

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

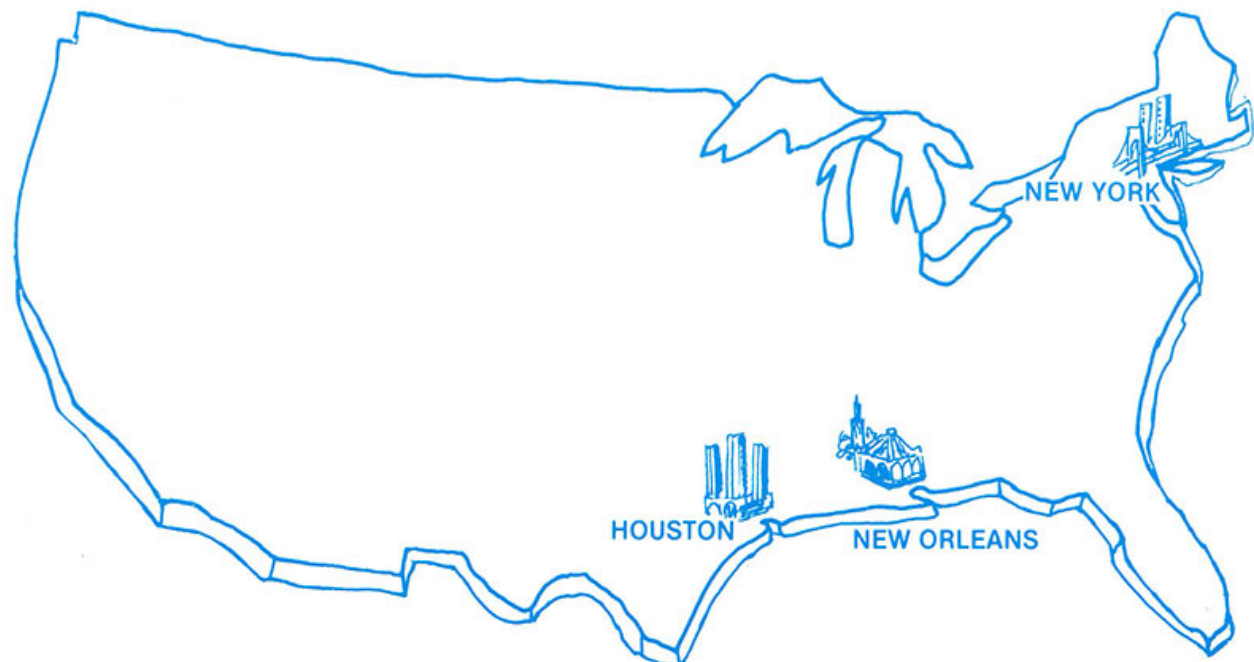


1η Μαρτίου 1984
Αρ. Φύλλου 1170/929

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

WHEN YOU TAKE 22 YEARS TO BUILD A COMPANY YOU HAVE EVERY PROBLEM SOLVED BEFORE IT HAPPENS



This is the promise of Liamar. A service organization built on the strength of experience, and on the wisdom that comes from more than a generation of professional dedication to the shipping industry.

From our first day of operation we have made it our business to be ready for anything.

Our warehouses are strategically located and our trucks are always ready to roll.

Our buyers settle for nothing less than quality. Our multi-lingual staff is prepared for the unexpected, and instinctively anticipates the growing needs of our customers.

This is Liamar. A combination of family pride and professional integrity. And when it comes to the supply of cabin, deck, engine and general provisions...it makes all the difference in the world.

Call us...and let us offer you the benefit of our experience.

Liamar INC.

MARINE AND INDUSTRIAL SUPPLIES

HOUSTON

5922 Harvey Wilson Drive
Houston, Texas 77020
Tel: (713) 672-1000
Cable: LIAMAR HOU-Telex 790804

NEW YORK

608 River Road
Edgewater, N.J. 07020
(201) 945-8912
Cable: LIAMAR N.J. - Telex 126404

NEW ORLEANS

122 Industrial Avenue
Jefferson, La. 70121
Tel: (504) 832-3994
Cable: LIAMAR NLN-Telex 784306

OVERSEAS REPRESENTATIVES:

LONDON

DERHAM INC.
PRINCE RUPERT HOUSE
9-10 COLLEGE HILL
LONDON EC4R 1AS
Phone: 2488781 Telex: 886976

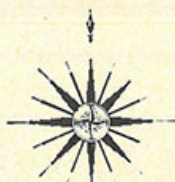
HONG KONG

GOLDRICH INTERNATIONAL CO
272 QUEENS ROAD CENTRAL
HONG KONG
Phone: 5-412894 - Telex: 72697

SINGAPORE

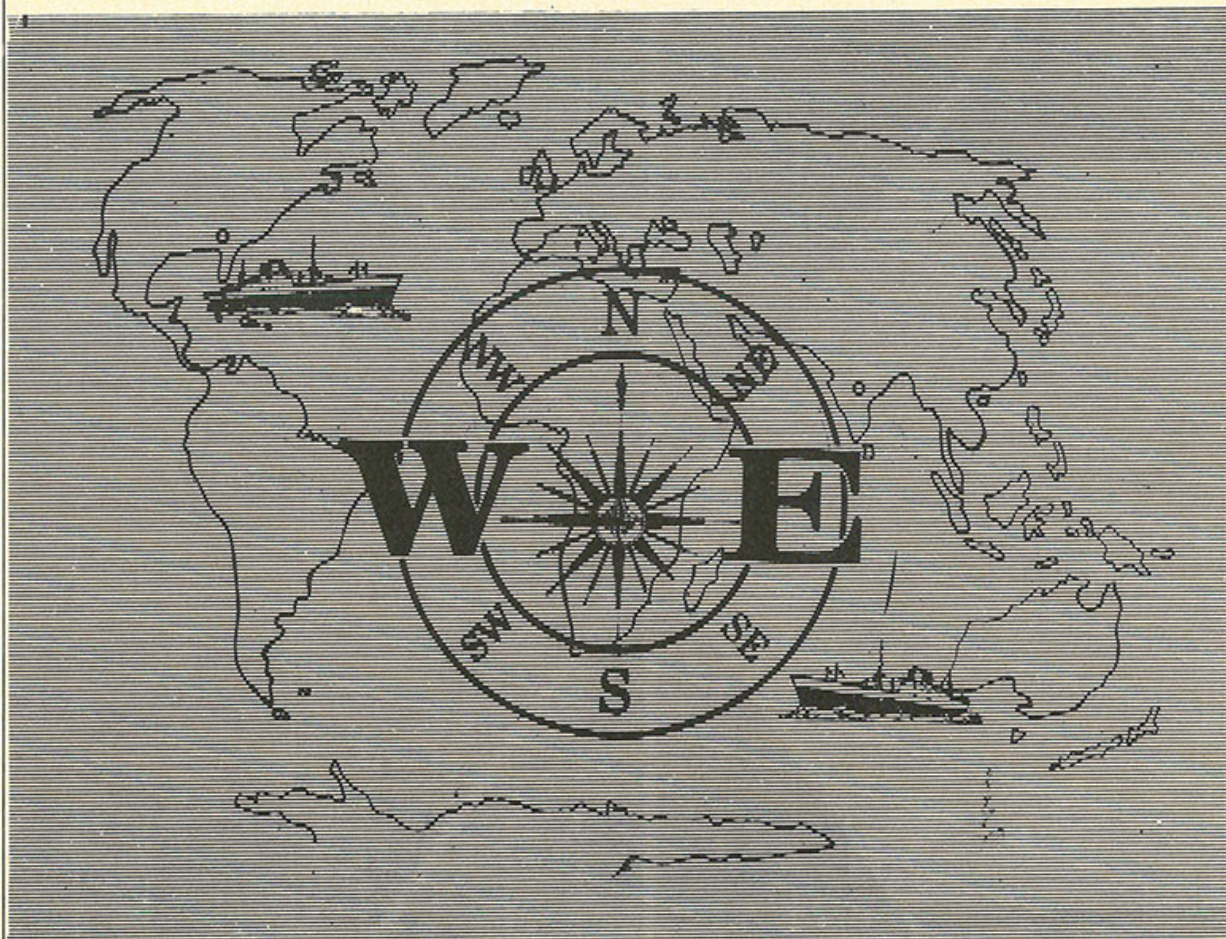
HILCOT MARINE PTE. LTD.
27 KIAN TECK WAY, JURONG
SINGAPORE 2262
Phone: 2650055 - Telex: 33925

A Tradition of Uncompromised Service in the World of Marine Supplies



Hellarabia BUNKERS

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



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

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

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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

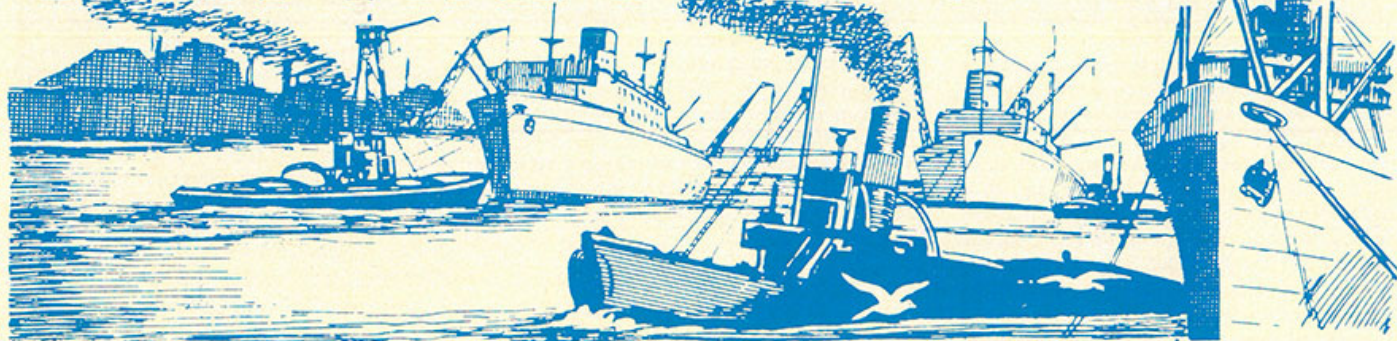
♦♦♦♦♦

- 'Ιδρύθη υπό τῶν Ἑλληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὁργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD,LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 14.500.000.000. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δε-
κατέσσαρα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Ἀνήκει καί διοικεῖται ἀπὸ Ἑλληνας ἐφοπλιστάς.
- Ἐκπροσωπεῖ τό Ἑλληνικόν Δημόσιον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καί τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν Ἑλλήνων Ἐ-
φοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω Ὁργανισμόν διὰ τὴν ἐξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 · 451.9264 · 452.8092
TELEX: 21-3847 · ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1170/929

1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Γιά νά σταματήσουν νά φεύγουν τά πλοία

Δυστυχώς, τό ἐθνικό νηολόγιο εξακολουθεῖ νά συρρικνώνεται καί ἡ δυσμενής αὐτή ἐξέλιξη θά συνεχισθεῖ μέ μαθηματική ἀκρίβεια καί μέ τίς συνακόλουθες γιά τόν τόπο ἐπιπτώσεις πού θά ἔχουν ἀντίκτυπο στήν ἐθνική οἰκονομία καί στόν κρίσιμο τομέα τῆς ἀπασχολήσεως ἐάν δέν ἀντιμετωπίσουμε ὅλοι τό πρόβλημα μέ τήν ἐπιβαλλόμενη ἀπό τίς περιστάσεις ταχύτητα καί εὐελιξία. Τό «ὄλο» περιλαμβάνει καί τόν ἐφοπλισμό, καί τό κράτος, καί τούς ναυτικούς, καί ἀκόμη καί ἐκείνους πού ἀποζοῦν ἄμεσα καί ἔμμεσα ἀπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων.

Ἐπαναλαμβάνοντας τήν ἀντίληψη ὅτι ἡ Ναυτιλία χρειάζεται τήν Ἑθνική της ἔδρα κατά τήν ἴδια ἀναλογία πού ὁ τόπος χρειάζεται τή Ναυτιλία θεωροῦμε ὅτι ὁ ἐφοπλισμός ὀφείλει νά δώσει χωρίς καμμία καθυστέρηση τά ἐρεθίσματα πού ἔχει ζητήσει ὁ Ὑπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας, τό κράτος νά μελετήσει σέ βάθος τό πρόβλημα, οἱ ναυτικοί μας νά ἀντιληφθοῦν πλέον ὅτι οἱ καιροί ἔχουν ἀλλάξει καί νά προσαρμοθοῦν στίς σημερινές συνθήκες καί ἀνάλογη προσαρμογή πρέπει νά γίνει καί ἀπό ὅλους ἐκείνους πού ζοῦν ἄμεσα καί ἔμμεσα ἀπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων — καί σ' αὐτούς περιλαμβάνομε ἀκόμη καί τούς ἐργατοτεχνίτες τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας ἀλλά καί τούς ὑπαλλήλους τοῦ ΟΛΠ, τοῦ ΝΑΤ, τοῦ Οἴκου Ναύτου κλπ.

Ὅπως δὲποτε, ἡ κυριότερη εὐθύνη ἀνήκει στό κράτος καί αὐτό πρέπει νά βιασθεῖ καί νά ἀντικρῦσει κατάματα τήν πραγματικότητα. Ζώντας καθημερινά τόν ἀγῶνα τῆς Ἀκτῆς Μισαούλη γιά τήν ἐπιβίωση καί τήν ἀγωνία γιά τό αὔριο καλοῦμε τό κράτος:

- Νά καταργήσει μέ ἕνα νόμο πού πρέπει νά ψηφισθεῖ μέ τή μορφή τοῦ κατεπείγοντος τήν ἀνακύκλωση, ἡ ὁποία ἐνῶ δέν προσφέρει πλέον τίποτε, δημιουργεῖ καθημερινά πολὺπλοκα καί δαπανηρά προβλήματα.

- Νά βάλει ἀμέσως κάποιον φραγμό στό ΝΑΤ γιά νά σταματήσει ἡ καθημερινή πυροδότηση τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου τῆς Ναυτιλίας καί ἡ αὐθαίρετη ἐπιβάρυνση τοῦ πλοίου καί ὁ διασυρμός ἀνθρώπων πού ἔχουν δημιουργήσει καί ἔχουν προσφέρει πολλὰ ἀνεξάρτητα ἀπό τίς σημερινές δυσκολίες τους — δέν ἐννοοῦμε ὅτι πρέπει νά χαριστεῖ τό παραμικρό, ἀπλούστατα ζητοῦμε νά τοὺς παρασχεθεῖ ἡ δυνατότητα νά ἀνταποκριθοῦν στίς ὑποχρεώσεις τους καί νά διωχθοῦν ἐκεῖνοι πού ἐνεργοῦν δολίως, δέν θά ἔχει κανένας ἀντίρρηση, ἀντίθετα ἔτσι θά καθαρίσει ἡ ἡρα ἀπό τό στάρι. Παρόμοιος φραγμός νά μπεῖ καί στόν ΟΛΠ.

- Νά ἀναλάβει τό ἴδιο τό κράτος συστηματική ἐκστρατεία γιά τήν ἐνημέρω-

ση τοῦ ἐλληνικοῦ λαοῦ γύρω ἀπό τά θέματα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ὥστε οἱ δημιουργοί τῆς νά πάψουν νά νοιώθουν σάν νά βρίσκονται σέ ἐχθρική χώρα.

- Νά ξεκαθαρίσει ὅλα αὐτά πού συμβαίνουν στό ναυτιλιακό χώρο μέ τήν ἀσύστολη συνθηματολογία καί τήν καπηλεία καί παράλληλα νά ἀναλάβει ἐκστρατεία γιά τήν ἐνημέρωση τῶν ναυτῶν γιά τίς συνθήκες πού ἐπικρατοῦν σήμερα καί γιά τήν ἀνάγκη αὐξήσεως τῆς παραγωγικότητος καί τῆς ἐντάσεως τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Ἀνάλογη ἐκστρατεία πρέπει νά γίνει καί πρὸς τήν πλευρά ὅλων ἐκείνων πού ἀποζοῦν ἄμεσα καί ἔμμεσα ἀπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων καί τοὺς ὁποίους προσδιορίσαμε ἀνωτέρω.

Μόνον ἂν γίνουν τά ἀνωτέρω θά ἀνακοπεῖ τό ρεῦμα τῆς φυγῆς τῶν πλοίων ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο γιά νά ἀρχίσει πάλι ἡ ἀντίστροφη μέτρηση πού θά ὀδηγήσει στίς καλές ἡμέρες γιά ὅλους, καί γιά τοὺς πλοιοκτῆτες, καί γιά τοὺς ναυτικούς μας, καί γιά τόν τόπο.

Τό δεκαπενθήμερο

ῚΕλλειμμα 5,4 δισ. δραχμῶν στό ΝΑΤ

Χθές ἐπρόκειτο νά συζητηθεῖ ἀπό τό Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ ὁ προϋπολογισμός τοῦ Ταμείου γιά τό 1984, ὁ ὁποῖος ἐμφανίζει ἔλλειμμα 5.465.000.000 δραχμῶν πού καλύπτεται ἀπό τά συναλλαγματικά διαθέσιμα, τά ὁποία ὁμῶς ἔτσι περιορίζονται σέ 97 δισ. δραχμές ἢ 97 περίπου ἑκατομ. δολλάρια. Σύμφωνα μέ τά στοιχεία τοῦ προϋπολογισμοῦ, τά ἔσοδα τοῦ ΝΑΤ γιά τή χρήση τοῦ 1984 θά ἀνέλθουν σέ 13.055.857.000 δρχ. ἐναντί 13.704.495.000

δρχ. τοῦ 1983, ἐμφανίζουν δηλαδή μείωση 648.636.000 δρχ. ἢ 4,75% καί τά ἔξοδα σέ 18.577.884.000 δρχ. ἐναντί 15.277.985.000 δρχ. τοῦ 1983, ἐμφανίζουν δηλαδή αὐξηση 3.299.899.000 δρχ. ἢ 21,6%.

Ἐάν συνυπολογισθοῦν καί τά εἰσπραττόμενα ὑπὲρ τρίτων ὁ προϋπολογισμός τοῦ ΝΑΤ ἐμφανίζει τήν ἑξῆς εἰκόνα: Ἐσοδα 18.595.966.000 (ἐναντί 19.775.721.000 τοῦ 1983) καί ἔξοδα 24.214.993.000 (ἐναντί

21.469.213.000 του 1983), δηλαδή το NAT θα εισπράξει κατά το 1984 για να αποδώσει σε τρίτους 5.540.109.000 δρχ. έναντι 6.071.228.000 δρχ. του 1983.

Τα μεγαλύτερα έσοδα του NAT προέρχονται από τις ασφαλιστικές εισφορές εργοδότη και ασφαλισμένου που ανέρχονται σε 11.493.012.000 δρχ. έναντι 11.644.071.000 του 1983, εμφανίζουν δηλαδή μείωση κατά 1,3%. Αισθητά μειωμένα είναι επίσης τα έσοδα από την επιχειρηματική δραστηριότητα του NAT που ανέρχονται σε 1.091.144.000 δρχ. έναντι 1.678.044.000 δρχ. του 1983, παρουσιάζουν δηλαδή μείωση κατά 34,98%. Έξ άλλου τα μεγαλύτερα έξοδα εμφανίζονται στις πληρωμές για υπηρεσίες και ανέρχονται σε 18.174.718.000 δρχ. έναντι 15.030.583.000 του 1983, είναι δηλαδή αυξημένα κατά 3.144.135.000 δρχ. ή 20,92%. Από τις πληρωμές για υπηρεσίες 17.436.000.000 δρχ. προορίζονται για την καταβολή των συντάξεων (10.739.000.000 δρχ. για τις συντάξεις γήρατος, 4.881.000.000 για τις συντάξεις θανάτου και 1.816.000.000 για τις συντάξεις αναπηρίας). Για τους μισθούς του προσωπικού αναφέρεται το ποσό των 356.000.000 δρχ., υπάρχει όμως και ένα ακόμη ποσό των 441.000.000 δρχ. που εμφανίζεται στον προϋπολογισμό σαν «λοιπά έξοδα» το οποίο όμως τεκμαίρεται ότι προορίζεται για το προσωπικό.

Τα εισφέροντα πλοία υπολογίζονται σε 9.681 έναντι 10.061 του 1983, εμφανίζεται δηλαδή μείωση κατά 380 πλοία (τά στοιχεία αυτά αναφέρονται στον Αύγουστο του 1983 όποτε ελήφθησαν υπόψη για την κατάρτιση του προϋπολογισμού). Από τα πλοία αυτά 6.632 είναι εσωτερικού (4.003 πετρελαιοκίνητα και 1.629 ατμοκίνητα), 58 ρυμουλκά και 496 θαλαμηγοί μέχρι 25 τόν. γκρό, 984 πετρελαιοκίνητα 25 - 500 τόν. γκρό, 287 φορτηγά και δεξαμενόπλοια, 129 επιβατηγά, 31 διάφορα, 167 πορθμεία και 187 θαλαμηγοί). Έπίσης 2.607 είναι ποντοπόρα ελληνικής σημαίας (2.102 φορτηγά, 414 δεξαμενόπλοια, 87 επιβατηγά και 4 θαλαμηγοί) και τέλος 442 ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το NAT (290 φορτηγά, 88 δεξαμενόπλοια, 14 επιβατηγά και 50 θαλαμηγοί) και από τα άνωτέρω προκύπτει ότι τα μεγαλύτερα έσοδα του NAT προέρχονται από τα ποντοπόρα πλοία.

Είναι περίεργο ότι στην εισηγητική έκθεση του προϋπολογισμού του NAT αναφέρονται τα ταμιακά διαθέσιμα και του NAT αλλά και των άλλων λογαριασμών, δηλαδή και των Ταμείων Προνοίας που υπολογίζονται σε 29 δισ. δρχ. και τεκμαίρεται ότι από αυτά τα 15 δισ. ανήκουν στο NAT. Βεβαίως δεν προσδιορίζεται πώς έγιναν οι σχετικοί υπολογισμοί αφού δεν υπάρχουν ισολογισμοί (χθές επρόκειτο να συζητηθεί στο Δ.Σ. του NAT ο ισολογισμός του 1978) και δεν γίνεται

μεία γιατί στον προϋπολογισμό του NAT αναφέρονται τα αποθεματικά των Ταμείων Προνοίας και των άλλων λογαριασμών.

Σύμφωνα με πληροφορίες, στο Δ.Σ. του NAT κατά τη συζήτηση του προϋπολογισμού επρόκειτο να τεθούν πολλά ζητήματα κυρίως γύρω από τους υπευθύνους που οδήγησαν το NAT στη σημερινή δυσμενή οικονομική κατάσταση με αποτέλεσμα να κινδυνεύει το Ταμείο να χάσει σε σύντομο χρονικό διάστημα την οικονομική του αυτότε- λεια.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Την Τρίτη ανακοινώθηκε η επίτευξη συμφωνίας μεταξύ της ΠΝΟ και της Ένωσης Έφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων για την υπογραφή νέας συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των κρουαζιεροπλοίων και των μεσογειακών επιβατηγών ισχύος από 1.1. έως 31.12.1984. Η συμφωνία προβλέπει αύξηση του βασικού μισθού κατά 20% και καθορισμό του κατωτάτου ορίου μισθού στο ποσό των 28.200 δρχ., χορήγηση δραχμικής αύξησης 1.500 δρχ. για αποδοχές κάτω των 42.000 δρχ. που ενσωματώνεται στο μισθό, αύξηση του επιδόματος Κυριακών από 20 σε 22%, αύξηση κατά 20% των ειδικών επιδομάτων και του επιδόματος ιματισμού, εξίσωση του μισθού ασθενειών με το μισθό ενεργείας και καθορισμό του ημερομισθίου για τον υπολογισμό του επιδόματος άδειας στο 1/26 του βασικού μισθού.

Η συμφωνία χαρακτηριζόταν σαν μία σημαντική επιτυχία της διοίκησης της ΠΝΟ που διεξήγαγε τις διαπραγματεύσεις.

