός Άντζελες 19/5		
ἀργεί Πειραιά		
α. Πειραιά 29/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Φιλαδέλφεια 5/5		
α. Ν. Όρλεάνη 18/5		
ὤψωσε σημαία Όνδούρας		
ε. Ρόδο 13/5		
στο Σάφι		

ΑΝΝΑΜΠΕΛ (Μόλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11408
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) *	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΖΕΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	78	11477
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	11408
ΑΝΤΖΕΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΖΕΪ'ΝΤΙΑ (π.)	70	10888
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	70	15898
ΑΝΤΖΕΜΠΕΡΙΝΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	78	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	68	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΧΑΓΚΙΟΣ (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.)	78	125485
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΑΪ'Υ (π.δ.)	68	30522
ΑΡΚΟ (κ.)	68	1183
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	68	30847
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 ΑΪ'Λ'ΝΤ	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	78	16366
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154

ΒΑΪ'ΣΠΟ'Ι (κ.)	65	21374
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16823
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	18258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.) *	76	65917
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.) *	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15881
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΡΑ *	65	24314
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	78	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ *	72	19654
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	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
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΝΙΟΝ No. 1 (π.)	67	11874
ΓΙΟΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΣ ΓΙΟΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΝΤΑ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	82	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΕΪ' (π.)	65	21261
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ Π.	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΖΚΩΒΗ (Φλ.)	68	8915
ΓΟΥΑΪ'Ζ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕΪ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΪ'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΞΤΓΟΥΪ'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΞΤΦΑΟΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΞΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΪ'ΤΣΑΡ	67	23347

α. Λός Πάλας 19/5		
δ. Σουέζ 2/5		
ἀργεί Χαλκίδα		
ε. Ροζάριο 23/6		
α. Βανκούβερ 15/5 *		
ε. Τουμασίνα 20/4 *		
δ. Σουέζ 21/5		
α. Δακάρ 20/5		
δ. Γιβραλτάρ 9/3		
ε. Χόγκ Κόγκ 24/5		
δ. Π. Σαίβ 29/5		
ὤψεστευε ελληνική		
α. Σάν Φραντσκο 30/4		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Κων/πολη 28/5		
ε. Χιούστον 24/5		
α. Λά Γκούλεϊ 30/5		
ἀργεί Χαλκίδα		
ε. Χάβρη 31/5		
δ. Μπανσμπάτελ 28/5		
δ. Σουέζ 12/3		

ἀργεί Μπουένεϊ Μπαϊ		
δ. Κων/πολη 28/5		
ἐπωλήθη		
ἀργεί Πειραιά		
ὤψεστευε ελληνική		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ντόντρεχ 4/6		
δ. Γιβραλτάρ 30/3		
δ. Μπανσμπάτελ 28/5		
α. Ρίο Άνέιρο 22/5		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Κέιπ Τόουν 2/6		
ε. Πόρτο Βέσμε 31/5		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Ντουμπάϊ 10/5		
α. Λός Πάλας 22/5		
ε. Μαζατλάν 5/5		
α. Ρίο Γκράντε 22/5		
δ. Π. Σαίβ 29/5 *		