Στο μεταξύ παραμένει σε έκκρεμότητα το θέμα της συλλογικής συμβάσεως των ποντοπόρων και των μεσογειακών φορτηγών. Σε συνάντηση εκπροσώπων της ΠΝΟ και της Ε.Ε.Ε την περασμένη εβδομάδα από την εφοπλιστική πλευρά προτάθηκε αύξηση 3.500 δρχ. ή οποία όμως δεν έγινε κατά τη συνάντηση δεκτή από την ΠΝΟ. Νέα συνάντηση υπολογίζεται ότι θα πραγματοποιηθεί περί τα μέσα της επόμενης εβδομάδας λόγω απουσίας του γεν. γραμματέα της ΠΝΟ. κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη σε σύνοδο της ΙΤΦ στο Όσλο στην οποία επρόκειτο να συζητηθεί η επέκταση του μισθολογίου της ΔΟΜ και στα κρουαζιερόπλοια.

Την Τρίτη εξ άλλου πραγματοποιήθηκε νέα συνάντηση εκπροσώπων της ΠΝΟ και της Ένωσης Έφοπλιστικών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων αλλά η συζήτηση για τη συλλογική σύμβαση των πληρωμάτων των πλοίων της κατηγορίας αυτής δεν οδήγησε πουθενά λόγω της δηλωθείσης αδυναμίας των πλοιοκτητών μεσογειακών φορτηγών να παραχωρήσουν και την παραμικρή αύξη- ση.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΛΠΙΔΕΣ

Παρακινδυνευμένη είναι κάθε πρόβλεψη για αισθητή ανάκαμψη του τομέα των θαλασσίων μεταφορών ξηρών φορτίων στο άμεσο μέλλον και ο έφοπλισμός σε παγκόσμιο επίπεδο αγωνίζεται να κρατηθεί στα όρια της ακραίας αποδοτικότητας.

Παρά ταύτα οι εμπειρογνώμονες και πολλοί από τους πεπειραμένους επιχειρηματίες της θάλασσας πιστεύουν ότι το χειρότερο μέρος της κρίσεως έχει περάσει. Και η πίστη αυτή βασίζεται αφενός μόν στην αύξουσα ζήτηση μεταφοράς μεταλλευμάτων και γαιάνθρακα και αφετέρου στην παράλληλη άνοδο του ενδιαφέροντος για χρονοναυλώ- σεις.

Βεβαίως, προς το παρόν, η αύξηση της διακίνησης των μεταλλευμάτων και γαιανθράκων θα έχει ευμενική απήχηση μόνο στα μεγάλα μπάκ κάρριερς άνω των 100.000 τόν. d.w. ενώ στη κατηγορία των πανάμαξ στηρίζει μόνο την ελπίδα για μία λογική ύψωση της συναγωνιστικής τάσεως για τις μεταφορές δημητριακών, ιδιαίτερα στον Ατλαντικό καθώς πλησιάζει η εποχή του ανοίγματος του Αγίου Λαυρεντίου και των Μεγάλων Λιμνών και εντείνεται ο συναγωνισμός για εξαγωγές από τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Αργεντινή.

Τέλος, πιθανολογείται μία τόνωση της αγοράς της Απω Ανατολής με την εντονότερη παρουσία στην ναυαγορά των Ιαπώνων και των Νοτιοκορεατών, αλλά όμως ομολογούμενως στα μικρότερα μεγέθη της τάξεως των 25-45.000 τόν. d.w. οι παραγγελίες των τελευταίων έτών έχουν αυξήσει την χωρητικότητα κατά 50% και αναμένεται σκληρός ανταγωνισμός μεταξύ των νέων οικονομικών μονάδων με τα παλαιότερα αλλά και φθηνότερα στην απόκτηση σκάφη των 20-35.000 τόν. d.w.

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ;

Δέν μπορεί κανένας να θέσει υπό αμφισβήτηση την εύλογη αξίωση για ασφαλή πλοία, που παράλληλα παρέχουν στα πληρώματά τους τη δυνατότητα για άνετη διαβίωση. Τις τελευταίες ημέρες όμως υπήρξαν σωρηδόν καταγγελίες για έλλειψεις και αντικανονικότητες σε πλοία που προκάλεσαν την εύλογη άπορία για το τι πραγματικά συμβαίνει, δεδομένου ότι οι σχετικές καταγγελίες προβλήθηκαν ιδιαίτερα από μία συγκεκριμένη πλευρά.

Βεβαίως το Υπουργείο έσπευσε να διερευνήσει τις καταγγελίες αυτές και σε μία περίπτωση διαπιστώθηκε ότι οι καταγγελίες δεν ανταποκρίνονταν στην πραγματικότητα — από τις έλλειψεις που είχαν καταγγελθεί διαπιστώθηκε ότι έλειπε ένα μόνον μαγνητό-

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

φωνο — και αυτό οδηγεί σε σκέψεις για τους άπωτερους σκοπούς των καταγγελιών και θεωρούμε ότι αποτελεί υποχρέωση του 'Υπουργείου να διερευνήσει σε βάθος και το ζήτημα αυτό για να γνωρίζουμε όλοι τις ακριβώς συμβαίνει.

ΟΙ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΕΙΣ

Μέχρι τώρα γνωρίζαμε εγκαταλείψεις πληρωμάτων σε διάφορα λιμάνια του εξωτερικού και όμολογούμε ότι δεν μπορούσαμε να διανοηθούμε εγκατάλειψη πληρώματος και στον Πειραιά.

Πρόκειται για την περίπτωση του πλοίου «Ρόντιαν Κάρριερ» ή οποία προκαλεί τις έξης άποριες:

• 'Εφ' όσον το πλοίο έφθασε στον Πειραιά, γιατί το πλήρωμα παρέμεινε επί του πλοίου, το οποίο σύμφωνα με τις δικές τους καταγγελίες κινδύνευε να βυθισθεί και δεν κατήγγειλε τη σύμβαση εργασίας ασκώντας παράλληλα κάθε δικαίωμά του για τη διεκδίκηση όφειλομένων;

• Πώς το πλήρωμα ταξίδευε με τις σοβαρές έλλειψεις που επηρεάζουν την αξιοπλοία του σκάφους και την ασφάλειά του και οι όποιες διαπιστώθηκαν από την επιθεώρηση που διενεργήθηκε;

Η περίπτωση αυτή πρέπει να προβληματίσει ιδιαίτερα το 'Υπουργείο και παράλληλα πρέπει να βρεθεί τρόπος για άμεση παρέμβαση στις περιπτώσεις εγκαταλείψεως πλοίων και πληρωμάτων χωρίς γραφειοκρατικές διαδικασίες, ώστε να μην βλάπτεται και το όνομα της Έλληνικής Ναυτιλίας. Ένας από τους τρόπους αυτούς είναι η δημιουργία ενός ειδικού κεφαλαίου, με την έσφορά ενός ποσού για κάθε ναυτολόγηση ναυτικού σε έλληνικό πλοίο, που θα διαχειρίζονται οι οικείες έφοπλιστικές ενώσεις. Με εισφορά, λόγου χάρη, 10 δολλαρίων για κάθε ναυτολόγηση θα δημιουργηθεί σε ένα έτος κεφάλαιο άνω των 500.000 δολλαρίων το οποίο θα καλύψει τις σχετικές άνάγκες για τον άμεσο έπαναπατρισμό των εγκαταλειπομένων πληρωμάτων ώστε να μην δημιουργούνται τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί ως τώρα και θίγουν, έπαναλαμβάνομε, το σύνολο της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Η ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ

Ρυθμίστηκε με Π.Δ. το θέμα της έγκαιρης καταβολής των συντάξεων στους συνταξιούχους του NAT που διαμένουν στο εξωτερικό. Όπως είναι γνωστό, για το θέμα αυτό είχαν διατυπωθεί έπανειλημένα παράπονα των ενδιαφερομένων μέσω των «Ναυτικών»

Χρονικών» και ήδη με το έν λόγω Π.Δ. καθορίζεται ότι οι συντάξεις των διαμενόντων στο εξωτερικό θα καταβάλλονται προκαταβολικά, δηλαδή στις 25 του προηγούμενου μηνός όπως γίνεται και με τους συνταξιούχους του έσωτερικού.

Σημειώνεται ότι με τη ρύθμιση που ίσχυε έως τώρα οι συντάξεις του εξωτερικού έπρεπε να καταβάλλονται κάθε τρεις μήνες αλλά στις περισσότερες περιπτώσεις ή καθυστέρηση ήταν ακόμη μεγαλύτερη και τα παράπονα των ενδιαφερομένων ήταν άπολύτως εύλογα, γεγονός που συγκέντρωσε την προσοχή του 'Υπουργού κ. Κατσιφάρα ό οποίος προχώρησε στην έκδοση του Π.Δ. που ρυθμίζει κατά τον τρόπο που έπρεπε το ζήτημα αυτό.

Σημειώνεται επίσης ότι ή ρύθμιση έγινε χωρίς τυμπανοκρουσίες και ανακοινώθηκε από το 'Υπουργείο όταν το Π.Δ. είχε υπογραφεί από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας και είχε σταλεί για δημοσίευση στην έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Δέν οδηγεί πουθενά ή αντιπαράθεση του 'Υπουργού κ. Γιώργου Κατσιφάρα και του συλλογικού όργάνου της 'Ακτοπλοίας που ανέκυψε με το θέμα της άκινησίας των πλοίων στη διάρκεια της χειμερινής περιόδου. Έκείνο που προέχει είναι να υπάρχει ή επιβαλλόμενη συγκοινωνιακή έξυπνρήτηση του νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας και αν αυτό μπορεί να έπιτευχθεί, όπως υποστηρίζεται από την πλευρά της 'Ακτοπλοίας, δέν έχει καμία σημασία εάν τα πλοία παραμείνουν άκίνητοποιημένα επί τρεις ή τέσσερις μήνες όπως ζητούν οι ενδιαφερόμενοι. Βεβαίως ύφίσταται το πρόβλημα των πληρωμάτων, νομίζομε όμως ότι μπορεί να βρεθεί χωρίς αντιπαραθέσεις ή χρυσή τομή ώστε ούτε ή έθνική οικονομία να παραβλάπτεται, ούτε τα πληρώματα να μένουν χωρίς άπασχόληση. Και προς αυτήν την κατεύθυνση πρέπει να τίνουν οι προσπάθειες και των δύο πλευρών.

Ο ΑΡΧΗΓΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ

Ο 'Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας διέψευσε ότι υπάρχει θέμα παραιτήσεως του 'Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος άντιναύρχου κ. Κων. Προκόπη. Ο 'Υπουργός προέβη στη διάψευση αυτή στις 15 Φεβρουαρίου άπαντώντας σε έρώτηση ναυτικού συντάκτη ό οποίος είπε ότι είχαν κυκλοφορήσει πληροφορίες για παύση του κ. Προκόπη που φερόταν να έχει άντιρρήσεις για τα σχέδια πολιτικοποιήσεως του YEN ή ότι έπρόκειτο να καταλάβει τη θέση

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τηλεγραφικά πληροφορία εκ Λονδίνου αναφέρουν ότι μετά την καταγγελία του ένιαιου μισθολογίου, τα πρώτα σποραδικά κρούσματα προστριβών μεταξύ πλοιοκτητών και πληρωμάτων έγενεκεύθησαν κατά τρόπον έγκυμονούντα σοβαρούς κινδύνους δι' αυτήν τάτην την κίνηση του έλληνικού φορτηγού.

— Μέχρι σήμερα εις τας έτησίας λογοδοσίας των διοικήσεων των δύο μεγάλων πιστωτικών μας ίδρυμάτων, το έκ της ναυτιλίας έθνικόν εισόδημα ούδέποτε καθωρίζετο, άλλ' υπό τον χαρακτηρισμόν «άσύλληπτον» περιελαμβάνετο εις τους δηλους πόρους.

— Το φορτηγόν «Όρος Παρνασσός» τ. γκρός 3.654 και ναυπηγήσεως 1.915 του κ. Μαργαρών υπέστειλεν εις τον Πειραιϊκόν λιμένα την παναμαϊκήν σημαϊαν τεθέν υπό την κυανόλευκον.

— Το άγγλικόν α/π «Κίνρος» ήγοράσθη παρά των κ.κ. άδελφών Καρρά αντί τιμής 11.000 λιρών. Το σκάφος είναι τον. γκρός 5.234, νέτ 3.166 και φορτίου 8.200 κατεσκευάσθη δέ το 1918 εις τα ναυπηγεία Ντίξον του Μίδλεσμπρο.

— Σεβάσμιος γέρων πλέον, ό πλοίαρχος του Ε.Ν. Γεώργιος Στ. Πολέμης, απέθανε πρό ήμερών εις ήλικίαν 85 έτών και έτάφη εις την γενέτειράν του κωμόπολιν των Στενιών της Άνδρου.

— Θέλετε τώρα να έχετε μίαν ιδέαν του δαιμονίου πνεύματος της Φυλής; 'Υπάρχει έλληνική παροικία εις την Σαγκάην και έλληνικόν ξενοδοχείον όπου προσφέρεται ό καφές μέ... τάβλι και τραπουλόχαρτα έλληνικής παραγωγής.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 77/1.3.1934)

του γενικού γραμματέα ή οποία παραμένει κενή από τότε που παραιτήθηκε ό κ. Βασ. Σαραντίτης. Ο κ. Κατσιφάρας είχε πεί την ίδια ήμέρα, δηλαδή στις 15 Φεβρουαρίου, ότι το θέμα της τοποθετήσεως νέου γενικού γραμματέα στο YEN θα έλγη την ίδια εκείνη έβδομάδα ή το άργότερο την έπόμενη έβδομάδα, αλλά ως την περασμένη Τρίτη ή θέση δέν είχε καλυφθεί ακόμη.

Έξ όσων είμεθα σε θέση να γνωρίζομε, πραγματικά δέν υπήρξε ποτέ θέμα παραιτήσεως του κ. Προκόπη, ό οποίος με την εργατικότητα και τη σύνεση που τον διακρίνει αλλά και τη βαθειά γνώση των ναυτιλιακών μας πραγμάτων άποδεικνύεται ένας από τους καλύτερους άρχηγούς που είχε το Λιμενικό Σώμα.

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

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

Telexes: 23867 OR 21017 FAROS · AR
23625 ARGO · AR.

Tucuman 359 · 5th Floor
1049 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE
INTERAGENCIA MARITIMA
(CAPTAIN G. TSAMIS)

9, SOTIROS STR — PIRAEUS
Phone: 4171497 · TLX: 21-1088 ASI

ΟΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΣΕ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Σε αυθαίρετη πρωτοβουλία τραπεζικών υπαλλήλων όφειλόταν τό ζήτημα πού είχε δημιουργηθεί μέ τίς καταθέσεις σέ συνάλλαγμα κατοίκων του έσωτερικού, γιά τό όποιο είχαμε γράψει στό προηγούμενο τεύχος, σύμφωνα μέ σχετική ανακοίνωση τής Τραπεζής τής Έλλάδος. Γιά νά γίνει όμως πιστευτή ή ανακοίνωση πρέπει νά ανακοινωθούν καί τά συγκεκριμένα μέτρα πού ελήφθησαν έναντίον των υπευθύνων υπαλλήλων, άλλως έχει ό καθένας τό δικαίωμα νά πιστέψει ότι γιά μία ακόμη φορά τό ελληνικό κράτος φάνηκε ανακόλουθο σέ ένα ζήτημα τεράστιας σημασίας γιά τόν τόπο. Μέ τήν εύκαιρία διατυπώνουμε τήν άπορία πού διατυπώθηκε καί από κυβερνητική έφημερίδα, γιατί δέν επιτρέπεται πλέον ή κατάθεση ποσών σέ συνάλλαγμα πού άποκτούν άρκετοί Έλληνες από τίς συναλλαγές τους μέ τούς ξένους; Γνωρίζουμε ότι οι συναλλαγές σέ συνάλλαγμα άπαγορεύονται, αλλά μπορεί νά μάς πει κάποιος μανδρινός τί πρέπει νά κάνει ένας ιδιοκτήτης ταβέρνας, λόγου χάρη, τόν όποιο ξένος τουρίστας, έλλειψει δραχμών, έξοφλεί σέ αυτόύσιο συνάλλαγμα;

Παράλληλα αξίζει νά περιμένουμε τήν αντίδραση των γραφειοκρατών στή πρόσφατη απόφαση του Εύρωπαϊκού Δικαστηρίου, σύμφωνα μέ τήν όποία ή έξαγωγή συναλλάγματος γιά δαπάνες σπουδών, ιατρικής περιθάλψεως καί τουρισμού σέ χώρες τής ΕΟΚ δέν πρέπει νά υπάγεται σέ περιορισμούς διότι δέν θεωρείται κίνηση κεφαλαίων αλλά δαπάνες γιά πληρωμή παρεχομένων υπηρεσιών.

Τό δικαστήριο επικαλέσθηκε τό άρθρο 59 τής Συνθήκης τής Ρώμης τό όποιο αναφέρει ότι κανένας περιορισμός δέν μπορεί νά υφίσταται στήν έξαγωγή συναλλάγματος πού χρησιμοποιείται γιά άμοιβές πός τούς πα-

ρχόντες υπηρεσίες στίς χώρες-μέλη τής ΕΟΚ.

ΔΙΑΜΟΝΗ ΣΤΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑ

Οι ναυτικοί πού επιθυμούν νά εγκατασταθούν στίς περιοχές από τίς όποιες προέρχονται ή άκόμη καί σέ άλλες περιοχές, έκτός από τήν Άθήνα καί τή Θεσσαλονίκη, θά παίρνουν τίς ειδικές επιδοτήσεις πού έχει καθιερώσει γιά τούς άλλους εργαζόμενους ό Όργανισμός Άπασχολήσεως Έργατικού Δυναμικού, στά πλαίσια τής προσπάθειας πού καταβάλλεται γιά τήν πληθυσμιακή αποκέντρωση των δύο μεγάλων αστικών κέντρων τής χώρας. Αύτές οι ειδικές επιδοτήσεις περιλαμβάνουν τήν κάλυψη σημαντικού μέρους των δαπανών μετεγκαταστάσεως καί επιδότηση γιά ένα σημαντικό χρονικό διάστημα του ένοικίου πού θά καταβάλλουν οι ενδιαφερόμενοι στίς περιοχές όπου θά εγκατασταθούν. Μέ λίγα λόγια, όσοι επιθυμούν νά ξαναγυρίσουν στίς πατρογονικές εστίες γιά νά εξασφαλίσουν στίς οικογένειές τους μία ανθρώπινη ζωή, μακριά από τό επιβαρυνόμενο περιβάλλον τής Άθήνας καί τής Θεσσαλονίκης, μπορούν τώρα νά επιστρέψουν μέ έξοδα καλυμμένα από τό κράτος.

ΧΡΕΩΚΟΠΗΣΕ ΤΟ OCEANUS

Μέ τήν άναγγελία τής τοποθετήσεως τής εταιρίας «Price Waterhouse» ως συνδίκου στό άλληλασφαλιστικό, άντασφαλιστικό όργανισμό Oceanus των Βερμούδων, τερματίσθηκαν οι διάφορες εικασίες πού κυκλοφορούσαν τούς τελευταίους μήνες στήν άγορά σχετικά μέ τό μέλλον του κλάμπ.

Η σύντομη ανακοίνωση τής συνδίκου εταιρίας αναφέρει ότι διακόπηκαν οι πληρωμές απαιτήσεων πός τά μέλη του κλάμπ, τά όποια εκλήθησαν νά καλυφθούν από τίς 6 Φεβρουαρίου σέ άλλους άλληλασφαλιστι-

κούς όργανισμούς, ενώ δέν διευκρινίστηκε τό ύψος των απαιτήσεων κατά του κλάμπ, τίς όποιες κύκλοι τής άγοράς ύπολογίζουν σέ πολλές δεκάδες εκατομμυρίων δολλαρίων.

Πρόκειται γιά τήν πρώτη χρεωκοπία πού σημειώνεται σέ άλληλασφαλιστικό Ρ & Ι όργανισμό από τής δημιουργίας του θεσμού, άν καί πρέπει νά έπισημανθεί ότι τό Oceanus ποτέ δέν μετέσχε στή φημισμένη Διεθνή Ένωση των Ρ & Ι Κλάμπς καί δέν χρησιμοποιούσε τήν τεράστια άντασφαλιστική άγορά τής Ένώσεως αλλά έκαλύπτετο σέ άλλες άγορές.

Σάν βασική αίτία τής κακοδαιμονίας του κλάμπ θεωρείται ή διαφορά πού προέκυψε μέ ένα όμιλο Γάλλων άντασφαλιστών περί τά τέλη του 1981 καί ή άρνησή τους νά καταβάλλουν απαιτήσεις μέ άποτέλεσμα νά δημιουργηθούν προβλήματα ρευστότητας, ενώ ή πρόσφατη άρνηση τής κρατικής ναυτιλιακής εταιρίας τής Άργεντινής νά καταβάλλει τό αίτούμενο από τήν Oceanus ως όφειλόμενο ποσό των επτά εκατ. στερλινών υπήρξε ή λυδία λίθος τής σταδιοδρομίας του.

Είναι άγνωστο, ως τή στιγμή, εάν καλύπτονταν καί ελληνικά πλοία από τό κλάμπ αυτό καί στήν Άκτή Μιαούλη είναι επιτακτική ή αξίωση γιά τή δημιουργία ενός έθνικού Ρ & Ι κλάμπ γιά νά σταματήσουν καί οι ταιπωρίες καί ή έκμετάλλευση αλλά καί παράλληλα γιά νά άρχίσει νά έπωφελείται ό τόπος από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων.

ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Τό θέμα των οικονομικών έπιπτώσεων μιας ένδεχομένης αύξησης των όρίων τής ευθύνης των έφοπλιστών καί των όρίων αποζημιώσεως των θυμάτων ρυπάνσεως διά πέτρελαιού, άποτέλεσε τό άντικείμενο μιας διεθνούς συσκέψεως στό Παρίσι, τής όποίας

For your Agency in IRAN

SHERKAT DARYA E-SURKH

REDSEA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

**Shipping Agents • Forwarders •
General Contractors • Shipchandlers
• Bunker Suppliers**

Head Office: **SHERKAT DARYA E-SURKH**
AVE SEPAHBOD GHARANI
NIKOO STREET No 32/1, 1ST FLOOR
TEHRAN IRAN

Phones: 892046 - 892048
A.O.H.: 855052 - 658832 - 629490
Telex: 214296 SDST TEHRAN IR.
Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

For info: **Captain Panos D. Drakoulakos**
60 Karpou Str, Athens 406
Phones: 9021907 - 9014640
Tlx.: 22 2327 PANO GR.

τά κύρια συμπεράσματα υπήρξαν τα ακόλουθα:

Κατ' αρχάς δεν υπάρχει σοβαρός οικονομικός λόγος που να έμποδίζει την ουσιαστική αύξηση των ορίων ευθύνης και αποζημιώσεως, δεδομένου ότι οι οικονομικές επιπτώσεις θα είναι ελάχιστες για τους έφοπλιστές, φορτωτές και καταναλωτές πετρελαίου, υπολογιζόμενες της τάξεως των 30 εκατ. δολλαρίων ετησίως σε παγκόσμια κλίμακα, που θεωρούνται ανεπαίσθητες έναντι των πολύ σημαντικότερων ζημιών που υφίστανται σήμερα.

Κατά το δεύτερο λόγο, οι πρόσφατες στατιστικές δείχνουν ότι οι πετρελαιοκηλίδες είναι τα τελευταία χρόνια λιγότερο συχνές και λιγότερο δαπανηρές από ότι ήταν προηγουμένως (λαμβάνομένου υπ' όψη του περιορισμού της διακινήσεως του πετρελαίου. Μολονότι πρόκειται για μία ευθραυστή πρόσ τα παρόν διαπίστωση, είναι πολύ λογικό να αντανάκλα τις τεράστιες από ετών προσπάθειες που καταβάλλονται για την αποφυγή της ρυπάνσεως και της βελτίωσης της ασφαλείας ναυσιπλοΐας. Εάν οι στατιστικές αποδειχθούν σωστές, τότε οι δαπάνες των έφοπλιστών και των φορτωτών για τη ρύπανση θα είναι μικρότερες από το παρελθόν, ακόμη και με αύξηση των ορίων της ευθύνης.