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝ	68	22798	ε. Μπορντό 27/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΟΥ (μ.)	70	58799	α. Σαλβαντόρ 19/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ (μ.)	71	58800	α. 'Αμβέρσα 31/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Γουμπάρδο 18/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (μ.)	57	9158	διόλυση 'Ινδία
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	128261	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	128260	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	68	39042	πρ. «Dononapla»
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	αργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	ε. Τζακάρτα 18/5
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπελ 'Αλι
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Χιούστον 24/5
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	αργεί Μπλαγκουότερ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ (κ.)	77	6597	ε. Μασσαλία 21/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Μ.)	63	10523	διόλυση 'Ινδία
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	10794	στη Γκαζουέτ 23/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	68	6845	α. Μομπάσα 28/5
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Ν. 'Ορλεάν 28/5
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 1/6
ΔΩΤΩ	68	35191	δ. Γιβραλτάρ 31/5
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	στον Πειραιά 29/5
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Πειραιά 27/4
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	α. Γκνάντοκ 28/5
ΕΛΕΝΑ (κ.)	70	17247	πρ. «Frances»
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Ρίο Γκράντε 12/4
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Ντουμπάι 27/5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	α. Γιούροπουρτ 4/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	πρ. «Lycsoh»
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	στη Βενετία 14/5
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9894	δ. Παναμά 31/5
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24786	δ. Γιβραλτάρ 24/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200	α. Ρίο Γκράντε 25/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	α. Μπουσόν 11/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ρός Τανούρα 29/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.)	76	150518	ε. Μπούλλεν Μπαίη 28/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893	α. Πενάγκν 22/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	80491	πρ. Ντουμπί 5/5
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (Μόλτ.)	69	12102	ε. 'Ακαγιούτλα 10/5
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6186	πρ. Μαντουδία
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	αργεί 'Αστακό
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Ν. 'Ορλεάν 4/6
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	ε. Τζουμπάι 21/5
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044	δ. Σουέζ 23/5
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995	α. 'Αμβέρσα 1/6
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	α. Αύγουστα 15/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ε. Κινούρα 22/5
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	δ. Σκάω 14/5
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Σιτακόνγκ 2/6
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	α. Σαλβαντόρ 24/5
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900	α. Σάο Σεμπαστιάν 20/9
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ε. Σάντος 28/5
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21390	αργεί 'Ιτα
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35408	
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16386	α. Μπ. 'Αίρες 18/4
ΖΕΝΙΘ (Μ.)	66	11087	επώληση Διάλυση
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σαφάκια (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	πρ. «Σκιάθος»
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	α. Σιγκαπούρη 18/5
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/5
ΖΗΝΗ	79	18379	δ. Κων/πολη 2/5
ΗΡΑ	79	18390	δ. Κων/πολη 18/5
ΗΡΑΙΑ (κ.)	67	8799	α. Κοτόνο 17/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	δ. Σουέζ 22/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.β.)	53	5691	αργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	78	37850	ε. Ρίτσαρντ Μπαίη 3/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	76	11003	στη Μπόρα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	75	37431	α. Π. Τάμπι 25/5
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	αργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	δ. 'Επτόνησα 10/5
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Φρεντερίτσα 14/5
ΙΜΑ	68	27989	α. Παρανάγου 28/5
ΙΔΙΑΝΑ (λ.β.)	77	11280	α. Φουτζέιρα 18/5
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524	δ. Γιβραλτάρ 2/6
ΙΩΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5890	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΝΙΑΝ ΓΚΡΕΪΣ (Μαλ.)	58	3825	αργεί Πειραιά
ΙΩΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	αργεί Πειραιά
ΙΩΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999	δ. Σουέζ 18/5
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΑΪ (Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	αργεί Πειραιά
ΙΩΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΥ Ι (π.)	70	3971	α. Ρουέν 1/5
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	α. Λός 'Αντζελες 27/5
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Ρίο 'Ιανέιρο 25/5
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	α. Ν. 'Υόρκη 29/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631	
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Ροζάριο 29/4
ΚΑΔΜΟΣ (λ.β.)	59	5051	αργεί Πειραιά
ΚΑΘΥ (κ.)	68	11533	α. Χοσσίμα 7/5
ΚΑΛΑΝΙΪ'Α (Κεάλ.)	65	11841	πρ. Καράσι 24/6
ΚΑΛΑΙΟΠΗ (κ.)	70	18828	α. Αύγουστα 12/5
ΚΑΛΑΙΟΠΗ ΙΙ (λ.)	83	17086	α. Χιούστον 12/4
ΚΑΛΑΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Βαλέντσια 15/5
ΚΑΛΑΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	ε. Γκουαγιακούλ 8/5
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Ν. 'Ορλεάν 30/5
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	δ. Σουέζ 30/5
ΚΑΜΑΡΑ	77	38112	α. Βανκούβερ 1/6
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Μπέιρα 30/4