Τέλος η άρνηση αύξησης των ορίων αποζημιώσεως και επομένως της ευθύνης, θα κατέληγε να αδικηθούν σοβαρά τα μόνα θύματα των σπανίων καταστροφικών πετρελαιοκηλίδων. Τα μικρά κέρδη που από την αϊτία αυτή θα εξοικονομήσουν οι έφοπλιστές, φορτωτές και καταναλωτές πετρελαίου είναι ασήμαντα εμπρός στις τεράστιες οικονομικές και ηθικές συνέπειες επί των παρακτιών πληθυσμών, των οποίων το μέν περιβάλλον διαβιώσεως αλλοιώνεται βιαίως ή δέ οικονομία τίθεται σε άμεσο κίνδυνο.

ΔΙΠΛΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

Σύμφωνα με πρόταση της Ένωσις των Όλλανδών Έφοπλιστών, επιβάλλεται να καθιερωθεί το σύστημα της λεγόμενης «διπλής νηολογήσεως». Κατά το σύστημα αυτό θα επιτρέπεται η προσωρινή μεταφορά όλλανδικών πλοίων υπό ξένη σημαία, πράγμα που θα επιτρέψει στους έφοπλιστές να πετύχουν ουσιαστική μείωση του κόστους επανδρώσεως των πλοίων τους και να πραγματοποιήσουν επομένως τα άναγκαία για την επιβίωσή τους κέρδη. Περισσότερες λεπτομέρειες για τους όρους και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα παρέχεται ή σχετική άδεια, δεν δόθηκαν στη δημοσιότητα. Αν δηλαδή και τότε το πλοίο θα πρέπει να επανέλθει στο όλλανδικό νηολόγιο.

Βέβαιο πάντως θεωρείται ότι τα συνδικαλιστικά ναυτικά σωματεία θα αντιτεθούν στο σχέδιο αυτό, το οποίο θεωρούν ασυμβίβαστο με το πνεύμα της συνεργασίας των τριών ναυτιλιακών παραγόντων, κράτους, έφοπλισμού και ναυτικών. Ειδικώς δέ το ναυτεργατικό συνδικάτο έδήλωσε ότι έφ' όσον η δαπάνη επανδρώσεως ενός ποντοπόρου πλοίου δεν υπερβαίνει το 10% του κόστους εκμεταλλεύσεως, θα ήταν παράλογο να εξαρτούμε την επιβίωση του έθνικού στόλου από συντελεστές σχετικούς με τον αριθμό του πληρώματος ή το ύψος της μισθοδοσίας τους.

ΣΕ ΔΕΚΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ

Είναι αρκετά διδακτικό και έντυπωσιακό το παράδειγμα της διοικητικής ναυτιλιακής οργανώσεως στην Ισπανία, του ένδοξου

ναυτικού παρελθόντος, ώστε να αξίζει να το μεταφέρουμε λεπτομερώς... προς γνώσιν και συμμόρφωσιν...

Κατ' αρχάς, από τους ενδιαφερομένους έφοπλιστικούς και ναυτικούς κύκλους της χώρας, ή σημερινή θέση της ναυτιλίας της — που κατέχει μόλις τη δέκατη θέση στην παγκόσμια κλίμακα — αποδίδεται στην πλημελή και αντιορθολογική οργάνωση κατά την οποία οι διάφορες ναυτιλιακές αρμοδιότητες είναι κατεσπαρμένες μεταξύ δέκα (αριθμός 10) διαφορετικών Υπουργείων. Ειδικότερα:

Στό Υπουργείο Έθνικής Άμυνας υπάγεται ο έλεγχος των λιμένων και ακτών και ορισμένοι αυτόνομοι ναυτικοί οργανισμοί (Ναυτικό Δικαστήριο, Υδρογραφική Υπηρεσία, Πλοηγική Υπηρεσία). Στό Υπουργείο Μεταφορών Συγκοινωνιών και Τουρισμού υπάγεται ή Γενική Διεύθυνση εμπορικής ναυτιλίας, ο ναυτιλιακός προγραμματισμός, ή ασφάλεια ναυσιπλοΐας και ή επιθεώρηση των πλοίων.

Στό Υπουργείο Γεωργίας υπάγεται ή άλιεία, ή επιθεώρηση επαγγελματικής εκπαίδευσως, οι επιτροπές επαγγελματικής εξέλιξεως, τα ναυτιλιακά πολυτεχνικά ιδρύματα και τό ινστιτούτο ώκεανογραφίας.

Στό ύπουργείο Έργασίας υπάγεται τό "Ιδρυμα ναυτικής κοινωνικής ασφαλίσεως, οι οικιοι του Ναύτου και ο οργανισμός λιμενικών υπηρεσιών.

Στό Υπουργείο Βιομηχανίας και Ένεργειας υπάγεται τό σώμα των ναυτικών μηχανικών και της ναυτικής βιομηχανίας.

Στό Υπουργείο Υγιεινής υπάγονται τά υγειονομικά θέματα του εμπορικού ναυτικού και των λιμένων.

Στό Υπουργείο Έμπορίου υπάγεται τό "Ιδρυμα της κοινωνικής πίστης της άλιείας.

Στό Υπουργείο Οικονομικών υπάγεται ή ναυτική υπηρεσία του τελωνειακού έλέγχου.

Στό Υπουργείο Έξωτερικών υπάγεται τό Δίκαιο της θαλάσσης.

Στό Υπουργείο Παιδείας υπάγεται τό "Ινστιτούτο Έρευνών άλιείας και τό Άνώτερο Συμβούλιο ναυτικών έπιστημονικών έρευνών.

Έμπρός σ' αυτό τό άνομολόγητο μωσαϊκό φαίνεται ότι ή κατακραυγή ήταν τόσο γενική ώστε μέ σχέδιο νόμου άναμορφώνεται ή όλη διοικητική οργάνωση ώστε να άνεξαρτικοποιηθεί ή ναυτιλιακή διοίκηση, ή όποία και να άναλάβει όλες τις αρμοδιότητες για την εμπορική ναυτιλία και την άλιεία.

Χρειάζονται άλλα σχόλια;

ΑΦΡΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡΣ

Στό πρόσφατο άφρικανικό ναυτιλιακό συμπόσιο του Άμπιτζάν, τό κύριο άντικείμενο άπετέλεσαν οι μεταφορές μέ πλοία κοντέινερς, τά όποία χαρακτηρίστηκαν μέν ως φαινόμενο άδιαφιλονίκητο και συνήθως πλεονεκτικό για την τοποθέτηση των άφρικανικών προϊόντων στις εύρωπαϊκές και άμερικανικές άγορές, αλλά συγχρόνως ως φαινόμενο που θέτει τον έφοπλισμό του Νότου μπροστά σε άναπόφευκτες επιλογές.

Υπεστηρίχθη εκεί ότι ή περίφημη «ελεύθερη θάλασσα» του Γκρότιους, την όποία ως τόσο οι ισχυρότεροι δεν έπαυαν να δημεύουν προς όφελός τους, πρέπει να θεωρηθεί ότι εξέλειπε. Ο κώδικας συμπεριφοράς την άπετελείωσε όριστικά χάρη σε μία καινούργια φιλοσοφία βασισμένη σ' ένα λεπτό ίσοζύγιο μεταξύ εξαγωγέα και εισαγωγέα, μεταξύ ύπαναπτύκτων και άνεπτυγμένων χω-



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

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

BALBOA / PANAMA CITY

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

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ρών. Νά όμως πού τό κοντέινερ ήρθε ν' ανατρέψει όλα τά ισοζύγια του κώδικα σέ βάρος των νέων χωρών.

Τό κοντέινερ, όπως ελέγχθη παραστατικά, είναι χώρος μέ ξη διαστάσεις. Έγκιβωτίζει τό φορτίο καί είναι μέρος του πλοίου. Είναι τμήμα του εξαγωγικού καί εισαγωγικού καταστήματος. Είναι τέλος κομμάτι του παραγωγού καί του παραλήπτη. Οι έξι αυτές διαστάσεις ανταποκρίνονται ακριβώς στους έξι συμπαίκτες του Κώδικα. Η λογική όμως του συστήματος στρέφει τό σύνολο αυτό πρὸς τούς ισχυρούς χωρίς ή αύξηση της παραγωγικότητας νά ωφελεί τούς αδύνατους. Τό φορτίο είναι φυσικά πολύ βαρύ γιά τούς αφρικανικούς ώμους αλλά οι αφρικανικές χώρες δέν μπορούν νά τό άρνηθούν. Δέν έχουν έπομένως παρά νά τό συγχωνεύσουν μέσα στην πολιτική της αναπτύξεώς τους, ώστε μακροχρονίως νά δρέψουν τούς καρπούς του. Άλλίως θά τό ύποστούν όπωσδήποτε, θέλοντας καί μή, καί δέν θά αποκομίσουν τίποτα από τό κέρδος της παραγωγικότητας, παραμένοντας συνεχώς στό περιθώριο.

ΑΠΕΔΟΘΗ ΣΕ ΙΔΙΩΤΕΣ

Τελικώς τά συνδικάτα καί οι ύπάλληλοι της Tyne-Shiprepair ή όποία θεωρείται ως ή κυριότερη ναυπηγοεπισκευαστική έπιχείρηση της Μεγ. Βρετανίας, συνεφώνησαν γιά την ιδιωτικοποίηση της έπιχειρήσεως.

Η έπιχείρηση αυτή πού έκμεταλλεύεται δύο μεγάλα έπισκευαστικά κέντρα είχε έθνικοποιηθεί από καιρό, αλλά κατά τά πέντε τελευταία χρόνια παρουσίαζε συνεχώς έλλειμμα, τό όποιο συνολικά έφθασε τά 30 έκατ. λιρών, μέ πρόβλεψη νά αύξηθεί κατά 3 άκόμα έκατ. λιρών από τη χρήση του 1983.

Στήν προσπάθεια διασώσεως από τόν οικονομικό όλεθρο καί την παράλληλη διάσωση των 850 θέσεων άπασχόλησεως του προσωπικού, διεξήχθησαν έπίμονες διαπραγμα-

τεύσεις μέ αποτέλεσμα νά αποφασισθεί ή έπαναφορά της στον ιδιωτικό τομέα. Ένα ιδιωτικό συγκρότημα ανέλαβε ήδη την έκμετάλλευση, άφου τά άρμόδια συνδικάτα κατάφεραν νά πείσουν τούς ύπαλλήλους καί εργάτες της έπιχειρήσεως ότι δέν ύπληρχε άλλη λύση από την ιδιωτικοποίηση.

Σάν πρώτη ένδειξη βελτιώσεως θεωρείται τό γεγονός ότι ή έπιχείρηση υπό τη νέα μορφή της, ανταποκρίθηκε στην αίτηση προσφοράς γιά την έπισκευή του πλοίου «Sir Tristram» τό όποιο είχε ύποστει βαρύτατες ζημιές κατά την διάρκεια του πολέμου των νήσων Φώκλαντ.

ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Πρώτη φορά ύστερα από μισό αιώνα, κατελύσθηκε στην Άγγλία ένα φορτηγό ιστιόφορο πλοίο. Τό σκάφος ναυπηγήθηκε στά ναυπηγεία του Aberystwyth καί θά αναλάβει την έκτέλεση τακτικής γραμμής μεταξύ της Μεγ. Βρετανίας καί Καραϊβικής. Είναι δίιστιο τύπου «πάρωνος», μήκους 100 ποδών μέ πλήρωμα 6-7 άνδρων καί προβλεπόμενης ταχύτητας 8,5 κόμβων. Οι ιδιοκτήτες περιμένουν ότι θά έχει έτήσια οικονομία από τά καύσιμα της τάξεως των 11.000 λιρών. Μολονότι είναι έφοδιασμένο μέ δύο μηχανές ντήζελ των 85 ίππων, ύπολογίζεται ότι σπανίως θά τίς θέτουν σέ λειτουργία. Τό συνολικό κυκλικό ταξίδι θά πραγματοποιείται σέ 6 έβδομάδες καί θά μεταφέρει άποκλειστικά φορτία. Ηδη μάλιστα μία μεγάλη βρετανική ζυθοποιία έχει κλείσει τό ήμισυ σχεδόν της χωρητικότητας του σκάφους.

Η ναυπήγηση καί ό έξοπλισμός του φορτηγού ιστιοφόρου κόστισε 250.000 λίρες. Έφ' όσον ή έκμετάλλευσή του άποδειχθεί άποδοτική, ό κύριος χρηματοδότης ό όποιος είναι άμερικανός, είναι διατεθειμένος νά προχωρήσει καί σέ άλλες επενδύσεις γιά παρόμοια πλοία.

Τό Σχόλιο του 15θήμερου

Ο πλοίαρχος Χάινριχ Κράφτ του Δυτικογερμανικού πλοίου «Alemania-Express» υπέγραψε στό πλοίο του μία ειρηνιστική διαμαρτυρία αναφερόμενη στην άρνηση μεταφοράς πυραύλων Κρούζ καί Πέρσινγκ μεταξύ Η.Π.Α. καί Γερμανίας. Η πλοιοκτήτρια εταιρία Harpag Lloyd, μολονότι άρνήθηκε πώς μεταφέρει τέτοια φορτία, άντέδρασε άμέσως στη συμπεριφορά αυτή του πλοιάρχου καί τόν άντικατέστησε στην πλοιαρχία του πλοίου, μέ την αίτιολογία ότι ό πλοίαρχος ώφειλε νά έκπροσωπεί τά συμφέροντα καί μόνο της εταιρίας του.

Σέ συμπαρατάση πρὸς τόν πλοίαρχο τό συμβούλιο των ύπαλλήλων της εταιρίας όργάνωσε συγκέντρωση διαμαρτυρίας του πληρώματος, συνεπεία της όποιας σημειώθηκε έξάφνη καθυστέρηση του άπόπλου του πλοίου. Ύστερα άπ' αυτό ή εταιρία άπεμάκρυνε τόν πλοίαρχο άπό την ύπηρεσία της καί απέλυσε δύο άπό τά μέλη του εργατικού συμβουλίου.

Οι τρεις άπολυθέντες προσέφυγαν στό Έργατοδικείο, αλλά πρίν προχωρήσει ή διαδικασία, ή εταιρία ήρθε σέ έξώδικη συμφωνία μέ τούς ενδιαφερομένους, τούς όποιους άποκατέστησε στις θέσεις τους έκτός του πλοιάρχου στον όποιο δόθηκε θέση σέ ύπηρεσίας ξηράς.

Άπό μία άποψη είναι κρίμα πού ή ύπόθεση δέν έκδικάστηκε. Γιατί θά είχαμε μία ενδιαφέρουσα δικαστική άπόφαση πάνω στό λεπτό θέμα πού όριοθετεί τις νομικές καί ήθικές ύποχρεώσεις του πλοιάρχου σέ άναφορά πρὸς τό αγαθό της ειρήνης, τό «παρά πάντων έπαινούμενον, ύπ' όλίγων δέ φυλασσόμενον» όπως λέει καί ό Γρηγόριος ό Θεολόγος.

Σκέψεις... έξελίξεις... καί προοπτικές...

Οι βομβαρδισμοί δεξαμενοπλοίων έλλιμενισμένων στό Κάργκ Άϊλαντ αύξησε την ένταση στην περιοχή του Περσικού, άνεβάζοντας την τιμή του πετρελαίου κατά ένα δολάριο τό βαρέλι.

Τό έρώτημα πού προβάλλει τώρα είναι κατά πόσον οι Πέρσες θά πραγματοποιήσουν την παράλογη άπειλή τους νά άποκλείσουν τά Στενά του Όρμούζ, μέσω των όποιων διακινείται τό 90% περίπου του περσικού πετρελαίου, γεγονός πού θά τούς οδηγήσει σέ οικονομική αυτόκαστροφή.

Σύμφωνα μέ τούς ύπολογισμούς της International Energy Association, ή ήμερήσια κατανάλωση των 24 χωρών πού άνήκουν στον ΟΟΣΑ θά κυμανθεί κατά τό 1984 περί τό έπίπεδο των 34,4 έκατομ. βαρελιών, έναντι μέσης κατανάλωσης 33,6 έκατομ. βαρελιών ήμερησίως κατά τό 1983.

Μέ άλλα λόγια ή φετινή κατανάλωση τοποθετείται στό ίδια έπίπεδο του 1982, μέ άποτέλεσμα οι προοπτικές γιά άπασχόληση των μεγάλων δεξαμενοπλοίων νά έμφανίζονται άρκετά ζοφερές.

του 1984 διαλύθηκαν 21 δεξαμενόπλοια, χωρητικότητας 2,8 έκατομ. τον. d.w., τό άργούν τοννάζ δεξαμενοπλοίων καί μικτών σκαφών ύπολογίζεται από τούς μεσίτες «Χάουαρντ Χόλντερ» περί τούς 62,2 έκατ. τον. d.w.

Άπό την παγκόσμια παροπλισμένη αυτή χωρητικότητα τά σκάφη άνω των 200.000 τον. d.w. αντιπροσωπεύουν 47,7 έκατομ. τον. d.w., όγκος άργούσης χωρητικότητας πού ύπαγορεύει την διάλυση μέ ένταση όσο τό δυνατόν περισσότερων σκαφών κατά την διετία 1984-85.

Στό έπίπεδο των 31 έκατομ. τόννων συγκεκριμένοποιείται τό ύψος των σοβιετικών εισαγωγών σιτηρών γιά την περίοδο 1983-84.

Η συνολική αυτή ποσότητα πού θά εισαχθεί στη Ρωσία μέχρι τόν προσεχή Ιούλιο, ύπολείπεται κατά 1,5 έκατομ. τόννων της περσικής περιόδου καί κατά πολύ της ποσότητας ρεκόρ των 46 έκατομ. τόννων πού εισήχθησαν στη Σοβιετική Ένωση τη περίοδο 1981-82.

Οι φορτώσεις σιτηρών από την Άργεντινή άρχισαν νά προσφέρουν άπασχόληση σέ έ-

να σημαντικό αριθμό πλοίων πού βρίσκονται στον Νότιο Άτλαντικό, ενώ τό πρόβλημα του περιορισμού τό βυθίσματος των πλοίων περί τά 23-24 πόδια άναμένεται νά συνεχισθεί κατά τό έπόμενο 18μηνο καθώς ό όγκος της λάσπης πού πρέπει νά έκκενωθεί από τόν βυθό του καναλιού Μίτρε ύπολογίζεται περί τά 8,5 έκατ. κυβικά μέτρα.

Αναμένεται ή επάνοδος της Νοτίου Άφρικής στην αγορά γιά την μεταφορά πλέον των 2 έκατομ. τόννων κριθής γιά την συμπλήρωση της έτήσιας καταναλώσεως της χώρας.

Μετά την πρόσφατη ξηρασία ή φετινή συγκομιδή κριθής άναμένεται νά κυμανθεί περί τούς 4,8 έκατ. τόννους έναντι των 6,8 έκατομ. της έσοδείας του 1983.

Τέθηκε σέ λειτουργία τό νέο κέντρο εξαγωγής μεταλλευτικού άνθρακα στον λιμένα Πρίνς Ρούπερτ του Καναδά. Η κατασκευή του έστοίχισε 220 έκατομ. Καν. δολάρια γιά νά διακινεί 8-12 έκατ. τόννους έτησίως μέ δυνατότητα φορτώσεως 5.000 τον. άνά ώρα σέ σκάφη μεγέθους έως 250.000 τον. d.w.

Ηδη ή Ιαπωνία έχει συνάψει συμφωνία 15ετούς διάρκειας γιά την συνολική άπορρόφηση 96 έκατομ. τόννων άνθρακος.

Παρά τό γεγονός ότι κατά τόν πρώτο μήνα

...

Η συμφωνηθείσα μεταξύ των Ιαπωνών και της βραζιλιανικής CVRD μείωση των τιμών του σιδηρομεταλλεύματος κατά 12% για το τρέχον έτος, ενισχύει τις προβλέψεις για άνοδο των εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος της Ιαπωνίας, οι οποίες κατά το 1983 ανήλθαν μόλις σε 97,2 εκατ. τόνους, το χαμηλότερο επίπεδο της τελευταίας δεκαετίας.

...

Αξίζει πράγματι να διαβάσουν οι ασχολούμενα με την ναυτιλία την μελέτη «Profitability in Shipping» του κ. Χέλμουτ Σόχμεν, αντιπροέδρου της γνωστής εταιρίας «World - Wide Shipping» του Χόγκ Κόγκ, την οποία εξέδωσε το Ινστιτούτο Διεθνούς Οικονομίας του Πανεπιστημίου του Κιέλου.

Ο συγγραφέας με σαφήνεια προειδοποιεί ότι ο μόνος τρόπος να επανέλθει η ισορρο-

πία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης τονάζ είναι να υπάρξουν συντονισμένες προσπάθειες από όλους τους παράγοντες της τόσο συναγωνιστικής βιομηχανίας που ονομάζεται ναυτική βιομηχανία. Έξελιπταν πλέον οι αρχές του ελεύθερου συναγωνισμού παρατηρεί, καθώς οι αφειδώς παρεχόμενες κρατικές επιχορηγήσεις προς τα ναυπηγεία και η τεραστία παραγωγική ικανότητά τους δεν θα επιτρέψουν να δούμε στο μέλλον εποχές ουσιαστικής αύξησης της ζήτησης χωρητικότητας ή όποια να μην καλύπτεται από την προσφορά.

Ακόμη θα επισημάνουμε ένα πολύ ενδιαφέρον σημείο της μελέτης του που αναφέρεται στην κερδοσκοπική αγορά πλοίων. Όπως υποστηρίζει ο κ. Σόχμεν η σημερινή εποχή διακρίνεται από χαμηλό πληθωρισμό στις κυριότερες βιομηχανικές χώρες και από χαμηλούς ναύλους, δύο παράγοντες οι οποίοι καθιστούν την κερδοσκοπική αγορά πλοίων μία πολύ παρακινδυνευμένη επιχείρηση.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η στιγμή της αλήθειας

Όπως σημειώναμε στο τεύχος της 1ης Φεβρουαρίου, το δολλάριο, όλο τον μήνα του Ιανουαρίου συνέχισε την ανοδική του πορεία έναντι όλων των νομισμάτων πλην του γιέν.

Από το πρώτο όμως δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου το σκηνικό άλλαξε και με αλληπαλά **σκαμπανεβάσματα** στην αρχή το Γερμανικό μάρκο και μετά το Γαλλικό και Έλβετικό φράγκο παρουσίασαν σημαντικές βελτιώσεις, έτσι ώστε σε λιγότερο από ένα μήνα το Γερμανικό μάρκο κέρδισε περίπου 6,5%, το Γαλλικό Φράγκο 5,7%, το Έλβετικό φράγκο 2,6%, η λίρα Ιταλίας 4,4% και η Λίρα Αγγλίας 4,6%.

Τίθενται λοιπόν το ερώτημα που οφείλεται η αλλαγή του σκηνικού κι' αυτή η ανάκαμψη των ευρωπαϊκών νομισμάτων έναντι του δολλαρίου.

Κατ' αρχήν έχουμε το άνοιγμα στον κρατικό προϋπολογισμό των ΗΠΑ που θα φθάσει τα 200 δισεκ. δολλάρια και όχι τα 180 δισεκ. που είχαν αρχικώς προβλεφθεί. Από την άλλη πλευρά έχουμε την ανοδική πορεία της αμερικανικής οικονομίας και τούς κινδύνους πληθωρισμού που έγκυμονει το άνοιγμα του προϋπολογισμού. Έτσι, τα επιτόκια προβλέπεται να παραμείνουν στα σημερινά υψηλά επίπεδα, ενώ ταυτόχρονα το δολλάριο θα παραμένει τό κατ' εξοχήν αποθεματικό νόμι-

σμα σε μία περίοδο πολιτικής αστάθειας στη Μέση Ανατολή (Λίβανος - Ιράκ/Περσία).

Αυτή η πολιτική κατάσταση πρέπει να ωφελήσει και την αγγλική λίρα. Έν ολίγοις μπορούμε να πούμε ότι οι αντιφατικοί λόγοι που αναφέραμε δεν θα επιτρέψουν αφ' ενός την περαιτέρω άνοδο του δολλαρίου και αφ' ετέρου την μείωση της τιμής του.

Όσον αφορά τα επιτόκια δεν προβλέπεται ουσιαστική μείωση και θα παραμείνουν όσον αφορά το δολλάριο στα επίπεδα του 9% έως 10%.

Τό έλβετικό φράγκο με τα πολύ χαμηλά επιτόκια παρουσιάζει περισσότερο ενδιαφέρον ως νόμισμα δανεισμού παρά ως νόμισμα επενδύσεων. Οι κίνδυνοι ότι το **τραπεζικόν απόρρητο** μπορεί να γίνει λιγότερο αυστηρό στην Έλβετία επηρεάζει δυσμενώς την σχέση του φράγκου με τα άλλα νομίσματα.

Η σταθερή άνοδος του Γερμ. μάρκου οφείλεται στην καλλιτέρευση της εσωτερικής πολιτικής, την σταθερότητα του τιμαριθμού και την βαθμιαία οικονομική ανάκαμψη της χώρας. Τό μόνο εμπόδιο για μία μεγαλύτερη άνοδο είναι το σύστημα ισοτιμιών των νομισμάτων της Κοινής Αγοράς EMS, που δεν επιτρέπει μεγάλες διακυμάνσεις μεταξύ των νομισμάτων των χωρών μελών.

Όσον αφορά την Αγγλία ή σχετική βελτίωση της οικονομίας επέτρεψε την μερική

άνοδο της στερλίνας. Τα υψηλά επιτόκια που ισχύουν και η πολιτική κατάσταση στην Μέση Ανατολή, συντηρεί το ενδιαφέρον της στερλίνας ως τρίτου κατά σειράν αποθεματικού νομίσματος.

Η βελτίωση του Γαλλικού φράγκου έναντι του δολλαρίου οφείλεται βασικώς στους δεσμούς του με τα Ευρωπαϊκά νομίσματα και λιγότερο στην ισχύ του.

Τιμές Δολλαρίου

	18.1.84	24.2.84	Διαφ.
Λίρα Αγγλίας	1.4080	1.4725	- 4,6
Φρ. Έλβετίας	2.2380	2.177	- 2,6
Μάρ. Γερμανίας	2.8100	2.6285	- 6,5
Φρ. Γαλλίας	8.590	8.100	- 5,7
Λίρα Ιταλίας	1706.0	1631.25	4,4
Γιέν Ιαπωνίας	234.05	232.88	- 0,5

Επιτόκια (Λονδίνου)

	18.1.84	1	3	6
Δολλάριο	9 5/8	9 13/16		10
Μαρ. Γερμ.	5 13/16	6 1/16		6 5/16
Λίρ. Αγγλίας	9 5/16	9 1/2		9 11/16
Φρ. Έλβ.	3 7/16	3 3/4		4 1/16
Φρ. Γαλ.	12 3/8	13 5/16		14 1/8

	24.2.84	1	3	6
Δολλάριο	9 15/16	10 3/16		10 7/16
Μαρ. Γερμ.	5 13/16	5 15/16		6 1/16
Λίρ. Αγγλ.	9 1/4	9 3/8		9 1/2
Φρ. Έλβ.	3 5/8	3 3/4		4
Φρ. Γαλ.	17 1/8	17 3/4		16 3/4

Η δραχμή: Η δραχμή, σε αρμονία με τα άλλα νομίσματα, παρουσίασε σχετική άνοδο έναντι του δολλαρίου και πτώση έναντι των άλλων, αν και η Τράπεζα της Ελλάδος παρέμεινε τό καθοριστικόν στοιχείο εις τα **Fixing** για να διατηρήσει την ισορροπία με τα άλλα νομίσματα.

Η ΔΡΑΧΜΗ Τιμές Fixing

	24.1.84	24.2.84	Διαφ.
Δολλάριο	103.140	100.980	- 2.10
Γερ. Μαρ.	26.654	38.398	+ 4,76
Λίρ. Αγγλίας	145.150	148.550	+ 2,34
Φρ. Έλβ.	46.142	46.414	+ 0,60
Φρ. Γαλ.	11.979	12.452	+ 3,95
Λίρ. Ιταλ.	6.022	6.188	+ 2,76

ΚΑΙ ΤΩΡΑ...

Η PRINCESE Cia NAVIERA εξοπλίζεται στην ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ. Τό συγκρότημα των Ναυπηγείων της SHANGHAI που θεμελιώθηκε από την Βικτωριανή Έποχή και συμπλήρωσαν οι Κινέζοι με την νέα ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ είναι έτοιμο να αναλάβει επισκευές με τα 25 ολοκληρωμένα ναυπηγεία τους. Τιμές άσυναγωνιστες. Έξοπλισμός τέλειος. Χρόνος ελάχιστος. Απακιστρωθήτε από τον κλοιό των παραδοσιακών ναυπηγοεπισκευαστικών κέντρων της ΚΟΡΕΑΣ, ΙΑΠΩΝΙΑΣ, ΦΟΡΜΟΖΑΣ με τις επαχθείς τιμές τους. ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ και BERTHS σ' όλη την έκταση των 18000 Χ/μέτρων των ακτών της ΚΙΝΑΣ. Προσφορές υποβάλλονται για συγκεκριμένες επισκευές.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: PRINCESE COMPANIA NAVIERA S.A.

(ΘΥΓΑΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ Α.Ε.)

ΠΕΙΡΑΙΩΣ 91 (ΚΥΘΗΡΩΝ 2) Τηλ. 48.25.811 (10 γραμ.)

TELEX: 21 2601 & 21 2602

you can rely on NAFSI, also for specialised works

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

IVALDI & GENERALE

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of the Dutch company

TECHNO DIAGNOSIS

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΙΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

PLANT: PERAMA FREE ZONE

ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA, PIRAEUS

TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)

TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.

CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

‘Η άλληλογραφία μας

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ

Κύριε Διευθυντά,

Στήν έκδοση του περιοδικού σας της 15.1.1984 στη στήλη «Η άλληλογραφία μας» δημοσιεύετε επιστολή των αναγνώστών σας 'Αλέξανδρου Γ. Τσαβλίρη και Γιάννη Ν.Ε. και Νικολ. 'Αλεξ. Τσαβλίρη, στην οποία αναλύεται η σπουδαιότητα της επικύρωσης και από τη Χώρα μας της Δ.Σ. του Λονδίνου 1976 «Περί περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη διά ναυτικής απαιτήσεως» και εκφράζεται η ένθερμη σύσταση για την επικύρωση αυτή.

Οι υπηρεσίες του Υπουργείου μας βρίσκονται από την υπογραφή της Δ.Σ. σε επαφή και συνεργασία με τις αρμόδιες παραγωγικές τάξεις (Ναυτικό Έπιμελητήριο και Ένωση Έφοπλιστών) που έχουν ενδιαφέρον για το θέμα και μελετούν τη δυνατότητα αλλά και τις προϋποθέσεις της επικύρωσης της διεθνούς αυτής σύμβασης.

Όπως όμως και σε αντίλαμβάνεσθε, η επικύρωση μιας διεθνούς σύμβασης και ιδιαίτερα μιας Δ.Σ. τέτοιας σημασίας και σπουδαιότητας είναι θέμα που συναρτάται με ποικίλες επιπτώσεις για την οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου. Νομίζουμε λοιπόν ότι είναι δικαιολογημένη η μακρά συνεργασία και μελέτη με τους σχετικούς παραγωγικούς φορείς, πριν από τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης.

Με τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ
Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας

Πειραιάς, 6.2.1984

ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Θεωρώ ότι οι διμερείς συμβάσεις δεν πρόκειται να ωφελήσουν την ελληνική ναυτιλία, ενώ η ανακύκλωση έχει δημιουργήσει προβλήματα σε βάρος των επαγγελματιών ναυτικών επ' ωφελεία μόνον των ευκαιριακών.

Για το πρώτο θέμα θέλω να παρατηρήσω ότι Έλληνικόν σκάφος με ξένο πλήρωμα διμερούς συμφωνίας θα διακινδυνεύει πάντοτε αντιμετώπισιν πολυπλόκων προβλημάτων και καθυστερήσεων προκειμένου διά ναυλώσεις προς λιμένας Αυστραλίας, Άγγλιας, Όλλανδίας και Σκανδιναβικών χωρών.

Έν όλίγοις, ένας σάφρων πλοιοκτήτης θα αποφεύγει ναύλους προς αυτές τις χώρες, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι οι διμερείς στην πραγματικότητα περιορίσαν την εμπορική άκτινα του πλοίου.

Το χειρότερο δέ «υποπροϊόν» θα είναι ότι όταν συμβούν μερικά επεισόδια καθυστέρησης λόγω των διμερών, οι ναυλωτάι θ' αποφεύγουν την ναύλωσην τούτων σκαφών και κατά πάσαν πιθανότητα θ' απαιτούν κατά τας διαπραγματεύσεις μιάς ναυλώσεως μιά επί πλέον παράγραφον διά της οποίας ο πλοιοκτήτης θα έγυγναι ότι τό πλήρωμα έχει προσληφθή υπό τούς όρους της ΔΟΜ ή ισοτίμου εργατικής οργανώσεως και έν περιπτώσει εργατικών διαφορών, εις τόν λιμένα φορτώσεως τ ό ν α υ λ ο σ ύ μ φ ω ν ο ν θ α

θεωρείται άκυρον.

Ήδη χωρίς τις διμερείς, καθημερινώς ο πλοιοκτήτης πρέπει να απαντήσει κατά τας διαπραγματεύσεις ναυλώσεως, σ' ένα μακροσκελές έρωτηματολόγιο, τό μισό του οποίου αναφέρεται στο πλήρωμα, άξιωματικούς, χρόνο υπηρεσίας, σε τί είδους σκάφος ύπηρέτησαν, σε τί σχολή έφοίτησαν και άλλα πολλά.

Όσον άφορά την ανακύκλωση αναφέρω τό έξής συγκεκριμένον περιστατικόν. Έλληνικόν σκάφος έφθασε προσφάτως εις Αυστραλίαν όπου θά έφόρτωνε για την Εύρώπη μέσω Σουέζ και του οποίου πέντε μέλη του πληρώματος έπεφταν στην ανακύκλωση κατά τό διάστημα της παραμονής του πλοίου διά φόρτωση. Επί πλέον δύο συνεπλήρωναν τόν χρόνον καταγγελίας της συμβάσεως και έζητησαν επαναπατρισμόν.

Παρά τό γεγονός ότι τό σκάφος θά περνούσε τό Σουέζ εντός 20 ήμερών, ο ελληνικός νόμος σάν «καρμανιόλα» επέβαλε τόν επαναπατρισμόν, τό κόστος του οποίου μαζί με του αντικαταστάτου, υπερέβαινε τά 1.600 δολάρια αντί των 375 από τό Σουέζ, δι' έκαστον επαναπατριζόμενον.

Ούδεμία ύποχώρησις, ο νόμος είναι νόμος, ο Πλοίαρχος θά στερηθή του φυλαδίου του μετά προστίμου, επί πλέον του προστίμου που θά έπιβληθή εις τόν πλοιοκτήτη.

Ο πρώτος που έκλήθη από τόν πλοίαρχον να πληρωθή άρχισε να τόν έκλιπαρή: «Καπετάνιε, όταν ήλθα στο βαπόρι είχα προγραμματίσει δουλειά 16 μηνών για να ξεπληρώσω μερικά γραμμάτια, αλλά τώρα θά μέ φάνε οι τοκογύφοι».

Έκάλεσε ο πλοίαρχος τόν δεύτερον ο οποίος κι' αυτός διεμαρτυρήθη: «Καπετάνιε, είχα σκοπό να καθίσω για να μαζέψω αυτά που χρειάζομαι για να κάνη τό μόνο παιδί μου έγχείρησι καρδιάς στο έξωτερικό».

Έρχεται λοιπόν ο τρίτος να πληρωθή που και αυτός έπεφτε στο ρεύμα της ανακυκλώσεως και κατακκόνινος από τόν θυμόν του άρχισε: «Καπετάνιε, όπως βλέπεις τό «Πέϊ» μου είναι σκάρτο, έχει μόνον 20.000 δραχμές γιατί όλη μου την δούλεψη την έστειλα στην γυναίκα μου με τρία παιδιά. Πώς θά πάω στο σπίτι του άδέκαρος σχεδόν μέσα στις έορτές».

Αυτά είναι τά δράματα που έδημιούργησε η ανακύκλωση ή οποία έσπειρε ζιζάνια πολ- λαπλών άποχρώσεων στα σκάφη δημιουρ-

γώντας άναρχία και πολυέξοδα προβλήματα τά όποια θά έξαναγκάσουν τόν πλοιοκτήτην να προσφύγη σε κράτος όπου θά μπορέση να συνεχίση την έπιχειρήσιν του.

Το κεφάλιον δέν έχει πατρίδα, αλλά ή πατρίδα μας χρειάζεται τό κεφάλαιον και την εποχήν κατά την όποιαν άκόμη και σοσιαλιστικές χώρες κάνουν κάθε εύλογία σε ξένο κεφάλαιον, ή Έλλάς όχι μόνον δέν προσπαθεί να έλκύση ξένο κεφάλαιο αλλά απεναντίας εκδιώχνει μέ τόν πλέον σκληρόν τρόπον αυτό τουτό τό Έλληνικόν κεφάλαιον, τό όποιον έδημιούργησαν κ α ρ α β ο κ ύ ρ η δ ε ς, ά π λ ο ι ν α υ τ ι κ ο ι, ο ι παππούδες και ο ι γονεϊς των σημερινών πλοιοκτητών μέ μεγάλους γώννες, μόθον, λαχτάρες, άπογοητεύσεις και σκληρή δουλειά.

Οι περισσότεροι των αυτοκαλουμένων άνέργων στην πραγματικότητα δέν είναι ναυτικοί αλλά χρησιμοποιούν τό ναυτικό φυλλάδιο «ως μεταβατικόν», διότι άλλοι είναι μαρμαράδες, άλλοι άντλιωροί σε σταθμούς βενζίνης κ.λ.π. που προσπαθούν να άρπάξουν, δι.τι μπορέσουν εντός μερικών μηνών και μετά θά άρχίσουν τις φασαρίες για να έξαναγκάσουν τόν πλοίαρχον να τούς άπολύση μέ άποζημίωσην.

Η ανακύκλωση έκαμε όλους αυτούς «ναυτικούς» και έχομε φθάσει σε σημείον που ο ι πραγματικοί επαγγελματίαι ναυτικοί μέ εργάτικη ναυτική συνείδησι να παραπονοιούνται στον πλοίαρχον ότι δέν μπορούν να δουλέψουν μ' αυτούς διότι λόγω της άδιαφορίας των και της άγνοίας του επαγγέλματος θέτουν την ζωή των εις κίνδυνον.

Σας εύχαριστώ,

Μετά τιμής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ
Υπάλληλος Ναυτικής Έπιχειρήσεως

Νέα Υόρκη, Φεβρουάριος 1984

Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΚΑΙ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΤΟ 80%

Κύριε Διευθυντά,

Εις τά «Ναυτικά Χρονικά» της 15ης Φεβρουαρίου διάβασα εις την στήλην της άλληλογραφίας την επιστολήν του κ. Γκιερρή άναφορικώς με τό αίτημα των αύξήσεων των συντάξεων των πλοίαρχων και Α' μηχανικών εις τό 80% του μισθού ενεργείας. Διάβασα έπίσης την σημείωση καθώς και τό άρθρον του περιοδικού σας: «Νά σώσουμε τό ΝΑΤ» Σας παρακαλώ δεχθήτε και την δική μου άποψιν επί του ίδιου θέματος.

A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: J. GHIKAS — B. ΓΙΚΙΑΣ

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN · 13002 · MARSEILLE · FRANCE

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

Ο κ. Γκισερλής, υπό την ιδιότητά τους ως επιτίμου προέδρου της Ένωσης Συνταξιούχων Πλοίαρχων Ε.Ν. της οποίας τυγχάνω μέλος, είχε λόγο να ύψωση την φωνήν του, διότι η αντίδρασις για το δικαίωμα αίτημα των πλοίαρχων ήλθε από εκεί που δεν τόπεριμέναμε.

Τά ερωτήματά του δεν απαντήθηκαν και είναι ανάγκη να απαντήσει το ΝΑΤ εις ένα έκαστον από αυτά διά να ενημερωθούν όλοι οι ενδιαφερόμενοι που βαδίζει τό ασφαλιστικόν μας ίδρυμα, εις τό όποιον έναποθέσαμε την έλπίδα της εξασφάλισης των γηρατειών μας και να λάβωμεν τά προσήκοντα μέτρα.

Διαβάσαμε εις τά «Ναυτικά Χρονικά» ότι η υπηρεσία του ΝΑΤ υπελόγισε και έθεσε στην δημοσιότητα αριθμούς που θά επιβάρυναν ένδεχομένως τόν προϋπολογισμόν του εις περιπτώσιν που θά έγένετο δεκτό τό αίτημα.

Διερρωτώμαι, γιατί η άρμόδια υπηρεσία του ΝΑΤ δεν έκαμε τό ίδιο, να δημοσιεύση δηλαδή την άδικαιολόγητο επιβάρυνσιν που θά ύφίστατο από την μεταφορά της κατηγορίας Γ' των άκτοπλών εις την κατηγορίαν Β' των ποντοπλών.

Επίσης γιατί δεν έδημοσίευσε την επιβάρυνσιν που θά ύφίστατο ό προϋπολογισμός, όταν παράνομα έντός του 1983 ηύξησε τά κατώτατα όρια των συντάξεων κάμνοντας κοινωνικήν πολιτική εις βάρος των ύπολοίπων μελών του;

Οί 15.000 συνταξιούχοι από τό σύνολο των 36.000 συνταξιούχων του ΝΑΤ παίρνουν σύνταξι μέ εύεργετήματα. Έξ αυτών πολλοί έκτός του ότι δεν έπλήρωσαν ούτε μία δεκάρα στό Ταμείο είναι δυνατόν να παίρνουν και από άλλα Ταμεία συντάξεις διότι κάπου άλλοι προσέφεραν τάς υπηρεσίας των και όχι εις την ναυτιλία. Αυτοί παίρνουν τώρα συντάξεις από τό ΝΑΤ της τάξεως των 20.000 δραχμών και όπως πάμε τό ποσό θά αύξάνεται συνεχώς ένώ των πλοίαρχων μέ την ΑΤΑ θά μειώνεται.

Τό ΝΑΤ για να άντιμετωπίση τάς ανάγκας του τό 1983 που βασικό ρόλο έπαιξαν και οι προαναφερθείσες δύο περιπτώσεις δραχμοποίησε 100 εκατομμύρια δολάρια δηλαδή τό ήμισυ των εις συνάλλαγμα άποθεμάτων του, που ήσαν καταθέσεις προερχόμεναι από μόχθο πολλών έτών των ποντοπόρων ναυτικών που πληρώνουν τάς προς τό ΝΑΤ

είσφοράς των εις συνάλλαγμα και έξ αυτών τό μέγιστο ποσοστό αναλογούσε εις τάς κρατήσεις των πλοίαρχων και Α' μηχανικών που και μακροχρόνιες αλλά και από διπλάσιες μέχρι τετραπλάσιες εις ύψος των άλλων ειδικοτήτων είναι.

Τί θά έκαμεν τό ΝΑΤ διά να εξασφαλίση την πολιτικήν του έντός του 1983 άν δεν ύπήρχαν αί καταθέσεις αυτές, αλλά και τί θά κάμη άν έντός του 1984 δραχμοποίηση, και τά ύπόλοιπα 100 εκατομμύρια που ύπάρχουν;

Γιατί επέτρεψαν τάς άδικαιολόγητες αύξήσεις εις τάς συντάξεις ώρισμένων κατηγοριών συνταξιούχων έντός του 1983, άφού έβλεπαν ότι τά πράγματα δεν πάνε καλά; "Η μήπως δεν τόβλεπαν.

Έγώ που δεν είμαι οικονομολόγος είχα γράψει εις τά «Ναυτικά Χρονικά» εις την στήλην της άλληλογραφίας την 1ην Φεβρουαρίου του 1983 όταν ακόμα συνεζήτούντο οι αύξήσεις των άνωτέρω κατηγοριών ότι ένώ τό ΝΑΤ έκάλυψε τά έξοδά του από τά έσοδα κατά τό 1981 τουτό δεν συνέβη και τό 1982 που είχε τεράστιο έλλειμμα και που όλες τίς ένδείξεις θά εξακολουθήσει αύξανόμενο εις τό άμεσο προσεχές μέλλον θέτοντας εις κίνδυνο την ύπαρξιν του ίδιου ασφαλιστικού μας ιδρύματος.

Τώρα προβάλλουν έμπόδια εις τό δικαίωμα αίτημα των πλοίαρχων και Α' μηχανικών μέ την αίτιολογίαν ότι δεν ύπάρχουν χρήματα, αλλά οι πλοίαρχοι και οι Α' μηχανικοί δεν φταίνουν άν τό ΝΑΤ κατήντησε φιλανθρωπικόν ίδρυμα.

Μπήκαν στή θάλασσα από μικροί για να δημιουργήσουν καριέρα, όχι σαν άλεξιπτωτιστάι, ειργάσθησαν μέ αίσθημα εύθύνης, προσέφεραν θυσίες στον πόλεμο και πολύ ιδρώτα στην ειρήνη, προήγαγον την ναυτιλία σε θέση που δεν είχε φθάσει ποτέ και βγήκαν στην σύνταξι όσοι αξιώθησαν από αυτούς.

Ός εκ των άνωτέρω είναι φυσικό να έχουν από τό ΝΑΤ άξίωσιν να συνταξιοδοτούνται σύμφωνα μέ τάς υπηρεσίες που προσέφεραν εις την ναυτιλία, σύμφωνα μέ τά προσόντα των αλλά και τό σπουδαιότερο σύμφωνα μέ τά χρηματικά ποσά που συνεισέφεραν εις τό ταμείον.

Δέν είναι δυνατόν όλοι οι άλλοι συνταξιούχοι ναυτικοί να παίρνουν συντάξεις που κυμαίνονται από 80 ως 120% του έν ένερ-

γεία μισθού των και οι πλοίαρχοι και Α' μηχανικοί να έχουν ειδικήν μεταχείρισιν και να παίρνουν μόνο 62%.

Σας εύχαριστώ

Μετά τιμής
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΦΗΚΑΡΗΣ

Πειραιεύς, 21.2.84

ΟΙ ΔΑΠΑΝΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

Κύριε Διευθυντά,

Από πληροφορίες που κυκλοφορούν τελευταία, γίνεται γνωστό ότι οι πλοιοκτήτες δεν προτίθενται να επαναφέρουν τό σύστημα της μισθοδοσίας των ναυτικών σε συνάλλαγμα όπως γινόταν παλαιότερα για όσους δούλευαν στα ποντοπόρα πλοία.

Από πλευράς ναυτικών προτάθηκε ακόμα να όρισθεί μία τιμή ασφαλείας, σε περίπτωση πληρωμής μας σε συνάλλαγμα δολλαρίου ή λίρας Άγγλιας, ώστε να μή ύπάρξει συναλλαγματικό κέρδος σε καμία πλευρά σε τυχόν, στο μέλλον, υποτίμηση ή ανατίμηση του δολλαρίου ή της στερλίνας, επίσης προτάθηκε στους πλοιοκτήτες να δεχθούν, καθ' όλη τή διάρκεια της άναμενόμενης Σ.Σ. να ισχύει τιμή δολλαρίου ή στερλίνας ή ίδια που θά ισχύει και κατά την ήμέρα που θά ύπογραφεί η Σύμβαση και καθόλη τή διάρκεια ισχύος της.

Μετά από τίς πιο πάνω προτάσεις των ναυτικών, στις όποιες άπάντησαν άρνητικά οι πλοιοκτήτες, όλα δείχνουν πως ύπάρχουν τεράστια όφέλη στους πλοιοκτήτες, και εις βάρος των ναυτικών, μέ τό ισχύον σήμερα δραχμικό σύστημα πληρωμής τους δεδομένου ότι οι πλοιοκτήτες εισπράττουν σε δολάρια, τους ναύλους τους και δεν έπηρεάζονται από την υποτίμηση της δραχμής, αντίθετα έχουν τεράστια όφέλη άφού μετά τίς συχνές, τόν τελευταίο καιρό, ανατιμήσεις του δολλαρίου κάθε ναυτικός παίρνει κάθε μήνα μισθό, σε αριθμό δολλαρίων, τόν ίδιο που έπαιρνε και τό 1976, ένώ από τό 1976 μέχρι σήμερα ό τιμάρθμος στο έξωτερικό άνέβηκε κατά 105 τοίς εκατό περίπου.