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	αργεί Π. οφ Σπαιήν
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	πρ. «Καπετάν Γιάννης»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	18984	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (κ.)	68	24894	α. Π. Μαχόμεντ Κασίμ 17/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2986	ε. 'Ασάμ 30/5
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	16286	ε. Π. Κέλανγκ 24/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	α. Ρουέν 6/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	στη Βιόλα Μακάε (άποθήκη)
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	α. 'Αλ Ρουαί 3/6
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301	δ. Σουέζ 30/4
ΚΑΡΙΝΑ Ι (δ.π.)	76	19018	α. Ούλσάν 18/5
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9208	α. Μασσάουα 31/5
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	α. Πειραιά 7/5
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΪ'ΝΤ (Μ.)	58	2448	στο Μπουότο
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σαουδική 'Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	αργεί Πειραιά
ΚΕΪ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	ε. Φορτδουν 3/6
ΚΕΪ'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24868	πρ. «Καπετάν Κωστής»
ΚΕΪ'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741	δ. Ντόβερ 25/5
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79989	στη Κοντούμπνια 3/6
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	πρ. «Landwood»
ΚΛΕΙΩ (π.)	75	178009	ανάμενι 'Ουάν
ΚΟΜΠΟΣ (π.)	67	3809	α. Ν. 'Ορλεάν 25/5
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	δ. Γιβραλτάρ 8/6
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200	δ. Κων/πολη 7/6
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	αργεί Πειραιά
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Παλάου Σαμπού 10/5
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	18221	α. Βανγκρεί 12/6
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	18221	α. Λύττελτον 14/6
ΚΟΥΡΙΟΝ (κ.)	59	20514	α. Κολόμπο 11/6
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	α. Κούβα 29/5
ΚΡΑΝΤΟΡ (π.)	64	2304	α. 'Ακαγιούτλα 20/5
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793	ε. 'Επτόνησα 9/6
ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟΝ (π.)	70	73526	ε. Ρίτσαρντ Μπαίη 28/5
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΙΣΟΣ (λ.β.π.)	68	15809	στο Ντάρμαν 28/5
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087	α. Φόινες 29/5
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	α. Κλέμε 11/6
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66	3188	επώληση 'Αλλοδαπούς
ΚΥΘΗΡΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	ε. Λεμεσό 22/5
ΚΥΠΡΙΟΣ (δ.κ.)	74	122814	επώληση 'Αλλοδαπούς
ΚΥΠΡΙΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493	αργεί 'Ελευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12887	ε. Πειραιά 31/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056	δ. Σουέζ 1/6
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μόλτ.)	59	6140	αργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑΪ'Κ (π.)	71	13186	α. Νητρόιτ 14/6
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΘΥ (δ.)	53	11230	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	α. Παραμαρίμπο 20/5
ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)	69	12000	α. 'Αμβέρσα 18/6
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	ε. Ρόττερταμ 17/6
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	δ. Σουέζ 24/5
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Μαντράς 14/6
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	ε. Δεμερρά 12/6
ΛΑΤΙΝΙ (μ.)	68	28481	α. Παρανάγου 30/5
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Σιγκαπούρη 9/6
ΛΕΝΑ	68	22449	α. Κομά Μπαίη 7/6
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982	δ. Σουέζ 18/5
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	μετ. «Πήλαρος»
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	διόλυση Φορμόζα
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106	ε. Φός 18/6
ΛΙΑ (π.)	65	15887	α. Γδύνια 20/5
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	18323	α. Τορρέγιεβο 29/5
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	αργεί Πειραιά
ΛΟΥ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	α. Ντάρμαν 17/6
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	στο Ρός αλ Χάιμα 4/6
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μαλ.)	(2)	11229	α. Ντάρμαν 13/6
ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992	α. Γιούροπουρτ 9/5
ΜΑΪ'ΣΤΡΟΣ	69	18840	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/6
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064	πρ. «Julia»
ΜΑΚΡΟΦΡΕΤ	69	8064	πρ. «Αριέττα»
ΜΑΛΟΟΥ	70	12579	α. 'Αμβέρσα 29/5
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	14498	ε. Κουβέιτ 30/5
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Λάγος 4/6
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	38634	ε. Μοντεβιδέο 13/6
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	δ. Παναμά 6/6
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	πρ. «Emma Oldendorf»
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	στο Τούεβαν
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	δ. Κων/πολη 8/6
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ ΙV (δ.π.)	60	13339	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Νάροβικ 14/6
ΜΑΡΙΟΛΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. 'Αμβέρσα 18/6
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	ε. Τέμα 13/6
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. Σουέζ 10/6
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687	α. Λός 'Αντζελες 14/6
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ε. 'Ελ 'Αγκάμι 'Αϊλάντ 10/6
ΜΑΡΙΩ	65	17238	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Μ.)	68	8370	πρ. «San Benito»
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Κων/πολη 8/6
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	α. Μπενόρ 6/6
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	18623	πρ. «Constellation II»
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	α. Τζέντα 5/4
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Μπαρναγκουίλα 29/5
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	α. Τζακσονβίλ 30/5
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	58	3903	αργεί Κουβέιτ
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	ε. Φιλανδελφία 12/6
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Λός Πάμας 18/6
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638	α. Λεμεσό 4/6
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Κάγιαρι 5/6
ΜΕΡΥΑΛΑΝ	70	15216	δ. Σκάω 8/5
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μπόου (άποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522	α. Θέονα 1/6

ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	68	10715
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983
ΜΙΑ	80	15552
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΜΙΑΧΤΟΣ	82	35000
ΜΙΑΛΥ (κ.)	78	21372
ΜΙΜΗ Μ. (Μ.Α.Τ.)	69	13525
ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19081
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΙΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	78	18953
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	78	19833
ΜΠΑΞΙΟΝ (κ.)	68	13708
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1480
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520
ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΝΤ	68	10398
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	18073
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	58273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31881
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38803
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Τ'Α (κ.)	70	9089
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	68	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8384
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137
ΝΕΡΑ'Γ'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	68	15625
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	8171
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	78	35567
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	8123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	58	2163
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	34000
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	68	22260
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129
ΝΤΟΛΑΥ ΙΙ (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΣΕ (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.)	68	22280
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΒΕΡΣΗΖΑΡΓΚΟΝΩΤ (Βρ.Δ.)	75	69222
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	63	11120
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095

α. Τζέντα 8/8		
α. Πειραιά 11/12		
δ. Σουέζ 14/8		
α. Βιτόρια 21/5		
πρ. «Είραμα»		
δ. Ντόβερ 9/8		
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/8		
δ. Μπανσιμπάτελ 4/8		
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 20/5		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/8		
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/5		
α. άργει Ν. 'Ορλεάνη		
α. Χιούστον 29/5		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/5		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/8		
άργει Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/8		
άργει Ν. 'Ορλεάνη		
α. Βαλτιμόρη 7/8		
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/8		
άργει Ν. 'Ορλεάνη		
άργει Ν. 'Ορλεάνη		
α. Βαλτιμόρη 12/8		
άργει Ν. 'Ορλεάνη		
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/8		
α. Σεβίλλη 7/8		
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/8		
άργει Ν. 'Ορλεάνη *		

άργει Ν. 'Ορλεάνη *		
πρ. «Florehe»		
α. Αύγουστα 17/5		
δ. Παναμά 11/8		
δ. Ντόβερ 28/5		
ε. Λέγκχορν 14/8		
α. Σαγκάι 25/5		
α. Ρουέν 18/5		
άργει Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Γιβραλτάρ 30/4		
α. Πόρτ 'Αρθουρ 12/8		
στό Μονφαλκόνε 12/8		
στη Νιγηρία		
α. Λας Πάλλας 20/5		
α. Σιγκαπούρη 12/8		
ε. Γιούροπουρτ 15/8		
άργει Πειραιά		
στό Μπουσίρ		
πρ. «Lord Strathcona»		
ε. Μανζανίλο 11/5		
δ. Γιβραλτάρ 17/8		
δ. Π. Σαϊδ 18/8		
α. Φουτζίρα 8/8		