Τόσο η πληρωμή μας σε δραχμές όσο και η άνοδος του τιμάρθμου έξω δεν θά μάς έβλαπταν εάν ζούσαμε κι' έμεις οι ναυτικοί μέσα στην Έλλάδα ή εάν στο έξωτερικό που

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN - HEAD OFFICE

21st Floor John Ross House (West)
22/36 Victoria Embankment
DURBAN 4001, SOUTH AFRICA
P.O. Box 2110, CABLES: "PANDORA"
Tel.: 378545, Telex: 6-22550 SA

JOHANNESBURG

PANDORA CHARTERING
P.O. Box 65302
BENMORE, JOHANNESBURG
2010 SOUTH AFRICA
Tel.: 7837055, Telex: 4-24084 SA

GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
98B, Filonios Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519794 - 4519710
Telex: 21-1185 SEA GR.

εργαζόμεστε δεν ξεδεύαμε χρήματα βγαίνοντας να περπατήσουμε σαν ελεύθεροι άνθρωποι φθάνοντας σε κάθε λιμάνι.

Όμως υπενθυμίζουμε ότι επειδή στο πέρασμα παραμένουμε αναγκαστικά κλεισμένοι στο πλοίο για 15,20 ή και 30 ημέρες, όταν φθάσουμε σε λιμάνι, τις ελεύθερες ώρες μας, είναι απόλυτα αναγκαίο να κυκλοφορήσουμε στη στεριά για τις απαραίτητες αγορές μας σε ρουχισμό, προσωπικά είδη κλπ., ή για ένα διαφορετικό φαγητό από αυτό της ρουτίνας μέσα στο πλοίο για μία απαραίτητη λογική διασκέδαση κλπ., όπως επίσης αναγκαίο είναι η κάθε μας μετακίνηση να γίνεται με ταξί λόγω της μικρής διάρκειας παραμονής μας στο λιμάνι ή λόγω του ότι δεν γνωρίζουμε τα μέσα, πηγαίνοντας για πρώτη φορά ως και για λόγους σωματικής μας άκεραιότητας.

Σχετικά με τα πιο πάνω έξοδα μας, αυτά γίνονται όχι με την αγοραστική αξία του δολλαρίου στην Ελλάδα αλλά με την αξία του δολλαρίου σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες ή χώρες Άμερικής, Αυστραλίας κλπ. όπου προσεγγίζουν Έλληνικά πλοία.

Έτσι ενώ ζητάμε π.χ. ένα δολλάριο προκαταβολή, όταν το πλοίο μας βρεθεί στο εξωτερικό, μάς χρεώνουν στο λογαριασμό μας 103 δρχ. όσο έχει στην Ελλάδα το δολλάριο. Με πιο δικαίωμα; Μήπως βρισκόμαστε εντός Ελλάδος;

Με αυτές τις 102 δρχ., αν είμαστε στην Ελλάδα, θα μπορούσαμε να αγοράσουμε 3 σάντουιτς ή 5 εφημερίδες ή 4-5 καφέδες ή με ταξί θα κυκλοφορούσαμε 6-7 χιλιόμετρα, ενώ στο εξωτερικό το δολλάριο που μάς χρέωσαν 102 δρχ. δεν μάς φθάνει ούτε για ένα σάντουιτς, ούτε για δύο εφημερίδες, ούτε για δύο καφέδες, όσο για το ταξί μπαίνουν μόνο μέσα και καταβαίνοντας ή «σημαία» γράφει 120-150 δρχ.

Είναι βέβαιο ότι όλοι όσοι συνυπογράφουν κάθε χρόνο τις Συλλογικές μας Συμβάσεις έχουν πάει στο εξωτερικό και γνωρίζουν τα πιο πάνω, όπως γνωρίζουν και πόσους τοκούς χάνουμε από τα αναδρομικά χρήματα που μάς δίνουν για 5-6 μήνες όσο δηλ. διάστημα χρειάζονται για μία υπογραφή μετά από την ημερομηνία που λήγουν οι Συμβάσεις των θαλασσοδαρμένων και χωρίς οικογένεια Έλλήνων ναυτικών ή πρεσβευτών και σημαιοφόρων όπως μάς αποκαλούν στους λόγους τους στις Έθνικές μας γιορτές.

Σε περίπτωση που, παρ' όλα αυτά, οι πλοιοκτήτες συνεχίσουν να μάς πληρώνουν σε δρχ. πρέπει, μία και δεν μαρκάρουμε βγαίνοντας από φυλακές, όπως γινόταν τον παλιό καιρό, θα πρέπει να αναγνωρίσουν ότι τό 25 τοίς εκατό περίπου του μηνιαίου του μισθού ή κάθε ναυτικός τό ξεδεύει κάθε μήνα σε απαραίτητες αγορές για ρουχισμό, για προσωπικά του είδη, για την διακίνησή του, την διατροφή του έξω στην πόλη, τις ελεύθερες ώρες τους, στην ανθρώπινη διασκέδαση του καθώς και σε άλλες εκδηλώσεις ανθρωπισμού και ανάγκης που απαιτούν αρκετά χρήματα όταν βρεθείς ξένος ανάμεσα σε ξένους, ιδίως όταν είσαι σε κάπως νεαρή ηλικία όπου οι εκδηλώσεις αυτές γίνονται πιο συχνές και απαιτούν και περισσότερα χρήματα, αν θέλουμε δηλ. να ξεχωρίσουμε από τη συμπεριφορά των ζώων και δεν θέλουμε οι ναυτικοί να ξεμαρκάρουν στην Ελλάδα με μεταδοτικές ασθένειες κλπ.

Έτσι τό πιο πάνω ποσοστό, του 25 τοίς εκατό, πρέπει κάθε μήνα να εξαργυρώνεται στον ναυτικό με τη μισή τιμή που έχει τό δολλάριο κάθε τέλος του μηνός στην Τράπεζα Ελλάδας, κι' αυτό να γίνεται κάθε μήνα δεδομένου ότι τό ποσοστό αυτό δεν αποταμιεύεται αλλά ξεδεύεται στο εξωτερικό όπως πιο πάνω απέδειχξε και δεν τό κερδίζει

ο ναυτικός.

Έτσι, οι πλοιοκτήτες πάλι για τό 75 τοίς εκατό τό μισθού μας θά απολαμβάνουν συναλλαγματικό όφελος και έμεις αποστέλλοντας στην πατρίδα αυτό τό 75 τοίς εκατό δεν θά έχουμε ολοκληρωτική τή ζημία.

Ας ληφθεί υπ' όψη ότι ο πιο πάνω προτεινόμενος τρόπος, από τόν γράφοντα, δεν εξυπηρετεί ναυτικούς που είτε έχουν παντρευτεί στο εξωτερικό είτε έχουν μεταφέρει τις οικογένειές τους στο εξωτερικό ή που σπουδάζουν παιδιά εκτός Ελλάδας ή που στέλνουν συνάλλαγμα σε κάποιο σύγχρονο νοσοκομειακό συγκρότημα του εξωτερικού για να θεραπεύσουν, ή παρατείνουν τη ζωή, σε κάποιο μέλος της οικογένειάς τους.

Εύχαριστώ.

Μέ έκτιμηση
ΑΘΑΝ. Φ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
΄Αστυματιστής Ε.Ν.

Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ 100 ΛΙΜΠΕΡΤΥ

Κύριε Διευθυντά,

Ο κ. Ι. Δ. Ζαννάρας μάς έκανε την τιμή να ασχοληθεί στο προηγούμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» (15 Φεβρουαρίου 1984) με τη συγγραφή μας «Τά Λίμπερτυ και οι «Έλληνες» και δε μπορούμε παρά να τόν ευχαριστήσουμε γι' αυτό. Στο σχολιασμό του βιβλίου μας αυτό το ανάμεσα σ' άλλα προσπαθεί να ανασκευάσει μερικές ανακρίβειες, όπως τις χαρακτηρίζει, γύρω απ' τη συμπεριφορά του Γ.Σ. Λιβανού στη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την αγορά των 100 λίμπερτυ όπως αυτή παρουσιάζεται στο βιβλίο. Πιθανόν να έγιναν τα πράγματα όπως ο κ. Ζαννάρας τα παρουσιάζει, ως μάς επιτραπεί όμως να παρατηρήσουμε πως όλα τα άμφισβητούμενα σημεία που αναφέρει είναι παρμένα α τ ο λ ο γ ή από τις τότε εκδόσεις των «Ναυτικών Χρονικών», καταχωρίζονται με διαφορετικά τυπογραφικά στοιχεία και σε υπόμνημα αναφέρονται οι σελίδες, ημερομηνίες που δημοσιεύθηκαν κ.λ.π. Άξίζει να τονισθεί πως ο τότε διευθυντής των «Ναυτικών Χρονικών» έπαιξε πρωτεύοντα ρόλο στην ιστορία αυτή και άσφαλώς βρισκόνταν σε θέση τέτοια που να γνωρίζει καλύτερα από κάθε άλλο όσο διαδραματίζονταν τόσο στο προσκήνιο όσο και στο παρασκήνιο της ιστορίας αυτής. Ακόμα απ' ό-

σο τουλάχιστον μπορέσαμε να εξακριβώσουμε, οι μαρτυρίες αυτές κι' άλλες ακόμα που παραλείψαμε γιατί θεωρήσαμε πως δεν αφορούσαν άμεσα τό θέμα μας, δεν διαψεύσθηκαν και με μέτρο τά παραπάνω κρίναμε πως έπρεπε να συμπεριληφθούν σε μία έκδοση όπως αυτή.

Στην παρατήρηση του κ. Ι.Δ. Ζαννάρα: «Εκείνο που δεν μπορώ να εξηγήσω είναι γιατί να περιληφθούν εις την συγγραφικήν του βιβλίου αυτού σχόλια τά οποία δεν προσθέτουν τίποτε εις την ιστορικήν ανασκόπησην διά την απόκτησιν τότε των 100 πλοίων» ή απάντηση βρίσκεται στον πρόλογο του βιβλίου που άξίζει νομίζουμε να την παραθέσουμε. Έκεί γράφουμε: «Ένα μεγάλο μέρος απ' τό βιβλίο αποτελείται από αυτούσια ξένα κείμενα, μαρτυρίες και ντοκουμέντα. Ο συγγραφέας προτίμησε να τά παραθέσει όπως βρέθηκαν παρά να τά μεταλλάξει στη δική του γλώσσα κι' αυτό γιατί πιστεύει πως τό πρώτο βήμα για την συγγραφή της ιστορίας είναι να περιωθούν οι μαρτυρίες όπως βρέθηκαν και να έλθει, σε δεύτερη φάση ή κρίτική θεώρησή τους».

Η όλη φιλοσοφία του κ. Ι.Δ. Ζαννάρα, αν καταλάβαμε καλά, βρίσκεται στην τελευταία παράγραφο των παρατηρήσεων του που αναφέρει: «Εκείνο που δεν έπρεπε να γίνη είναι να αναδημοσιευθούν αι περικοπαι αύται των «Ναυτικών Χρονικών» αιτινες ήσαν κρίσεις εις βάρος προσώπου που σήμερον δεν υπάχει». Ας μάς επιτρέψει ο κ. Ι.Δ. ΖΑΝΝΑΡΑΣ να έχουμε εδώ αντίθετη γνώμη κι' αυτό γιατί πιστεύουμε πως οι περικοπές αυτές όχι μονάχα δεν μειώνουν καθόλου τό άνάστημα του Σ.Γ. Λιβανού, αλλά αντίθετα υπογραμμίζουν τό σκληρό διαπραγματευτή που υπήρξε και που τόν χαρακτήριζε σ' όλη του τη ναυτική σταδιοδρομία όπως άσφαλώς θά γνωρίζει καλύτερα από κάθε άλλο ο κ. Ζαννάρας που υπήρξε στενός συνεργάτης του.

Καταλαβαίνουμε τά συναισθηματικά ελατήρια που κινούν τόν κ. Ζαννάρα, τό έργο όμως του ιστορικού πρέπει να βρίσκεται μακριά από υποκειμενικές καταστάσεις που μπορούν με τόν ένα ή τόν άλλο τρόπο να επιδράσουν θετικά ή άρνητικά στη γνώμη του. Η γνώμη του ιστορικού πρέπει να μένει τελείως άπαλλαγμένη από υποκειμενικές εκτιμήσεις και άνεπηρέαστη από προσωπικές θέσεις.

Μέ κάθε τιμή
Α. Ι. ΤΖΑΜΤΖΗΣ

Πειραιάς, 20.2.84

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙΣΤΟΛΟΓΡΑΦΟΥΣ ΜΑΣ

Η πληθώρα των επιστολών που άπευθύνονται στα «Ναυτικά Χρονικά» για τό καιρίνα προβλήματα της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της μάς υποχρεώνει να συστήσουμε σε όλους τους επιστολογράφους να άποφεύγουν τις μακρυγορίες και να θέτουν με σαφήνεια και έκφραστική λιτότητα τό θέμα που θίγουν. Αυτό — μαζί με τη δικτυολογία των κειμένων που είναι άπολύτως άπαραίτητη λόγω της νέας τεχνολογίας που εφαρμόζεται στην έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» — θά μάς παρέχει την δυνατότητα να δημοσιεύουμε άμεσα τις επιστολές που λαμβάνουμε ώστε να μήν δημιουργούνται παράπονα από τις εύλογες καθυστερήσεις που προκαλούνται αλλά και για να υπάρχει και τό άποτέ-

λεσμα που επιδιώκεται από τις επιστολές.

Και κάτι ακόμη: Τά «Ναυτικά Χρονικά» δεν θά δημοσιεύουν έφεξης άνοικτές επιστολές που άπευθύνονται σε ύπουργούς, τήν κυβέρνηση ή κρατικές ύπηρεσίες κλπ., συνεπώς όσοι θέλουν να θίγουν οποιοδήποτε θέμα πρέπει να άπευθύνονται στα «Ναυτικά Χρονικά». Βεβαίως είναι αυτόνόητο ότι επιστολές που άπευθύνονται απ' ευθείας σε ύπουργούς κλπ. για ζητήματα της Ναυτιλίας και κοινοποιούνται και στα «Ναυτικά Χρονικά» με τη διεκκίνηση των επιστολογράφων ότι επιθυμούν και τή δημοσίευσή τους θά δημοσιεύονται εάν κρίνεται ότι ή δημοσίευσή τους θά βοηθήσει στην προώθηση ζητημάτων ή στην επίλυση προβλημάτων.

Ο λιμήν του Πειραιώς

Αυξήθηκε τό τέλος ηλεκτροδοτήσεως

Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς αύξησε κατά 235% περίπου τό πάγιο μηνιαίο τέλος ηλεκτροδοτήσεως τρίτων, είτε ηλεκτροδοτούνται από παροχές μέσης τάσεως, είτε από ανεξάρτητες παροχές χαμηλής τάσεως.

Τό πάγιο τέλος από 150 δρχ. πού ήταν μέχρι σήμερα αυξάνεται στις 500 δρχ. ανά μετρητή, έστω και αν ή παροχή χρησιμοποιηθεί για χρονικό διάστημα μικρότερο του μηνός.

Ειδικό τιμολόγιο για μετασκευές

Έκτεταμένες έργασίες μετασκευής των επιβατηγών πλοίων «OCEAN PRINCESS» και «OCEAN ISLANDER» σέ κρουαζιερόπλοια θά εκτελεσθούν από την πλοιοκτήτρια εταιρία στην έπισκευαστική Βάση Περάματος.

Η εκπρόσωπος των δύο πλοίων, εταιρία «Fiducia Shipping Co. S.A. (Panama)» ζήτησε από τον Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς νά υπαχθούν στο ειδικό τιμολόγιο των έπισκευαστικών δικαιωμάτων του, λόγω της μεγάλης εκτάσεως των μετασκευαστικών έργων.

Ήδη ο ΟΛΠ ενέκρινε, σύμφωνα μέ τη σχετική διάταξη (παράγρ. 5/5 του άρθρου

5) του κανονισμού και τιμολογίων δικαιωμάτων επί πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων στη λιμενική περιοχή, την κατάρτιση ειδικής συμβάσεως μεταξύ των εκπροσώπων των ανωτέρω δύο πλοίων μέ την οποία θά καθορίζεται ειδικό τιμολόγιο για την παρατεταμένη παραμονή των πλοίων «OCEAN PRINCESS» και «OCEAN ISLANDER» σέ έπισκευαστικές θέσεις της Βάσεως Περάματος προς εκτέλεση των προγραμματισμένων, μεγάλης εκτάσεως, μετασκευαστικών έργων.

Η έγκριση της παραμονής σέ έπισκευαστικές θέσεις δίδεται υπό τούς εξής όρους:

1. Τό χρονικό διάστημα της συμβάσεως αρχίζει από τις 14 Φεβρουαρίου και λήγει στις 30 Απριλίου 1984.

2. Τά δικαιώματα του ΟΛΠ για όλόκληρο τό χρονικό διάστημα των 75 ημερών θά παραμείνουν σταθερά και θά είναι ίσα μέ εκείνα πού προβλέπονται στο τιμολόγιο της κλίμακας της παραγρ. 5/1/1 του άρθρου 5 του οικείου κανονισμού για την παραμονή των πλοίων σέ έπισκευαστικές θέσεις κατά την 121η ημέρα, σέ συνδυασμό μέ την προσαύξηση της παραγρ. 5/1/2 του ίδιου άρθρου του κανονισμού.

3. Τά δικαιώματα του ΟΛΠ θά καταβληθούν μέσα σέ 10 ημέρες από την υπογραφή της συμβάσεως, προκαταβολικώς για όλόκληρο τό χρονικό διάστημα πού καλύπτεται από τη σύμβαση.

4. Σέ περίπτωση πού για όποιοδήποτε

λόγο ή αίτια δέν εκτελεσθούν οι προγραμματισμένες μετασκευαστικές έργασίες, άνακαλείται αυτοδικαίως ή έγκριση και στα πλοία θά καταλογισθούν, αναδρομικώς, από τις 14 Φεβρουαρίου τά προβλεπόμενα από τον κανονισμό αντίστοιχα δικαιώματα.

5. Για θέματα πού δέν περιλαμβάνονται στη σύμβαση θά ισχύουν οι σχετικές διατάξεις του κανονισμού.

Συγκροτήθηκε ήδη τριμελής επιτροπή, ή οποία θά παρακολουθεί τις έργασίες μετασκευής των δύο πλοίων.

Η μίσθωση προβλήτα

Παρετάθη μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1988 ή μίσθωση του προβλήτα 2 του λιμένος Ήρακλέους στη Στρατιωτική Διοίκηση του Λιμένος Πειραιώς μέ τούς ίδιους όρους, πού ίσχυαν και τά προηγούμενα χρόνια, και μέ τό έκάστοτε ισχύον τιμολόγιο της περιοχής.

Πιστώσεις του ΟΛΠ

Έγκρίθηκε πίστωση 9.500.000 δρχ. για την πληρωμή του ηλεκτρονικού έξοπλισμού έξι έδαφιαίων γεφυροπλαστίγγων του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς και για την εγκατάσταση και ρύθμισή τους σέ πλήρη και κανονική λειτουργία.

● Έγκρίθηκε πίστωση 9 περίπου εκατομμυρίων για την πληρωμή διαφόρων συρματοσχοίων, πού προμηθεύθηκε ο ΟΛΠ.

● Έγκρίθηκε πίστωση 6 εκατομμυρίων δραχμών για την προμήθεια ενός ταχυπλόου σκάφους.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Συνολική αξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1983 ήταν
16.292.610.997 δολάρια.

Διά πληροφορίας άποτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνο αντιπροσώπους των:

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

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

ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΓΝΩΜΕΣ

Τό 'Ενιαῖον ἢ μή τῆς Ναυτιλιακῆς Διοικήσεως

Τοῦ κ. Ι.Δ. ZANNAPA

Τό ἄρθρον τοῦ κ. Ξενοφώντος Ἀντωνιάδου εἰς τόν πανηγυρικό τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15/1/1984 μοῦ δίδει ἀφορμήν νά ἀσχοληθῶ καί ἐγώ σήμερον γιά τό θέμα τοῦ Διοικητικοῦ Φορέως τῆς Ναυτιλίας ἡ ὁποῖα θά τό ὀνόμαζα τοῦ Φορέως τῆς Κρατικῆς πρὸς τήν Ναυτιλίαν συμπαραστάσεως. Καί τό γιατί τήν ἐπωνυμίαν θά τό ἐξηγήσω ἐν συνεχείᾳ.

Ὁ φίλτατος Ξενοφών Ἀντωνιάδης εἰς τό ἄρθρον τοῦ κάμνει μίαν λεπτομερή καί ἐξαιρετικά διαφωτιστικήν ἱστορικὴν ἀναδρομήν εἰς τὴν ἐξέλιξιν τοῦ Διοικητικοῦ Φορέως τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ νεωτέρου Ἑλληνικοῦ Κράτους. Χώρα κατ' ἐξοχὴν ναυτική, μέ νησιωτικὴν ἑκτασιν μοναδικήν, μέ περιορισμένους χερσαίους παραγωγικούς πόρους δέν ἦτο δυνατόν παρά νά στραφῇ μέγα μέρος τοῦ νησιωτικοῦ ἰδιῶς πληθυσμοῦ τῆς πρὸς τὴν θάλασσαν διὰ νά συμπληρωθῇ ἡ ἐργατικὴ ἀπασχόλησις ἀφ' ἑνὸς καί τό ἐθνικὸν εἰσόδημα ἀφ' ἑτέρου. Ἡ ναυτικὴ τῆς ὅθεν ἐξέλιξις καί ἐξάπλωσις δέν ἦτο δυνατόν παρά νά δημιουργήσῃ θέματα ἀπτόμενα κάποιας Κρατικῆς προστάσεως καί παρακολουθήσεως. Μέγα θέμα ἡ κατάρτισις τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δέν θά ἐπαναλάβω ἐδῶ τὴν χρησιμότητα διὰ τὴν Ναυτιλίαν τῆς συμπαραστάσεως τῶν Κρατικῶν Ὑπηρεσιῶν. Ἐννοῶ ὅμως πραγματικῆς συμπαραστάσεως καί ὄχι κρατικῆς παρεμβάσεως διὰ τῆς δημιουργίας δυσκολιῶν καί ἐνίοτε ἀνασχετικῶν τῆς ἐξελίξεως τῆς ζητημάτων. Ἐδῶ θά ξεχωρίσω τὰ θέματα τῆς παρούσης μελέτης μου. Πρῶτον θέμα: Ἐνιαῖος ἢ μή Διοικητικός Φορέας. Δεύτερον θέμα: Κρατικαὶ παρεμβάσεις καί Τρίτον θέμα: Ἡ ἀναγκαία πολιτικὴ Κρατικῆς συμπαραστάσεως.