α. Τάμπα 11/8		
α. Σιγκαπούρη 28/5		
ε. Μομπά 12/8		
δ. Σουέζ 28/4		
ε. Κόρπους Κρίστι 13/8		
α. Λισσαβόνα 18/8		
α. Κολόμπο 21/5		
μεσογειακές μεταφορές		
μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.		
ε. Π. Καμπέλο 7/8		
α. Λας Πάλλας 9/8		
α. Καράτσι 14/8		
δ. 'Ελσινόρη 30/8		
άργει Πειραιά		
α. Ντουμπάι 11/8		
ε. Τουλών 18/5		
ε. Δουνκέρκη 14/5		
α. Καζαμπλάνκα 12/8		
α. Δακά 5/8		
μετ. «Λιμνιά» (κ.)		
στυ Καλκούτα		
α. Κεμπέκ 7/8		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Π. Σαϊδ 12/8		
άργει Πειραιά		
α. Ν. 'Υόρκη 22/5		
άργει Χαλκίδα		
α. Σχζέσιον 22/4		
δ. Σουέζ 18/4		
ε. Καράτσι 15/8		
α. Μομπά 9/5		
ε. Πειραιά 24/5		
α. Ροζάριο 8/8		
άργει Στυλίδα		
α. Χόγκ Κόγκ 7/8		
άργει Πειραιά		
δ. Παναμά 8/8		
δ. Σουέζ 9/8		
ε. Λάγος 28/5		
α. Βαλένσια 17/8		
στό Βισκαπατάνι		
ε. Κολόμπο 15/8		
στό Παλδου Σαμπού (άπο		
ε. Μπ. "Άιρες 27/8 8/8κ)		
α. Γιβραλτάρ 12/8		
ε. Μάντρε ντε Ντέους 12/8		
α. Ν. 'Υόρκη 10/8		
α. Αύγουστα 23/5		
δ. Μπανσιμπάτελ 14/5		

α. Ντουλούθ 2/8		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 24/5		
α. Φιλαδέλφεια 8/8		
ε. Πειραιά 1/8		
άργει 'Αστακό		
ε. Ξινγκάνγκ 25/4		

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	128027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	78	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΓΣ	69	15888
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	58882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1088
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2808
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.)	62	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7463
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18738
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38838
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	68	41521
ΠΕΡΑΜΟΣ Ι. (κ.)	69	5872
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	68	15888
ΠΕΤΑΛΟΝ	78	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	68	1878
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	65	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	63	9707
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	8162
ΠΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΑΡΙΣ (δ.)	72	17868
ΠΟΛΙΔΙΟΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	78	60937
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118480
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	58	3597
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Λ. (π.)	68	15565
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	88	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	63	28996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	28959

ΡΑΣΙΑΓΙΕΣ (κ.)	58	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ Ι (π.)	63	15882
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43598
ΡΙΟΜΑΡ	65	18334
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	68	39695
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	78	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10830
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3871
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΚΟΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (π.)	84	18605
ΣΑΝΚΟΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ (π.)	85	18500
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	68	3314

ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	18459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	87	3881
ΣΑΝΤΕΣ (π.)	62	15405
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	8098
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.)	76	43143
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (Λιβ.)	72	69874
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΠΠΙ (π.)	76	12443

άργει 'Ιτέα		
άργει 'Ελευσίνα		
α. Μπουένος 'Άιρες 3/5		
α. Χιούστον 13/5		
άναμενι Λαμπουάν		
άργει 'Ιτέα		
άργει Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 8/8		
δ. Κωνίπολη 13/5		
α. Ντουλούθ 31/5		
άργει Πειραιά		
άργει Πειραιά		
ε. Πειραιά 5/8		
ε. 'Αμβέρσα 12/8		
ε. Ταμπίκο 29/5		
μεσογειακές μεταφορές		
άργει Πειραιά		
α. Πόρτο Βέσμε 7/8		
α. 'Αβουμαουθ 10/8		

ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λ.β.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λ.β.)	71	8894
ΣΗ ΚΡΑΟΥΝ (κ.)	66	19408
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	18239
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ (κ.)	69	15869
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379
ΣΗΓΚΑΛ (λ.)	67	5531
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34840
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21856
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29783
ΣΗΦΟΡΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (π.)	72	7008
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10817
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9850
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12581
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΝΑΖ ('Ονδ.)	62	4412
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480