Δέν μπορῶ παρά νά συμφωνήσω μέ τόν κ. Ἀντωνιάδην ὅτι ὁ Διοικητικός Φορέας τῆς Ναυτιλίας πρέπει νά εἶναι καί νά παραμείνῃ ἐνιαῖος. Καί νά παραμείνῃ ἐκεῖ πού εἶναι καί τώρα μαζί μέ ὅλες τίς ὑπηρεσίες πού ὑπάρχοντα σ' αὐτόν, δηλαδή εἰς τὸν Πειραιᾶ. Ἐφ' ὅσον ὁ Πειραιεύς εἶναι σήμερον τό Ἑλ-

ληνικόν Ναυτιλιακόν Κέντρον μετά Ναυτιλιακὰ Γραφεῖα ὄλων σχεδόν τῶν Ἑφοπλιστικῶν Ἐπιχειρήσεων δέν νοεῖται μεταφορά τῶν Ναυτιλιακῶν Ὑπηρεσιῶν. Θά μοῦ ἀπαντήσουν οἱ ἀντιθέτως σκεπτόμενοι ὅτι ὑπαγωγή ὑπηρεσιῶν θά γίνῃ εἰς ἄλλα Ὑπουργεῖα λόγω συναφείας ἀρμοδιοτήτων αἱ διάφορα ὅμως ὑπηρεσίαι θά παραμείνουν στὸν Πειραιᾶ. Ἀπαντῶ: Δέν εἶναι τό ἴδιο. Διότι αἱ ἐν Πειραιῇ ἔστω ναυτιλιακαὶ ὑπηρεσίαι θά ὑπάγονται εἰς τρία ἢ τέσσερα ἄλλα Ὑπουργεῖα μέ ἀρμόδια ἰσάριθμα πολιτικά πρόσωπα δηλαδή Ὑπουργούς. Τό δοκιμάσαμε ἀπὸ τό 1971 μέχρι τό 1973 ὅταν ἡ Διεύθυνσις Ἑργασίας τοῦ ΥΕΝ εὐρίσκετο εἰς τό Ὑπουργεῖον Ἑργασίας καί ἡ Διεύθυνσις Προνοίας σὲ τὸ Ὑπουργεῖον Κοινωνικῶν Ὑπηρεσιῶν. Ἦτο ἀδύνατον νά τακτοποιήσῃς θέμα ναυτεργατικῶν τρέχοντα στήν ὁδόν Πειραιῶς (ὅπου τό Ὑπουργεῖον Ἑργασίας). Διὰ δέ το Ὑπουργεῖον Κοινωνικῶν Ὑπηρεσιῶν θά ἀναφέρω τό παράδειγμα τῆς Διοικήσεως τοῦ ΝΑΤ ὅπου Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου διωρίσθη στρατιωτικός, Ὑπουργικός δέ Ἐπίτροπος καί ὁ εἰδικὸς περὶ τὰ ἀσφαλιστικά ἀνώτερα στελεχὴ τοῦ Ὑπουργείου Κοινωνικῶν Ὑπηρεσιῶν. Ἦμουν τότε σύμβουλος τοῦ ΝΑΤ. Ἐξαίρετοι καί οἱ τρεῖς ἄλλα ἀσχετοὶ στὰ θέματα τῆς ναυτεργατικῆς συνταξιοδοτήσεως καί Προνοίας καί γενικά στὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ Ναυτιλία εἶναι ἕνας ἰδιαίτερος κλάδος τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας τῆς Χώρας. Ἐχει θέματα πού ἀπτονται ὄλων τῶν ἐκδηλώσεων τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς Χώρας καί τῶν ἐργαζομένων. Ἐχει θέματα ναυτικῆς ἐργασίας, θέματα Προνοίας τῶν ναυτεργατῶν καί ἀσφαλίσεως, θέματα ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἀστυνομεύσεως καί ὀργανισμοῦ Λιμένων, θέματα ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καί πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίων. Δηλαδή θέματα πού διὰ τοῦς ἄλλους ἐργασιακοὺς ἢ οἰκονομικοὺς τομεῖς εἶναι ἀρμόδια ὅλα τὰ ἄλλα συναφῆ Ὑπουργεῖα ἢ ἄλλοι Κρατικοὶ Φορεῖς. Ἐπειδὴ ὅμως ἡ Ναυτιλία εἶναι τομεὺς ἐντελῶς διάφορος καί ἀπολύτως ξεχωριστός ἀ-

πὸ τοὺς ἄλλους οἰκονομικοὺς τομεῖς τοῦ Ἑμπορίου ἢ τῆς Βιομηχανίας, ἐπιβάλλεται νά διοικητῇ τελείως χωριστὰ, διότι δέν συμβιβάζονται τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας καί οἱ λύσεις πού ἐκάστοτε ἀπαιτοῦνται μέ τοὺς ἄλλους οἰκονομικοὺς τομεῖς. Αὐτός εἶναι ὁ κύριος λόγος πού ὁ Διοικητικὸς Φορέας τῆς Ναυτιλίας ἦτο πάντοτε καί πρέπει νά εἶναι ἐνιαῖος.

Ἐδῶ λοιπὸν δέν χωράει συζήτησις. Τὰ διατυπούμενα ἐσχάτως εἰς τὸν τύπον σχετικῶς μέ τὴν μελετωμένην κατάργησιν τοῦ Ὑπουργείου Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας καί ὑπαγωγῆς τῶν διαφόρων ἀρμοδιοτήτων τοῦ εἰς τὰ διάφορα ἀνάλογα Ὑπουργεῖα Ἑσωτερικῶν, Ἑθνικῆς Οἰκονομίας, Κοινωνικῶν Ὑπηρεσιῶν, Συγκοινωνιῶν κ.λπ. ὅπως ὁ κ. Ἀντωνιάδης τὰ ἀναλύει εἶναι πράγματα ἀνεσφαλτικά διὰ τὴν Ναυτιλίαν, θά ἐπιφέρουν πραγματικὴν διάλυσιν καί ἀναστάτωση τῶν πάντων μέχρι σημείου πού δέν θά ξεύρει κανεὶς πού θά βρῇ ὁ καθείς τὸν ἀφέντην του.

Ἡ Ναυτιλία ἄλλωστε πρέπει νά ἐξετάζε-ται πάντοτε ὡς μία ἐπιχειρήσις διεθνῶν μεταφορῶν, μία ἐπιχειρήσις μεταφορᾶς φορτίων εἰς παγκόσμιον ἐπίπεδον μέ εἰδικὲς γνώσεις καί τρόπους ἐξασκήσεως τοῦ ἐπαγγέλματος πού εἶναι ἀγνωστα πράγματα στοὺς ἀσχολουμένους εἰς παντός εἶδους ἐπιχειρήσεις ἐντός τοῦ Ἑλλαδικοῦ χώρου. Πῶς εἶναι λοιπὸν δυνατόν νά κατευθύνῃ τὰ Ναυτιλιακὰ θέματα Κρατικὸς Φορέας, μέ ἀρμοδιότητες διασπαρμένες σὲ διάφορα ἄλλα Ὑπουργεῖα ὅταν οἱ ὑπηρετοῦντες σὲ ἄλλα Ὑπουργεῖα Κρατικοὶ Λειτουργοὶ θά εἶναι ἀσχετοὶ μέ θέματα θαλασσίων μεταφορῶν; Θά μοῦ ἀπαντήσουν ἴσως ὅτι οἱ διάφορες ὑπηρεσίες τῶν ἄλλων Ὑπουργείων θά πλαισιωθοῦν ἴσως ἀπὸ στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Μά τότε θά ἔχουμεν μίαν διασποράν τῶν στελεχῶν αὐτῶν θά χάσῃ πλέον τό Λιμενικόν Σῶμα τό ἐνιαῖον τοῦ περὶ τὴν Ναυτιλίαν καί μόνον ἀσχολουμένου ὑπηρεσιακοῦ σώματος.

Ἐδῶ θά πρέπει νά ἀναφερθῇ ὅτι τό Λιμενικόν Σῶμα πρέπει ἐφ' ὅσον τό Ὑπουργεῖον

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

CABLES: "TAKISHIP"
TELEX: 24282 24099 TAKIS AR
AV. CORRIENTES 538
BUENOS AIRES

TEL: 394.5612
394.3992
394.3891
394.3548
394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3858
E. Andresen 86.7115

παραμένει και θά πρέπει να παραμείνει ενιαίο, να αλλάξει στόχους πολιτικής και κατευθύνσεων. Έκτός των στελεχών τα οποία θά έχουν ως κύριον έργο την ασφάλειαν των Λιμένων, και αυτά τα στελέχη μέχρι του βαθμού π.χ. του υποπλοίαρχου, τα άλλα δηλαδή τα ανώτερα στελέχη θά πρέπει να αποβλέπουν εις επιτελικές και οικονομικές κατευθύνσεις προστασίας της Ναυτιλίας. Και εδώ θά ασχοληθώ με το δεύτερον θέμα της Κρατικής παρεμβάσεως εις την λειτουργίαν της Ναυτιλιακής Έπιχειρήσεως.

Εις το παρελθόν πολλά στελέχη του Λιμενικού Σώματος από της προπολεμικής και πολεμικής περιόδου και ολίγον μετέπειτα, με καθαρώς αστυνομικές παρεμβάσεις δημιούργησαν ένα έχθρικόν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν και τὸν ἐφοπλισμὸν κλίμα τὰς συνεπειὰς τοῦ ὁποῦ οἱ πάντες ἐνθυμούμεθα. Συνέπεται ὅμως πού ἐβλάψαν πρωτίστως τὸ μετὰ τὸν πόλεμον Ἑθνικὸν Νηολόγιον.

Ἡ ἀστυνομικὴ αὐτὴ νοοτροπία ἦτο ἴσως ἐπακόλουθον τῆς στρατιωτικῆς κατάρτισεως καὶ δομῆς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ ἐφερὲν τὰ ἀρνητικὰ περιστατικὰ τοῦ παρελθόντος τὰ ὁποῖα κατὰ τὸ πλεῖστον ἦσαν ἡ αἰτία τῆς φυγῆς ἀπὸ τὸ Ἑθνικὸν Νηολόγιον. Ἡ ἄρνησις ναυτολογίσεως προπολεμικῶς ἐπὶ ναυπηγούμενου εἰς Σουηδίας πλοίου Ὠνάση, Σουηδοῦ μηχανικοῦ, ἕως ὅτου ἐκπαιδευθὼν Ἑλληνας εἰς τὰς μηχανὰς DIESEL ἠνάγκασε τὸν πλοιοκτῆτην νὰ ὑψώσῃ τὴν Παναμαϊκὴν. Ἡ ἐπειδὴ ὁ μάγειρος ἐνὸς ἄλλου πλοίου εἰς λιμέναν τοῦ CONTINENT εὐρέθη νὰ μὴν ἔχῃ δίπλωμα μαγείρου, δὲν ἐπετράπη εἰς τὸ πλοῖον νὰ ἀναχωρήσῃ ἕως ὅτου εὐρεθῇ καὶ σταλῇ μάγειρος διπλωματοῦχος ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα. Αὐτὰ καὶ πολλὰ ἄλλα ἦσαν περιστατικὰ κακῆς ἀστυνομικῆς παραμβάσεως εἰς τὰ θέματα τῆς κινήσεως τῶν πλοίων.

Ἀλλὰ διὰ νὰ γενικεύσω ἐδῶ τὰς κρατικὰς παρεμβάσεις δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ παράλειψις τοῦ θέματος τῆς εὐθύς μετὰ τὸν πόλεμον ἀπειλῆς φορολογίας τῶν πλοίων πρᾶγμα πού ολίγον ἔλλειψεν νὰ ματαιώσῃ τὴν παραλαβὴν καὶ αὐτῶν τῶν 100 LIBERTIES. Παρά ταῦτα ἐπεβλήθη δι' ἄλλου νόμου βαρυτάτη φορολογία τὴν ὅποιαν δὲν ἦτο δυνατόν νὰ δεχθῇ ὁ ἐφοπλισμὸς καθ' ὃν τρόπον εἶχεν ἐπιβληθῇ. Καὶ ἐχρειάσθη ἡ τακτοποίησις τοῦ φορολογικοῦ θέματος μετὰ τὸν Νόμον 1880 καὶ ἡ ἀργότερον θέσπισις τοῦ συνταγματικοῦ Νόμου 2687/53 διὰ νὰ ἀρχίσῃ δευτέρω δειλὰ ὁ εἰσπατρισμὸς τῶν πλοίων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον καὶ ἡ κατ' ἀκολουθίαν γι-

γάντωσις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἡ ἐμπιστοσύνη εἶχεν ἐπανέλθῃ.

Αὐτὰ ὅλα καταδεικνύουν πόσον τὸ Ὑπουργεῖον καὶ τὰ στελέχη του πρέπει νὰ ἀποφύγουν τοὺς ἄσκοπους καὶ ἐπιζήμιους παρεμβασίμους καὶ νὰ φθάσουν νὰ δημιουργήσουν ἓνα ἐνιαῖο ἀδέσμευτον πλέγμα ὑπηρεσιῶν καὶ ὁργανώσεως πού νὰ ἐγγυῶνται τὴν εἰς μεγάλον βαθμὸν συμπαράστασιν καὶ ρύθμισιν τῶν ζητημάτων πού ἐνδιαφέρουν τὸ πλοῖον.

Καὶ ὡς ἐπακόλουθον τῶν ἀνωτέρω εἶναι τὸ τρίτον θέμα πού θά ἀναλύσω, τὸ θέμα τῆς Κρατικῆς Συμπαραστάσεως.

Ὁ ἐνιαῖος Κρατικὸς Φορεὺς πρέπει νὰ ὁργανωθῇ κατὰ τέτοιον τρόπον πού νὰ ἐγγυᾶται τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν πού ἔχῃ ἀνάγκη ἡ Ναυτιλία. Πρέπει νὰ κατανοηθῇ ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἔχει ἀνάγκη ἀπὸ τὸ Κράτος βοήθειας. Ὅχι βοήθειαν «προσφοράς φορτίων» ἐφ' ὅσον ἡ Χώρα μας δὲν ἔχει φορτία νὰ προσφέρει, ὅχι βοήθειαν χρηματοδοτικὴν ἐφ' ὅσον δὲν ἔχει χρηματαγοράν πού νὰ δύναται νὰ προσφέρει τὰ τεράστια κεφάλαια πού χρειάζεται ἡ Ναυτιλία. Δὲν ἔχει ἐπίσης ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν ἢ ἄλλα βασικά στήριγμα πού νὰ δύναται νὰ ἐξασφαλίσουν ὅλα αὐτὰ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον τὴν ὑποδομὴν ἢ ὁποῖα θά τὸ βοηθήσῃ νὰ ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὸν διεθνή ἀνταγωνισμόν. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον πρέπει νὰ δύναται νὰ συναγωνισθῇ τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν. Πῶς λοιπὸν θά μὴν ἐπιδόσῃ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον νὰ συναγωνισθῇ ἰδίως εἰς περιόδους κρίσεων ὡς ἡ παρούσα; Ὁ Ἑνιαῖος λοιπὸν Κρατικὸς Φορεὺς καλῶς ὁργανωμένος καὶ μετὰ στελέχη ἱκανὰ καὶ μετὰ εἰδικὴν ναυτικὴν κατάρτησιν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ προσφέρῃ αὐτὸ πού ὀνόμασα στὴν ἀρχὴ τοῦ ἀρθροῦ αὐτοῦ «Κρατικὴν Συμπαραστάσιν».

Καὶ ἐπιμὲν ἐδῶ ὅτι τὰ στελέχη τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος πλὴν τῆς ἀνωτέρας ἐπιστημονικῆς μορφώσεως πρέπει νὰ ἔχουν ἐπιμόρφωσιν περισσότερον ναυτιλιακὴν, οικονομικὴν ἢ τὴν λεγομένην μόρφωσιν SHIPPING (δηλαδὴ εἰδικεύσιν εἰς θέματα ναυλαγορᾶς, ἀσφαλιστικὰ, ναυτικῆς διαιτησίας, μεταφορᾶς φορτίων) καὶ γενικῶς ἐπιμόρφωσιν διεθνῶν μεταφορῶν καὶ διεθνῶς ἐμπορίου καὶ δευτερευόντως κατάρτησιν στρατιωτικὴν.

Εἶναι πρόσφατος ὁ νόμος 1376/83 ὁ ὁποῖος ἐψηφίσθη διὰ νὰ ρυθμίσῃ θέματα πού τὴν θέσπισιν των πρό πολλοῦ χρόνου ἐζήτησεν ἡ Ἑνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν. Καὶ ἐνὺ ὑπῆρχεν ὡς φαίνεται ἡ διάθεσις νὰ ἐπιλυθῶν μερικὰ ἀπὸ πολλοῦ χρονίζοντα ζητή-

ματα ἐν τούτοις ἓνα καὶ μόνον, αὐτὸ τῆς περιφήμου ἀνακυκλώσεως ἐδημιούργησε νέον πρόβλημα εἰς τὰ θέματα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων καὶ νέας ἐπιβαρύνσεις. Ἐκεῖ πού πήγαμε νὰ λύσωμε προβλήματα ἐδημιούργησαμε καὶ ἓνα καινούργιον πρόβλημα. Φαίνεται ὅτι ἐβασίσθη τὸ Ὑπουργεῖον εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς καθιερώσεως αὐτοῦ τοῦ περιορισμοῦ μετὰ τὴν ὑπαρξιν δῆθεν ναυτεργατικῆς ἀνεργίας. Ἀλλὰ ποίᾳ ἀνεργίας; Μόνον εἰς τοὺς πλοιοάρχους Α' τάξεως ὑπάρχει πρόβλημα δὲν θά ἔλεγα ἀνεργίας ἀλλὰ περισσότερον προσφοράς. Καὶ τοῦτο λόγω τῆς ταχείας ἐξελιξέως τῶν κατωτέρων βαθμῶν ἀξιωματικῶν γέφυρας. Εἰς ὅλους τοὺς ἄλλους κλάδους δὲν ὑπάρχει ἀνεργία. Ἀς μὴ γελοιώμαστε. Οἱ εἰς τὰ καφενεῖα τὸ Πειραιῶς συχνάζοντες περὶ ἄλλα τυρβάζουν. Εἶναι ἐξ ἐπαγγέλματος ἀνεργοί. Ἐφ' ὅσον ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἔχει σήμερον 4.500 περίπου πλοῖα ὧν τῶν κατηγοριῶν μετὰ μέσον ὄρον 26 ἄνδρας πλήρωμα κατὰ πλοῖον, σημαίνει ὅτι ἔχει ἀνάγκη 117.000 ναυτικῶν ὧν τῶν εἰδικοτήτων διὰ νὰ εἶναι ὁ Ἑλληνικὸς καὶ Ἑλληνόκτητος στόλος καλῶς ἐπандρωμένος. Ἀλλὰ δοθέντος ὅτι ὁ ναυτικὸς χρειάζεται 2 - 3 μῆνας ἀνάπαυσιν ἐτησίως πρέπει νὰ ὑπάρχῃ πρόσθετος ἀριθμὸς διὰ νὰ ἀντικαθιστᾷ τοὺς ἐν ἀδείᾳ εὐρίσκομένους. Χρειάζονται ἐπὶ πλέον 15.000 - 20.000 ναυτικοί. Ἦτοι σύνολον 140.000 περίπου ναυτικοὶ διὰ τὴν ἀρτίαν ἐπандρωσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου. Καὶ χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν κληρωτῶν ναυτικῶν πού ἐκτελοῦν τὴν στρατιωτικὴν των θητείαν εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν. Ποίος μπορεῖ νὰ μᾶς ἀποδείξῃ ὅτι πράγματι ὑπάρχει διαθέσιμος ἐν ἐνεργείᾳ τέτοιος ἀριθμὸς ναυτικῶν;

Ἡ συμπάραστασις λοιπὸν, ὡς συμπεράσμα, καὶ ἡ βοήθεια πρὸς τὸ πλοῖον εἶναι αὐτὸ πού ζητᾷ ἡ Ναυτιλία. Καὶ μπορεῖ νὰ τὴν δώσῃ ὁ Ἑνιαῖος Κρατικὸς Φορεὺς μετὰ συνέπειαν καὶ πίστιν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας. Ἐχει γραφῇ ἐπανελημένως ὅτι Ναυτιλία ἴσον πλουτοφόρος καὶ συναλλαγματοφόρος Κλάδος τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας τῆς Χώρας. Καὶ ὡς ἀντιμετωπισθῇ ἀπὸ τὴν Πολιτείαν τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὡς τὸ κατ' ἐξοχὴν ὄργανον προστασίας τῆς Ναυτιλίας. Καὶ ὅχι μόνον νὰ μὴ διασπασθῇ, ἀλλὰ νὰ ἀνασυρθῇ καὶ ὡς Ὑπουργεῖον ἀπὸ τὴν τελευταίαν τάξιν εἰς τὴν ὁποίαν εὐρίσκεται σήμερον εἰς τὴν θέσιν μεταξὺ τῶν πρώτων παραγωγικῶν Ὑπουργείων. Ὁ ρόλος εἰς τὴν σφαίραν τῶν ἀρμοδιοτήτων του θά εἶναι τότε καλύτερος.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C.3
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 - 480.5611. ΤΕΛΕΞ: 885651 RANDK G

ST. CLARE HOUSE 30/33 MINORIES
LONDON EC3N 1DT

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON. E.C.3
TEL.: 01 - 480.5611. TELEX: 885651 RANDK G.

ST. CLARE HOUSE 30/33 MINORIES
LONDON EC3N 1DT

ΔΟΡΥΦΟΡΟΙ ΕΞΕΡΕΥΝΟΥΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΟΠΕΥΟΥΝ ΩΚΕΑΝΟΥΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΕΣ

Του κ. Α. ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Κάθε καινούργια πτήση δορυφόρου στο διάστημα, κάθε νέα έξοδος του ανθρώπου έξω από τη Γη, δημιουργεί νέες δυνατότητες για την έρευνα και τεχνολογία. Μέχρι πρόσφατα ακόμα, το διάστημα και τα χωράφια στη Γη, που είναι σπαρμένα με σάβρι ήταν έννοιες ασυμβίβαστες. Ήδη όμως άρχισε η διαδικασία προγραμματισμού των δορυφόρων για να δουλεύουν για τους σκοπούς και τις ανάγκες της αγροτικής οικονομίας και της εξερεύνησης των θαλασσών, και στα τελευταία χρόνια η διαδικασία αυτή στρέφεται στη κατεύθυνση της πρακτικής τους χρησιμοποίησης. Σήμερα και οι ωκεανολόγοι διεκδικούν να αποκτήσουν μία μόνιμη θέση εργασίας στη τροχιά γύρω από τη Γη. Δεν είναι η περιέργεια που τους τραβάει στο διάστημα. Είναι ο ρόλος των ωκεανών στη ζωή των ανθρώπων που αυξάνει με ταχύ ρυθμό, μία και τα αποθέματα τους σε τροφή είναι τεράστια.

Η βιομάζα που ζει και αναπτύσσεται στους ωκεανούς, φτάνει τα 20-30 δισεκατομμύρια τόνους, χωρίς να υπολογίζουμε σε αυτή και τα τεράστια αποθέματα του πλαγκτόν. Το 15% περίπου των ζωικών λευκωμάτων, που χρησιμοποιούνται στη διατροφή των ανθρώπων, προέρχεται από την αλιεία στις θάλασσες. Το 50% περίπου της παγκόσμιας εξόρυξης και παραγωγής πετρελαίου και φυσικών αερίων πραγματοποιείται στην ύφαλοκρηπίδα, ενώ έχουν ήδη κάνει την εμφάνισή τους τα πρώτα δορυχεία για την εξόρυξη άλλων ορυκτών από το βυθό της θάλασσας.

Οι Ωκεανοί ονομάζονται, δικαιολογημένα, «πνεύμονες» της Γης, γιατί το μισό περίπου οξυγόνο που περιέχεται στην ατμόσφαιρα του πλανήτη μας, παράγεται κατά τη διαδικασία της φωτοσύνθεσης του φυτικού πλαγκτόν των ωκεανών. Η έντατική όμως ρύπανση της θάλασσας, είχε σαν αποτέλεσμα, σύμφωνα με εκτιμήσεις του Ο.Η.Ε., να μειωθεί η ετήσια παραγωγικότητα των ωκεανών σε βιομάζα κατά 15-20% περίπου. Μόνο μέσα στα τελευταία χρόνια, σε διάφορες περιοχές της υδρογείου, πάνω από 50 μεγάλα τάνκερς έπαθαν σημαντικές βλάβες, καταστράφηκαν και βυθίστηκαν, με καταστροφικά αποτελέσματα για τη θάλασσα. Πάνω από 230 χιλιάδες τόνους πετρέλαιο έριξε στη θάλασσα το τάνκερ «AMOCO CADIZ» και πάνω από 300 χιλιάδες τόνους έχυσε στη θάλασσα, κοντά στο νησί Tobasco της Καριβικής ένα άλλο δεξαμενόπλοιο.