α. Αύγουστα 4/6	
πρός Κουβέιτ 6/6	
ε. Ντόρμαν 12/6	
α. Βρέμν 13/6	
α. Γιβραλτάρ 3/6	
δ. Κων/πολη 10/4	
α. Γιοκαλχι 11/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λέγκχορν 15/6	
ε. Χάμπτον 23/5	
α. Μπ. Άιρες 24/5	
στό Λάγος	
α. Παρανάγουα 2/6	
στην Κωνστανζα	
στό Μαντράς 20/6	
στό Τζιμπουτί 6/6	
ε. Βενετία 15/6	
ε. Ρίο Γκράντε 26/5	
ε. Κουίνγκντά 5/6	
α. Άμβέρσα 1/6	
α. Ροζάριο 13/4	
α. Άνκονα 5/6	
α. Κεμπέκ 9/6	
ε. Ροζάριο 8/6	
ε. Ρουέν 30/5	
α. Καρθαγόνα 8/6	
ε. Νιούπορτ 14/6	
δ. Παναμά 29/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. Π. Τάμπος 5/6	
ε. Χιούστον 10/6	
α. Ρεσίφ 22/4	
α. Ρόττερνταμ 5/6	
ε. Κεμπέκ 7/6	
υπέστειλε ελληνική	
μεσογειακές μεταφορές	
πρ. «Pacstar»	
στό Μπαντάρ Χομείνι	
α. Λός Άντζελες 4/6	
μεσογειακές μεταφορές	
στό Πόρτο Σουδάν 25/5	
α. Ν. Όρλεάνη 12/6	
ἀργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Ντόβερ 29/5	
α. Χουάγκ Πον 29/5	
δ. Σουέζ 21/5	
α. Μπ. Άιρες 11/6	
α. Σαβόννα 5/6	
α. Πειραιά 14/6	
α. Νταμάμ 11/6	
ε. Λά Γκούρα 30/5	
α. Ίκχών 22/5	
α. Ζουέμα 10/5	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Έλσινόρκ 2/6	
ε. Ρόττερνταμ 17/6	

ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	68	18781
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	18380
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λ.β.)	64	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	64	10829
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι. (κ.)	58	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ. (κ.)	70	1597
ΤΥΧΗ(π.)	73	8415
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635

α. Φελιστοου 18/6	
ε. Φάλενμπεργκ 4/6	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 6/6	
ε. Ρουέν 14/6	
ε. Τόκυο 14/6	
ἀργεί Άστακό	
ε. Ν. Όρλεάνη 7/6	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ριγίεκα 10/6	
α. Ντάνκαν Μπαίθ 26/5	
α. Όζάκα 16/6	
ε. Π. Σουδάν 12/6	
μεσογειακές μεταφορές	
Διάλυση 'Ινδία	
α. Τάμπα 3/6	
ε. Τεργέστη 16/6	
δ. Γιβραλτάρ 12/6	
ε. Σ. Φραντσέσκο 14/6	
α. Λονδίνο 20/5	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Έλεσμέρε Πόρτ 19/6	
α. Ν. Όρλεάνη 31/5	
α. Ν. Όρλεάνη 1/6	

ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571

ΦΑΝΥΑΝ	68	14817
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	18973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178
ΦΟΙΒΟΣ (λ.β.)	69	15808
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1852
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	60	7925
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918
ΧΕΛΑΜΕΡ (π.)	64	10595
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ		
(π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	64	10292

α. Σιγκαπούρη 14/6	
ἀργεί Πειραιά	

δ. Παναμά 10/6	
α. Ροζάριο 11/6	
α. Πόρτ Κάισερ 3/6	
α. Γένοβα 10/6	
στόν Πειραιά	
ε. Π. Σαίθ 12/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Π. Σαίθ 8/5	
πρ. «Altair»	
α. Χιούστον 7/6	
Διάλυση 'Ινδία	
α. Σιγκαπούρη 31/5	
ε. Ρουέν 10/6	
α. Γιβραλτάρ 31/5	
α. Ρεγιουνιόν 15/6	
δ. Σουέζ 13/6	
ε. Κων/πολη 2/4	
ε. Λός Παλμας 18/6	
α. Φιλιππίνες 14/5	
ε. Σιγκαπούρη 18/6	
α. Παραμαρίμπο 10/6	
ε. Πόρτ Χάρκωρτ 4/6	
ε. Ντακάρ 9/6	
α. Βαρκελώνη 17/5	
α. Λέικ Τσάρλς 9/5	
ε. Σαγκάη 27/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 10/6	
στη Σιγκαπούρη	

ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ(π.)	44	14540
ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958

πρώην «Κασκίος»	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Χιούστον 3/6	

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

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

Γραφεία Βορείου Ελλάδος: Βασ. Ήρακλείου 51· 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη

Τηλέφωνα: (031) 277963 · 278119

Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 4.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 4.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 40.00
U.S.A. and Canada (Air Mail).....	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail).....	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail).....	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120.00