Η ίδια ποσότητα πετρελαίου χύθηκε στη θάλασσα κατά τη βλάβη που συνέβηκε στις ανιχνευτικές γεωτρήσεις κοντά στις ακτές του Μεξικού, χωρίς να υπολογίσουμε την καταστροφή από ρύπανση της θάλασσας κατά τις ανιχνευτικές γεωτρήσεις στον Περσικό κόλπο, στην Έρυθρά Θάλασσα και άλλαχού της Γης.

Για την αποκατάσταση όμως της φυσικής βιολογικής ισορροπίας, μετά από μία τέτοια καταστροφή, απαιτούνται 7 έως 10 χρόνια. Δεν εκπλήσσει επομένως το γεγονός ότι αυξήθηκε σε όλο τον κόσμο απότομα η προσοχή για συστηματικές έρευνες στους ωκεανούς και κατανοήθηκε το γεγονός ότι χωρίς καλή γνώση των διαδικασιών που γίνονται στους ωκεανούς είναι αδύνατο να λυθούν τέτοια προβλήματα, που ενδιαφέρουν ολόκληρη την ανθρωπότητα, όπως είναι το ενεργειακό, ο ορυκτός πλούτος στους βυθούς των θαλασσών και η προστασία του περιβάλλοντος από τη ρύπανση.

Οι Ωκεανοί δεν είναι μόνο σημαντικό, αλλά και πολύπλοκο αντικείμενο εξερεύνησης. Κατά την διάρκεια πολλών χρόνων, οι ωκεανολόγοι μάζευαν, λίγες λίγες τις πληροφορίες για τον ωκεανό, που συγκέντρωναν οι διάφορες μεμονωμένες αποστολές. Η οργάνωση δικτύου μόνιμων σταθμών παρακολούθησης των θαλασσών, αποδείχτηκε ότι κοστίζει πολύ ακριβά και είναι μία δουλειά πάνω από τις σημερινές δυνατότητες. Μόνο χάρη στη διεθνή συνεργασία έγινε δυνατή η πραγματοποίηση μερικών μακρόχρονων αποστολών, που ξεκαθάρισαν αρκετά πράγματα σχετικά με τους Ωκεανούς. Έτσι στον Ωκεανό ανακαλύφθηκαν ισχυροί άνεμο-στρόβιλοι, που μοιάζουν κάπως με τους ατμοσφαιρικούς κυκλώνες και άλλα βαρομετρικά συστήματα. Με τις νέες μελέτες, έγινε πιο κατανοητή η πολύπλοκη εικόνα της αλληλεπίδρασης του Ωκεανού και της ατμόσφαιρας. Στους ναυτικούς χάρτες σημειώθηκαν νέα, άγνωστα ρεύματα. Διευρύνθηκαν και πλουτίστηκαν οι γνώσεις μας γύρω από τη μεταβλητότητα των φυσικών, χημικών και βιολογικών διαδικασιών στους Ωκεανούς.

Εξερεύνηση από το διάστημα:

Μέχρι σήμερα μόνο κατά 40% της επιφάνειας τους έχουν εξερευνηθεί οι Ωκεανοί και οι διάφορες θάλασσες. Αλλά η επιτήρηση χρειάζεται στοιχεία για ολόκληρο την υδρόγειο. Η παρακολούθηση από το διάστημα των Ωκεανών και των θαλασσών δημιουργεί πολύ μεγάλες δυνατότητες.

Έτσι εμφανίστηκε μία έντελως νέα τεχνική, «Η ωκεανολογία των δορυφόρων». Έργασίες για την εξερεύνηση των Ωκεανών από το διάστημα διεξάγονται από τους Αμερικανικούς δορυφόρους της σειράς «Απόλλων» και από τους Σοβιετικούς δορυφόρους της σειράς «Κόσμος» και «Μετεόρ», καθώς και από τα επανδρωμένα διαστημόπλοια «Σογιούζ» και τους τροχιακούς σταθμούς «Σαλιούτ». Επίσης και άλλων δυνάμεων δορυφόροι εκτελούν επιστημονικές παρατηρήσεις από το διάστημα, όπως Γαλλίας, Αγγλίας, Κίνας, Ιαπωνίας, κ.λπ.

Οι παρατηρήσεις από το διάστημα προσφέρουν πολύτιμες επιστημονικές πληροφορίες. Ανάμεσα σε άλλα, με βάση τις φωτογραφίες που πάρθηκαν από τους τροχιακούς σταθμούς της σειράς «Σαλιούτ», και τους αυτόματους δορυφόρους, εξερευνήθηκαν οι ρηχές ύφαλοκρηπίδες της Μαύρης Θάλασσας, της Αζοφικής, της Κασπίας, της λίμνης Αράλης, και της Οχοτσικής Θάλασσας. Πρόσφατα οι Ρώσοι ανακοίνωσαν την ανακάλυψη ενός πετρελαιοφόρου κοιτάσματος κάπου στις ακτές της Κασπίας Θάλασσας, μεγάλης εκτάσεως, με την βοήθεια και τις πληροφορίες που έδωσαν οι δορυφόροι από το διάστημα.

Η αποκρυπτογράφηση των διαστημικών φωτογραφιών των παρακτίων υδάτων

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 AT ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

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

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

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

Telexes: 18724 ELLAS AR., 23575 ELLIN AR., 23573 GRECE AR.

CABLE: HELLASMAR BAIRE

καί επιφανειών ύφαλοκρηπίδων βοήθησε στην ανακάλυψη και αποκάλυψη των περιοχών εκείνων, που μπορούν να έχουν πετρέλαιο και φυσικά αέρια. Επίσης φτάνουν τακτικά πληροφορίες από το διάστημα για τις ζώνες των θαλασσοταραχών και τις συνθήκες των παγετώνων στις περιοχές που ενδιαφέρουν τη ναυσιπλοΐα. Επίσης φτάνουν τακτικά πληροφορίες στα κέντρα μελετών και στα στρατηγικά κέντρα της 'Ακτοφυλακής των ΗΠΑ και της Ρωσικής 'Ακτοφυλακής, από περιπτώσεις ρυπάνσεων των θαλασσών με πετρελαιοειδή από πετρελαιοφόρα πλοία και πλωτές εξέδρες γεωτρήσεων. Τέλος έρχονται τακτικά πληροφορίες στα ως άνω κέντρα, για τις ζώνες των θαλασσοταραχών και τις συνθήκες των παγετώνων κατά τη διάρκεια των εξερευνητικών των πετρελαιοφόρων κοιτασμάτων της 'Αλάσκας και της Σιβηρίας.

Τα πειράματα που εκπληρώθηκαν με την βοήθεια ειδικών ωκεανογραφικών δορυφόρων έθεσαν την αρχή των συστημάτων επιχειρησιακής καταμέτρησης από το διάστημα των χαρακτηριστικών των 'Ωκεανών, που είναι απαραίτητα για την πρόγνωση του καιρού, και τη μελέτη των υδροφυσικών και βιολογικών πεδίων.

Στην ουσία σήμερα πραγματοποιούμε μονάχα τα πρώτα πρακτικά βήματα στη δημιουργία μιάς υπηρεσίας παρακολούθησης των 'Ωκεανών από το Διάστημα.

Σύντομα θα ολοκληρωθεί η έρευνα των 'Ωκεανών. Χάρη στους δορυφόρους θα μπορούμε να έχουμε όχι μόνο μία επιφανειακή εικόνα των φαινομένων στον 'Ωκεανό, αλλά και όγκομετρική και σε βάθος εικόνα.

Η Γη σήμερα είναι περικυκλωμένη από δορυφόρους. Σύμφωνα με πληροφορίες που διαρρέουν από τα διαστημικά κέντρα των ΗΠΑ και της ΕΣΣΔ, περισσότεροι από δέκα χιλιάδες δορυφόροι εκτοξεύθηκαν στο διάστημα, από την εποχή του πρώτου «Σπούτνικ». Δορυφόροι κατασκοπευτικοί, μετεωρολογικοί, επιστημονικοί, στρατιωτικοί, ελέγχουν το καθετί που γίνεται στη γη, στη θάλασσα, και στο διάστημα.

Κάθε δορυφόρος έχει μία τεχνική ιδιαιτερότητα, αλλά υπάρχουν και οι οικογένειες των δορυφόρων που διαφέρουν πολύ λίγο μεταξύ τους. Μερικές από αυτές τις κατηγορίες δορυφόρων έχουν ένα όνομα που συνήθως προέρχεται από το σκοπό που εξυπηρετούν, υπάρχουν όμως και κατηγορίες που δεν έχουν ειδική ονομασία, ακριβώς γιατί η αποστολή τους είναι σύνθετη. Οι Σοβιετικοί ήταν οι πρώτοι που εκτόξευσαν δορυφόρο στο διάστημα της σειράς και οικογένειας των «Σπούτνικ». Ο πρώτος «Σπούτνικ» βρέθηκε στο Διάστημα στις 4 'Οκτωβρίου του 1957. Από τότε το διάστημα γέμισε δορυφόρους. Γαλλικοί, 'Ιταλικοί, 'Αμερικάνικοι, Ρώσοι, Βρετανικοί, 'Ιαπωνικοί, Κινέζικοι και άλλων εθνικοτήτων δορυφόροι — που χωρίς να υπολογίσουμε τους «κατασκοπευτικούς», ο αριθμός των οποίων είναι «απόρητος» — γέμισαν τους ουρανούς. Πολλοί από αυτούς τους δορυφόρους παρακολουθούν και εξερευνούν τους ωκεανούς, τις λί-

μνες, και τις θάλασσες, για επιστημονικούς σκοπούς.

Κατηγορίες Δορυφόρων:

Ής δούμε όμως κατά κατηγορίες ποιό είναι αυτοί οι δορυφόροι και ποιούς σκοπούς εξυπηρετούν, ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους.

1. 'Επιστημονικοί: Αυτού του είδους οι δορυφόροι μελετούν ότι συμβαίνει έξω από την ατμόσφαιρα της Γης, και που όφειλεται κυρίως στον ήλιο, καθώς και την δλη από την οποία αποτελούνται οι διάφοροι άστερες. Οι μελέτες που κάνουν οι δορυφόροι αυτοί είναι άμετρητες, ενώ τεχνολογικά εξελίσσονται συνεχώς, καθώς οι επιστημονικές απαιτούν όλο και περισσότερα από τα πανάκριβα αυτά όργανα.

Ναυτιλιακοί: Ύστερα από αιώνες παραπάνω ότι η εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας ήταν στο πυθμένα της επιστημονικής μελέτης και τεχνολογικής εξέλιξης, σήμερα οι ναυτίλοι κέρδισαν έδαφος μεταξύ των άλλων τεχνικών που εξυπηρετούνται από το διάστημα, ύστερα από τη κατασκευή ενός τεχνητού άστερισμού δορυφόρων από το ναυτικό των ΗΠΑ, που ονομάστηκε δορυφόροι της σειράς «TRANSIT». Ο άστερισμός αυτός δορυφόρων κατασκευάστηκε το 1964 για την εξυπηρέτηση του ύποβρυχιου στόλου των ΗΠΑ. Για χρήση από το 'Εμπορικό Ναυτικό, τα μυστικά του άστερισμού «TRANSIT» άπελευθερώθηκαν το έτος 1976, και έκτοτε όλο και περισσότερα έμπορικά πλοία χρησιμοποιούν το σύστημα, μιά και δίνει στίγμα ανεξάρτητα καιρικών συνθηκών.

3. Μετεωρολογικοί: Οι δορυφόροι αυτοί, μεταδίδουν συνέχεια σε σταθμούς της Γης, φωτογραφίες της ατμόσφαιρας, των κυκλώνων, άντικυκλώνων, και όλων των ατμοσφαιρικών συστημάτων και διαταραχών. Από τότε που τέθηκαν σε λειτουργία, οι δορυφόροι αυτού του είδους, έγινε δυνατό να προειδοποιούνται οι κάτοικοι των περιοχών που κινδυνεύουν καθώς και τα πλοία, από καταστροφικά καιρικά φαινόμενα, όπως τυφώνες, κ.λπ., έτσι ώστε να παίρνουν τα κατάλληλα μέτρα και να αποφεύγονται μεγάλες καταστροφές. Φυσικά χάρη σ' αυτούς τους δορυφόρους γίνεται και η καθημερινή πρόβλεψη του καιρού για έννημέρωση παντός ενδιαφερομένου.

4. Τηλεπικοινωνιακοί: Χάρη σ' αυτούς τους δορυφόρους, ένα γεγονός, σε μία γωνία της Γης, μπορεί να μεταδοθεί στον υπόλοιπο κόσμο σε χρόνο μηδέν. Η χρήσης τους στη Ναυτιλία διευρύνεται με ταχύ ρυθμό, αφού όλο και περισσότερα έμπορικά πλοία εφοδιάζονται σήμερα με συστήματα TELEX που μέσω των δορυφόρων αυτών έρχονται σε άμεση έπαφή με τα ναυτιλιακά γραφεία σε όλα τα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, έκμηδενίζοντας έτσι τούς κλασικούς άσυρμάτους.

5. Στρατιωτικοί: Οι δορυφόροι αυτοί εξυπηρετούν πολεμικούς σκοπούς. 'Ιδιαίτερη κατηγορία είναι οι κατασκοπευτικοί δορυφόροι, που με ειδικούς φακούς μπορούν

και φωτογραφίζουν με κάθε λεπτομέρεια ότι συμβαίνει στη Γη. Πολεμικές επιχειρήσεις, πτήσεις άεροπλάνων, δοκιμές άτομικών όπλων, κ.λπ., όλα φωτογραφίζονται και μεταδίδονται στα στρατηγικά κέντρα της ενδιαφερόμενης χώρας.

Οι δορυφόροι στη Ναυτιλία:

Η Ναυτιλία από έγκαταλειμμένη και παραμελειμένη που ήταν στον τομέα της τεχνολογικής εξέλιξης, σήμερα βρίσκεται στην κορυφή της εξυπηρέτησης διά δορυφόρων, μαζί με άλλους τομείς της επιχειρηματικής ζωής.

Η ζωή της, ή ύπαρξή της, βλέπουμε σήμερα να ρυθμίζεται από τούς δορυφόρους. Τό στίγμα των πλοίων σε κάθε στιγμή δίδεται από δορυφόρους, τα δελτία καιρού λαμβάνονται από δορυφόρους, τα τηλεγραφήματα από και προς τα πλοία στέλνονται με δορυφόρους, ο τηλεχειρισμός των πλοίων από τα ναυτιλιακά γραφεία, γίνεται με δορυφόρους, ή έρευνα των 'Ωκεανών και θαλασσών γίνεται με δορυφόρους, ή έρευνα για πετρέλαιο στην ύφαλοκρηπίδα των παράκτιων χωρών εξυπηρετείται με δορυφόρους, ή πόντιση ήλεκτροφόρων καλωδίων και τηλεπικοινωνιακών, γίνεται με τη βοήθεια δορυφόρων αφού διά δορυφόρων προσδιορίζεται ή ακριβής θέση πόντισης των καλωδίων, άκόμη και ή τοποθέτηση άγωγών μεταφοράς πετρελαίου και άερών από τόπο σε τόπο, με την πόντισή τους στους βυθούς των θαλασσών, γίνεται με τη βοήθεια των ναυτιλιακών δορυφόρων, γιατί είναι τό μόνο σύστημα που δίνει σύντομα και άκριβέστερα ή γεωγραφική θέση των καλωδίων ή άγωγών επί του βυθού.

Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, σήμερα μπορούμε να πούμε ότι ή Γη είναι περικυκλωμένη από χιλιάδες δορυφόρους, ζούμε πλέον την εποχή του διαστήματος, ζούμε την εποχή των δορυφόρων, ή ζωή μας ρυθμίζεται από αυτούς, και «ούδέν κρυπτόν πλέον υπό τόν 'Ηλιο». Δέν πρέπει δέ να μάς έκπλησει τό γεγονός ότι δορυφόροι έρευνούν και κατασκοπεύουν 'Ωκεανούς και θάλασσες, αφού είναι τό μόνο σύστημα σήμερα που μπορεί νά καλύψει και εξερευνήσει πληρέστατα και άκριβέστατα και σε τρεις διαστάσεις (Μήκος — Πλάτος — Βάθος), την άχανή ύδρόγειο.

Τά γνωστά πλοία της ύδρογραφικής υπηρεσίας όλων των χωρών της Γης, είναι σήμερα σάν τό «Santa Maria» του Κολόμβου, μπροστά στους δορυφόρους και τροχιακούς σταθμούς, οι όποιοι έκτελούν ύδρογραφικές και ωκεανογραφικές μελέτες.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

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:

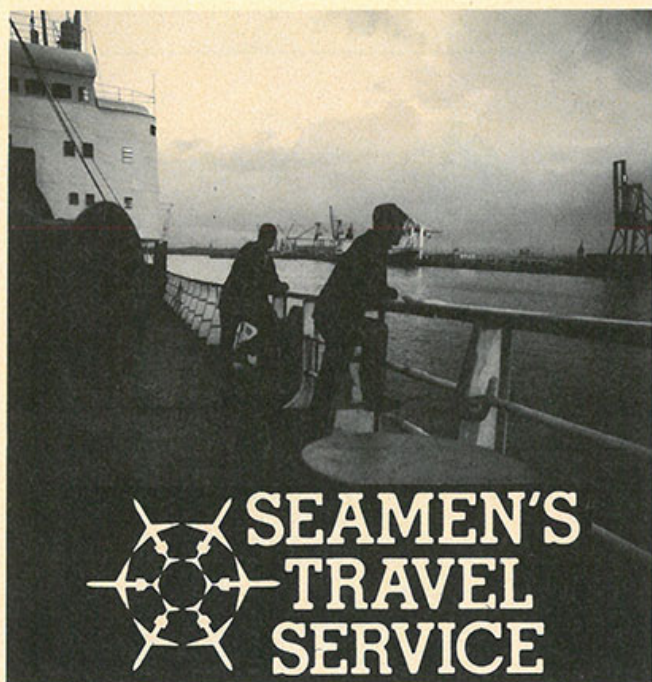
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

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



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

- NORTH AMERICA (both East and West Coast) every SATURDAY and SUNDAY morning
- SOUTH AMERICA every SATURDAY morning
- TOKYO, BANGKOK and SINGAPORE every SATURDAY morning

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

SAS
SCANDINAVIAN AIRLINES

PICCARD

HELLAS

DIVERS

HIOTIS BROS & Co.

Akti Possidonos & Dimosthenous 1
PIRAEUS — Tel: 4173938 - 4174963
AOHQ 4523958 - 4518885
4514086 - 9835152
Tlx: 3073 PICA GR, CableQ PICCAHIBROS

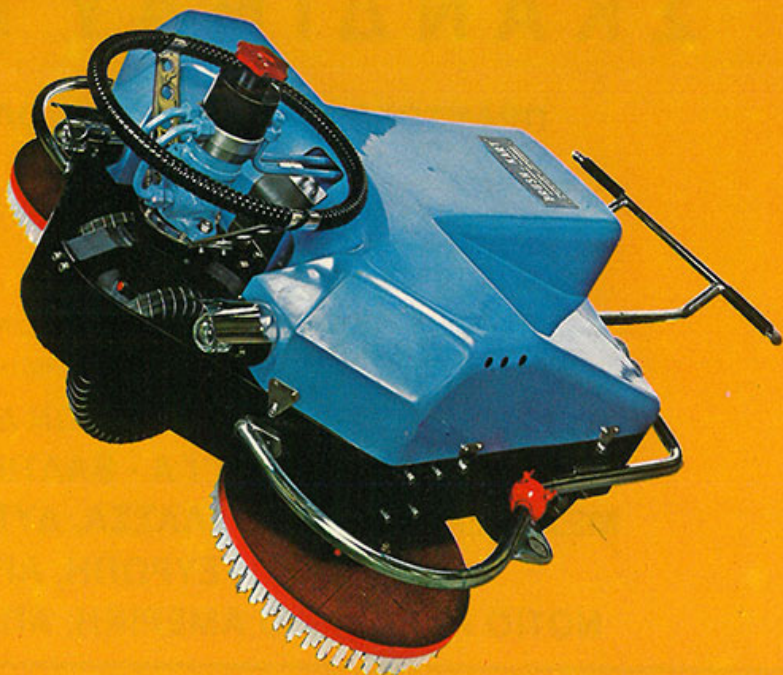
SERVICES:

UNDERWATER HULL CLEANING —
WELDING — CUTTING — PLUGGING —
RUPTURES — HOLES — PLUGGING
SEA CHESTS — PLUGGING TAIL
SHAFT — VIDEO — CAMERA —
PHOTOGRAPHY — INSPECTION

DIVERS TEAM
CAN SEND ABROAD
ON REQUEST

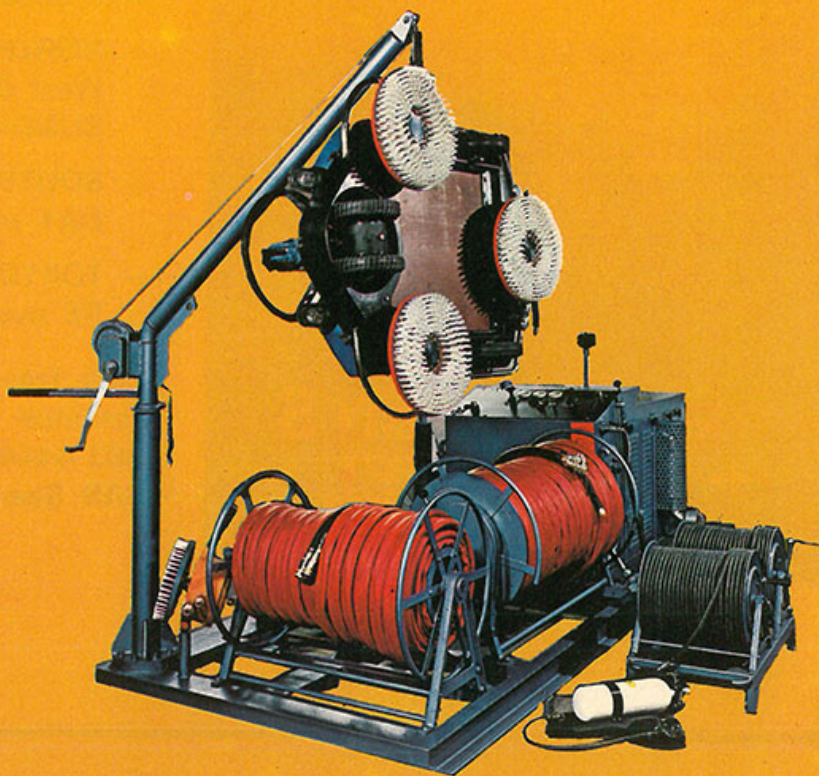
PERMANENT SERVICE
STATIONS

- PIRAEUS
- LAVRION
- PYLOS



NEW BRUSH KARTS FOR LAID UP VESSELS

Ἡ μικρότερη προσφορά δέν εἶναι πάντα κριτήριο



ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 774/1983

Πρόεδρος: Γ. Σπινάσας

Εισηγητής: Αντ. Παπαθεοδώρου

Δικηγόροι: Γ. Βασσάλος, Ν. Γιαννακουδάκης

Πώληση ελληνικού πλοίου, μοναδικού περιουσιακού στοιχείου της πωλήτριας — Έφαρμογή ΑΚ 479 — Συνεχόμενη αγοράστριας για τὰ χρέη πού ἀφορούν τὸ πλοῖο καὶ δημιουργήθηκαν πρὶν ἀπὸ τὴ μεταβίβαση τῆς του.

Ἡ ΑΚ 479 ἐφαρμόζεται ὅταν μεταβιβάζεται συμβατικά ἡ κυριότητα ελληνικού πλοίου καὶ συντρέχουν οἱ προϋποθέσεις πού ἀναγράφει.