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

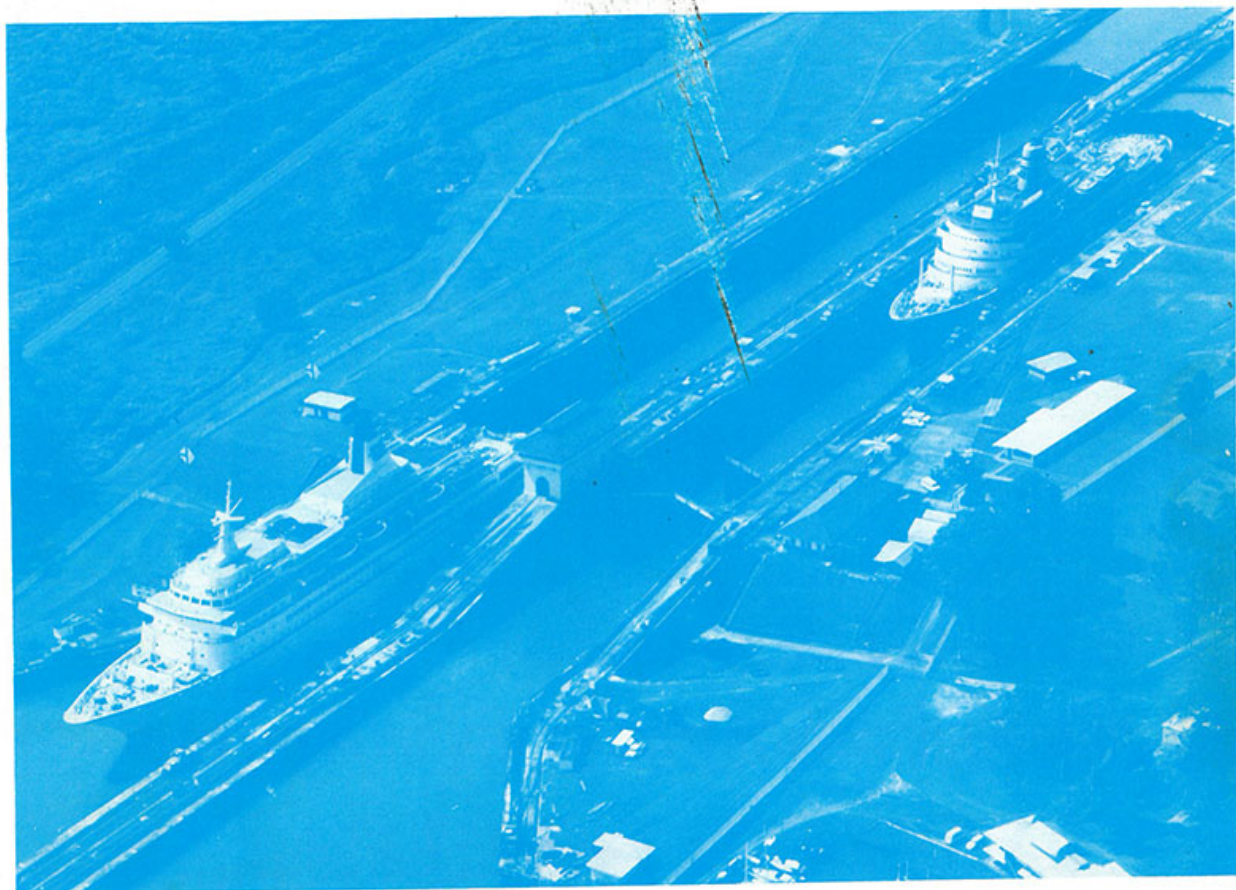
ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

NOW, after nine successful years of Operation
in the SUEZ CANAL, **WE ANNOUNCE**

THE PANAMA CANAL TRANSITING SERVICE



**Financial and Operational Control of your ships
from the major Shipping Centres.**

CANDIASM
world shipping services



NEW YORK : CANDIA SHIPPING (USA) INC.,
PIRAEUS : CANDIA COMPANY S.A.,
HONG KONG : CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
LONDON : MITCHELL COTTS FREIGHT (U.K.) LTD.,

Tlx. RCA 226106 CANY UR. Tel. (212) 466 1510*
Tlx. 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*
Tlx. 61715 CDIA HX. Tel. (5) 21 53 48*
Tlx. 8955647 COTSEA G. Tel. (4027) 21 111*