2. Ἐπειδὴ κατὰ τὸ ἀρθρον 479 ἐδ. α' Α.Κ., ἐάν διὰ συμβάσεως μετεβιβασθῇ περιουσία ἢ ἐπιχείρησις, ὁ ἀποκτὼν εὐθύνεται ἔναντι τοῦ δανειστοῦ μέχρι τῆς ἀξίας τῶν μεταβιβαζομένων στοιχείων διὰ τὰς εἰς τὴν περιουσίαν ἢ τὴν ἐπιχείρησιν ἀνήκοντα χρέη. Ἐκ τῆς διατάξεως ταύτης σαφὲς προκύπτει, ὅτι ἐπὶ μεταβίβασεως περιουσίας ἢ ἐπιχειρήσεως διὰ συμβάσεως, δημιουργεῖται ἐκ τοῦ νόμου σωρευτικὴ ἀναδοχὴ τῶν μέχρι τῆς μεταβίβασεως χρεῶν τοῦ μεταβιβάζοντος, μεταξύ τούτου καὶ τοῦ ἀποκτὼντος, ἐφ' ὅσον ὁ τελευταῖος ἐτέλει ἐν γνώσει, ὅτι μετεβιβασθῇ εἰς αὐτὸν ὁλόκληρος ἡ περιουσία ἢ ἡ ἐπιχείρησις ἢ τὸ σημαντικώτερον μέρος τούτων. Γ. Μιχαηλίδης - Νουάρς ἐν Ἑρμ. Α ἀρθρ. 497 ἀριθμ. 9.10 καὶ 49. Α. Τούσης, Ἑνοχ. Δικ., μερ. γεν. σελ. 583, ΑΠ 666/1975 ΝοΒ 24 σελ. 61, Ἑφ. Αθ. 3544/1978 ΝοΒ 2α σελ. 520. Ἑφ. Αθ. 7599/1975 ΝοΒ 24 σελ. 547. Ἐτέρωθεν ἐκ τοῦ συνόλου τῶν διατάξεων τοῦ ΚΙΝΔ ἀνάγεται, ὅτι τὸ πλοῖον ἔχει στενὸν δεσμόν μετὰ τοῦ δικαίου τῆς χώρας τῆς ὁποίας φέρει τὴν σημαίαν καὶ θεωρεῖται ὡς πλωτὸν τμήμα τῆς ὁποιοῦντε καὶ ἂν εὐρίσκεται. Ἐπομένως, ἐπὶ πωλήσεως, πλοίου φέροντος τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ἡ διάταξις τοῦ ἀρθρου 479 Α.Κ., ἔχουσα εὐρεῖαν διατύπωσιν καὶ διέπυσσα ὁλόκληρον τὸ ἰδιωτικὸν δίκαιον, περιλαμβάνον καὶ τὸ ἰδιωτικὸν ναυτικὸν τοιοῦτον, τυγχάνει πλήρως ἐφαρμοστέα ἐπ' αὐτῆς καὶ συνεπὶς ἡ εὐθύνη τοῦ ἀποκτὼντος, διὰ τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ἐπιχείρησιν ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ χρέη τοῦ πλοιοκτῆτου κατὰ τὸν χρόνον τῆς μεταβίβασεως, θὰ κριθῇ κατὰ τοὺς ὁρισμούς τοῦ ἐλληνικοῦ δικαίου, δηλαδή τοῦ ἀρθρου 479 Α.Κ. (Δ. Καμβύσης Ἰδ. Ναυτ. Δίκ. σελ. 56, 57. Ἑφ. Αθ. 4406/1978 Ε.Ν.Δ. 7 σελ. 44. Ἑφ. Αθ.

3544/1978 ΝοΒ 28 σελ. 520, Ἑφ. Πειρ. 68/1982 Ε.Ν.Δ. 10 σελ. 283). Ἐν προκειμένῳ, ὡς δεικνύται ἐκ τῆς δεούσης ἐκτιμήσεως τοῦ συνόλου τοῦ περιεχομένου τῶν κατηγορηθεισῶν κατὰ τὴν πρώτην συζήτησιν τῆς πρωτοδίκου δίκης προτάσεων ἀπὸ τῆς ἐκκαλοῦσης, αὐτὴ ὡμολόγησεν ὅτι τὴν 23ην Ἰουλίου 1976 κατηγρίσθη μεταξύ τῆς ἐφεσιβλήτου καὶ τῆς ἐν Παναμᾷ ἐδρεύουσας εταιρείας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Α.Γ.» σύμβασις μισθώσεως ἔργου. Δι' αὐτῆς ἡ ἐφεσιβλήτος, ἀνέλαβεν ὅπως ἐκτελέσῃ συντήρους συντηρήσεως ἐργασίας ἐπὶ τῆς κυρίας μηχανῆς καὶ τῶν βοηθητικῶν τοιούτων τοῦ πλοίου «Α.Γ.», ἀνήκοντος κατὰ πλοιοκτησίαν εἰς τὴν ρηθεῖσαν εταιρείαν, ἔχοντας ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ φέροντος ἀριθμὸν νηολογίου Πειραιῶς 4953, ἀντὶ συμφωνηθείσης ἀμοιβῆς. Ἡ ἐφεσιβλήτος ἐξετέλεσε μέχρι τῆς 5/8/1976 τὰς συμφωνηθείσας ἐργασίας, τὰς ἀναγόμενας εἰς τὴν ἀποσυναρμολόγησιν 14 βαλβίδων καυσίμων τῆς κυρίας μηχανῆς, εἰς τὸν καθορισμὸν καὶ τὴν ἐπισκευὴν τῶν, εἰς τὴν ἀντικατάστασιν μερικῶν ἐξ αὐτῶν διὰ νέων τοιούτων, εἰς τὴν δοκιμὴν λειτουργίας, εἰς τὴν ἐπανασυναρμολόγησιν καὶ δοκιμὴν, εἰς τὸν καθαρισμὸν τοῦ κεντρικοῦ κυλίνδρου, εἰς τὴν ἐπισκευὴν του, εἰς τὴν ἐπόλειψιν αὐτοῦ διὰ ἀντιτριβικοῦ ὕλικου, εἰς τὴν ἀποσυναρμολόγησιν 13 βαλβίδων καυσίμων, εἰς τὴν ἐπισκευὴν καὶ δοκιμὴν αὐτῶν, εἰς τὴν ἐπανασυναρμολόγησιν, εἰς τὴν τοποθέτησιν ἀνταλλακτικῶν καὶ εἰς τὴν ἀποσυναρμολόγησιν τοῦ προστατευτικοῦ καλύμματος τῆς ἡλεκτρομηχανῆς καὶ εἰς τὴν ἐπισκευὴν αὐτοῦ, ἡ ἀμοιβή, ἣν ἐδικαιούτο ἡ ἐφεσιβλήτος καὶ εἰς τὴν συνυπελογίζετο ἡ

ἀξία τῶν ἀγορασθέντων ἀνταλλακτικῶν καὶ ἡ δαπάνη τοῦ καταβληθέντος μισθοῦ τῶν ἐργασθέντων τεχνιτῶν, ἀνῆλθεν εἰς τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν 34.450 ὀλλανδικῶν φιορινίων. Τί δὲν εἰς δραχμάς ἰσάζιον τοῦ ἀνωτέρω ποσοῦ τοιοῦτον μὲν κατεβλήθη ἀπὸ τῆς ρηθείσης ἐργοδοτίδος εἰς τὴν ἐφεσιβλήτον.

Τὴν 1ην Ἀπριλίου 1977 κατηγρίσθη μεταξύ τῆς ἐργοδοτίδος αὐτῆς καὶ τῆς ἐκκαλοῦσης σύμβασις, δι' ἣν ἡ δευτέρα ἡγόρασε ἐξ ὁλοκλήρου τὸ μνημονευθέν πλοῖον, τὸ ὁποῖον ἐν συνεχείᾳ μετωνομάσθη εἰς «Α.Φ.». Πάντα τὰ ἀνωτέρω ἀποδειχθέντα πραγματικὰ περιστατικά δὲν ἡμφισβητήθησαν ὑπὸ τῆς ἐκκαλοῦσης, οὔτε καὶ ἐπλήγησαν διὰ λόγου τινός ἐφέσεως. Περαιτέρω ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν ἐνόρκων καὶ νομίμως ἐξετασθέντων ὑπὸ τῶν διαδίκων μαρτύρων ἀποδείξεως καὶ ἀνταποδείξεως, τῶν περιεχομένων εἰς τὴν ἐν νομίμῳ σημανσει προσκομιζομένων, μετ' ἐπικλήσεως, ὑπ' ἀριθ. 1731/1981 εἰσηγητικὴν ἐκθεσιν τοῦ ὑπὸ τῆς ἀριθ. 1824/1978 προδικαστικῆς ἀποφάσεως τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς διορισθέντος Εἰσηγητοῦ, ἐκτιμωμένων καθ' ἑαυτὸν καὶ ἐν συνδυασμῷ τοῦ περιεχομένου τῶν πρὸς ἀλλήλας καὶ δεόντως σταθμιζομένων κατὰ τὸν λόγον γνώσεως καὶ τὸ μέτρον τῆς ἀξιοπιστίας ἐκάστου μάρτυρος καὶ ἐκ πάντων τῶν ὑπὸ διαδίκων ἐπικαλουμένων, ἐν νομίμῳ σημανσει προσκομιζομένων καὶ κατωτέρω ἀναφερομένων ἐγγράφων, ἐκτιμωμένων καὶ τούτων ἐν συνδυασμῷ τοῦ περιεχομένου τῶν πρὸς τὰς ρηθείσας καταθέσεις ἐπὶ τῷ τέλει συναγωγῆς δικαστικῶν τεκμηρίων, ἐπιτρεπομένων ὡς ἐκ τῆς συχωρήσεως τοῦ ἐμμάρτυρου μέσου τῆς ἀποδείξεως (ἀρθρ. 395 Κ.Πολ.Δ.), ἀπεδείχθησαν τὰ ἀκόλουθα πραγματικὰ περιστατικά

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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. 25A
28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41
TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"
P.O. BOX 210266

κά: Τό υπό της έκκαλουσης αγορασθέν κατά την 1.4.1977 παρά της αναφερθείσης εταιρίας ως άνω πλοίο (δρ. υπ' αριθ. 7520/30.4.1977 πιστοποιητικόν του τμήματος νηολογίου και ναυτικών υποθηκών του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς) άπετέλει κατά την μνημονευθείσαν χρονολογίαν τό μοναδικόν περιουσιακόν στοιχείον αυτής και ή έκκαλούσα, κατά την ρηθείσαν χρονολογίαν της προς αυτήν μεταβίβασεως του πλοίου τούτου έτέλει έν γνώσει ότι αυτό άπετέλει τό μοναδικόν στοιχείον της πωλητριάς εταιρίας. Πάντα τά άμέσως άνωτέρω έκτεθέντα πραγματικά περιστατικά περί ών ετάχθησαν αί δέουσαι άποδείξεις υπό της αναφερθείσης προδικαστικής αποφάσεως του πρωτοδίκου δικαστηρίου, κατετέθησαν σαφώς και μετά λόγου γνώσεως ύπ' άμφοτέρων των υπότης έφεσιβλήτου έξετασθέντων μαρτύρων. Ειδικώτερον ό πρώτος έξετασθείς μάρτυς τυγχάνων υπάλληλος του μεσιτικού γραφείου, του άναλαβόντος την μεταβίβασην του πλοίου κατέθεσεν, ότι ούτος ήτο παρών κατά τό στάδιον των διαπραγματεύσεων της πωλήσεως τούτου και κατά τόν τοιούτον της ύπογραφής του σχετικού συμφωνητικού, ότι εις την έκκαλούσαν έδόθη πλήρης κατάλογος των όφειλών του πλοίου, ύπογραφείς υπό των νομίμων εκπροσώπων των συμβληθέντων μερών, ότι ή έκκαλούσα άνεγνώρισε τά χρέη του πλοίου και άνέλαβε την καταβολήν αυτών και ότι είναι σύνηθες φαινόμενον έκάστη ξένη ναυτιλιακή εταιρία νά έχη εις την κυριότητά της έν μόνον πλοίο, επί των σκοπών του περιορισμού της ευθύνης της και συγκεκριμένως ίνα μή αί έκ τυχόν άτυχημάτων του ενός πλοίου ζημιάι και έντεύθεν ευθύναι, αλλά και τά έν γένει χρέη, βαρύνουν τά έτερα πλοία της εταιρίας. Έν συνεχεία ό αυτός μάρτυς άνέφερε, ότι τό μεταβιβάσθέν πλοίο ήτο ύποθηκευμένον εις την 'Αγγλικήν Τράπεζαν «Ε», ότι οι αντιπρόσωποι αυτών παρευρίσκοντο κατά τάς διαπραγματεύσεις της πωλήσεως, ίνα συναινέσουν εις την εξαίλειψιν της επί του πλοίου ύπαρχούσης ύποθήκης, ότι ή παράστασις αυτών δέν θά ήτο άπαραίτητος έν περιπτώσεως καθ' ήν ή πωλητρία εταιρία έκέκτητο και έτερον περιουσιακόν στοιχείον, έφ' ου θά άνεγράφετο ή ύποθήκη και ότι κατά την ύπογραφήν της συμβάσεως πωλήσεως παρίστατο ως αντιπρόσωπος της έκκαλούσης ό «Σ.Ρ.» ό όποιος ήτο μέτοχος αυτής. Έντεύθεν αυτή είχε πλήρη γνώσιν ότι τό πωληθέν πλοίο άπετέλει τό μοναδικόν περιουσιακόν στοιχείον της πωλητριάς εταιρίας. Ο δεύτερος έξετασθείς υπό της έφεσιβλήτου μάρτυς, ό όποιος ήτο εκπρόσωπος της πωλητριάς, κατέθεσεν, ότι ούτος υπέγραψε τό συμφωνητικόν πωλήσεως του πλοίου, ότι ή έκκαλούσα προέβη εις την άγοράν και έτέρων πλοίων παρά διαφόρων εταιριών, ότι έκάστη τούτων είχε έν μόνον πλοίο, και ότι ό αναφερθείς «Σ.Ρ.» διαπραγματεύθη την άγοράν του επιδικίου πλοίου αυτοτελώς. Τά άνωτέρω άποδειχθέντα πραγματικά περιστατικά, μή αντιτιθέμενα εις τό περιεχόμενον των καταθέσεων των υπό της έκκαλούσης έξετασθέν-

των δύο μαρτύρων, επιβεβαιούνται έμμέσως πλέον σαφώς, παρ' αυτών.

Ο πρώτος τούτων «Ε.Χ.» κατέθεσεν, ότι δέν συμμετέσχεν εις τάς διαπραγματεύσεις της πωλήσεως του άνωτέρω πλοίου και ότι δέν παρηκολούθησεν αυτήν. Δέν έξέφρασε δέ σαφή άποψιν, δικαιολογούσαν συγκεκριμένως και την τυχόν ύπαρξιν έτέρου περιουσιακού στοιχείου, άνήκοντος εις την πωλητρίαν εταιρίαν. Ο έτερος μάρτυς «Η.Π.» άνέφερεν, ότι έκαστον πλοίο έν ήκεν εις διαφορετικήν εταιρίαν, ότι ούτος δέν ήσχολήθη προσωπικώς μέ την άγοραπωλησίαν του πλοίου και ότι ό «Σ.Ρ.» πρέπει νά συμμετέχει εις την έκκαλούσαν εταιρίαν είτε υπό την ιδιότητα του μετόχου είτε υπό την τοιαύτην του μέλους του διοικητικού αυτής συμβουλίου. Πάντα τά ως άνω άποδειχθέντα πραγματικά περιστατικά έπερρωνύονται και έκ του περιεχομένου των κατωτέρω μνημονευμένων έγγραφων, ήτοι 1) του από 26.2.1977 πρακτικού της συνελεύσεως των μελών του διοικητικού συμβουλίου της έκκαλούσης εις τό όποιον άναφέρεται, ότι ό «Σ.Ρ.» τυγχάνει Πρόεδρος του Διοικητικού αυτού συμβουλίου 2) του από 16.2.1977 συμφωνητικού, άναγράφοντος την παρουσίαν τεσσάρων διαφορετικών πλοιοκτητριών εταιριών, εις τάς όποιās περιλαμβάνετο και ή πωλητρία του άνωτέρω πλοίου και αί όποιαι διεπραγματεύθησαν μετά του «Σ.Ρ.» την πώλησιν των εις τό έγγραφον τούτο περιλαμβανομένων πλοίων, και 3) του από 8.4.1978 εγγράφου της εταιρίας υπό την έπωνυμίαν «Ε.Σ.Τ.» οδσης διαχειριστριάς της έκκαλούσης και έχούσης ως διευθυντήν τόν αναφερθέντα «Σ.Ρ.». Διά του εγγράφου αυτού, άπευθυνόμενου προς την έφεσιβλήτον, έπεζητείτο υπό της ρηθείσης διαχειριστριάς εταιρίας ό φιλικός διακανονισμός του χρέους της πωλητριάς εταιρίας του πλοίου. Έκ πάντων τούτων δεικνύεται, ότι ή έκκαλούσα, έχουσα Πρόεδρον του διοικητικού της συμβουλίου τό «Σ.Ρ.», ό όποιος ήτο και Διευθυντής της διαχειριστριάς εταιρίας, έτέλει κατά την 1.4.1977 εις πλήρη γνώσιν, ότι τό προς αυτήν πωληθέν πλοίο ήτο τό μοναδικόν περιουσιακόν στοιχείον της πωλητριάς. Κατ' άκολουθίαν πάντων τούτων και έν όψει της έν άρχή της αίτιολογίας ταύτης μνημονευθείσης διατάξεως, ή πληττομένη οριστική άπόφασις του Πρωτοβαθμίου δικα-

στηρίου, δεχθείσα την κατ' ουσίαν ύπαρξιν άπασών των υπό του άρθρου 479 Α.Κ. καθοριζομένων προϋποθέσεων της ευθύνης της έκκαλούσης και ύποχρεώσασα αυτήν εις την προς την έφεσιβλήτον καταβολήν του χρέους της πωλητριάς του πλοίου, άνερχομένου εις τό εις δραχμάς ισάξιον πόνον κατά την ήμέραν της πληρωμής των 34.450 άλλανδικών φιορινίων, ούχι όμως πέραν των 521.573 δραχμών, όρθώς έκρινε και προσηκόντως έξετίμησε τάς άποδείξεις.

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Αριθ. 809/1983

Πρόεδρος: Γερμ. Βλαστός
Εισηγητής: Εύστ. Πετροπουλέας
Δικηγόρος: 'Αθ. Άλυκάτορας
Σύμβαση ναυτολόγησεως άλλοδαπού σέ ελληνικό πλοίο — Έφαρμογή και των ελληνικών συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας.

Η διάταξη του άρθρ. 83 ΚΙΝΔ, όπως αντικαταστάθηκε από τό άρθρ. 2 του ν. 451/1976, δέν είναι αντίθετη μέ τό Σύνταγμα.

Κατά τό άρθρ. 83 του ΚΙΝΔ όπως αντικαταστάθηκε μέ άρθρο 2 του ν. 451/76 «αί διατάξεις του παρόντος τίτλου ως και αί ελληνικά συλλογικά συμβάσεις ναυτικής εργασίας εφαρμόζονται και επί των άλλοδαπών ναυτικών. Τό προς παλιννόστησιν δικαίωμα του άλλοδαπού νοείται ως δικαίωμα αυτού όπως επιστρέψη εις την πολιτείαν της ίθαγενείας του ή εις τόν λιμένα ένάρξεως του πλοΐ ή εις τόν τόπον ύπογραφής της συμβάσεως ναυτολόγησεως. Η διάταξη αυτή δέν είναι αντίθετη μέ καμιά διάταξη του Συντάγματος της Έλλάδος αλλά συμπλέει άπόλυτα μέ τη συνταγματική διάταξη του άρθρου 22/1 έδ. β' κατά την όποία «πάντες οι εργαζόμενοι, άνεξαρτήτως φύλλου ή άλλης διακρίσεως δικαιούνται ίσης άμοιβής δι' ίσης άξίας παροχόμενης εργασίας». Μέ εξαίρεση εκείνες πού ρητά άναφέρονται σέ Έλληνες, οι λοιπές διατάξεις του Συντάγματος περί άτομικών δικαιωμάτων διέπουν όλα τά φυσικά πρόσωπα πού διαβιούν στην Έλληνική Έπικράτεια, επέκταση του χώρου της όποίας είναι τά υπό Έλληνική σημαία πλοία.

Αφού, λοιπόν ή έκκαλουμένη άπόφαση δέχθηκε, ότι ή έναγομένη είναι πλοιοκτήτρια του υπό Έλληνική σημαία δ/ξ «Π» (περιστατικό άλλωστε τό όποιο δέν άμφισβητεί ή έκκαλούσα) όρθώς έκρινε ότι ή σύμβαση ναυτολόγησής επί του πλοίου τούτου των άλλοδαπών έναγόντων ρυθμίζεται από τό άρθρο 83 του ΚΙΝΔ και τίς ελληνικές συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας πού είχαν ισχύν κατά την χρονική διάρκεια της ναυτολόγησής των έναγόντων και πρέπει νά άπορριφθούν ως μή νόμιμοι ό πρώτος λόγος της έφεσης κατά τόν όποιο ή διάταξη του άρθρου 83 του ΚΙΝΔ είναι άντισυνταγματική και ό δεύτερος λόγος αυτής κατά τόν όποιο οι Έλληνικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας δέν περιλαμβάνονται εις τό «έφαρμοστέον ελληνικών δικαίων».

ΕΙΝΑΙ
ΥΠΟΘΕΣΗ
ΜΙΑΣ ΝΥΧΤΑΣ...

ΝΑ ΤΟΙΣ ΔΕΙΧΤΕ ΜΕ ΤΗΝ FRAGLINE
ΟΝΟ ΠΑΤΡΑ / ΝΟΥΣΜΕΝΤΙΤΑ
ΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΕΙ ΝΟΥΣΜΕΝΤΙΤΑ





ΔΑΝΙΑ

Παροπλίζονται στον Πειραιά

Τό γνωστό μεγαλοεφοπλιστικό συγκρότημα A.P. Moller, απέφασε να παροπλίσσει δύο ακόμα VLCC εξ αιτίας της καταστάσεως της ναυλαγοράς των μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Πρόκειται για τα τουρμπινοκίνητα σουπερ-τάνκερς «Κριστίν Μέρσκ», 320.000 τόν. d.w. και «Κάρεν Μέρσκ», 332.400 τόνων.

Τά σκάφη αυτά, τά όποια ήταν επί αρκετό καιρό άκίνητα άνοιχτά των Ισπανικών άκτών του Γιβραλτάρ, θά παροπλισθούν όριστικά στον Πειραιά.

Έτσι τό συγκρότημα Μόλλερ δέν θά έχει υπό έκμετάλλευση παρά μόνο ένα VLCC της σειράς K, τό «Κάρολιν Μέρσκ» 330.000 τόνων, τό όποιο χρησιμοποιείται κοντά στη Βενεζουέλα, ενώ τά περισσότερα από τά VLCC του Μόλλερ είναι παροπλισμένα στην Ελλάδα, εκτός από δύο πού είναι δεμένα στη Νορβηγία.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Κακή χρονιά για τό HDW

Τό μεγαλύτερο ναυπηγικό συγκρότημα της Δ. Γερμανίας τό Deutsche Werft AG (HDW) έκλεισε την χρήση του 1983 με άπώλειες 210 εκατομ. μάρκων. Μετή μεταφορά μέρους των άπωλειών και άντληση από τά άποθεματικά, ή συνολική ζημία των έτών 1982-83 βρισκόταν στα 62 εκατομ. μάρκων, δηλαδή διπλάσια της προηγούμενης.

Πάντως ύστερα από την πολιτική λιτότητας πού εφαρμόστηκε από πέρσι με αποτέλεσμα να περιορισθούν κατά 1.800 οι θέσεις άπασχολήσεως στα ναυπηγεία του Κιέλου και του Άμβούργου, έλπίζεται ότι τό έλλειμμα του 1983-84 θά είναι σημαντικά χαμηλότερο.

Τήν πολιτική αυτή επέβαλε ή ανάγκη αντιμετώπισεως των οικονομικών δυσχερειών πού προέκυψαν από την πτώση του ύψους των συνολικών έργων πού από τά 1,4 δι-

σεκ. μάρκα του 1982 έπεσαν στα 1,2 εκατομ. τό 1983. Παρά ταύτα τά προβλήματα πού παρουσιάστηκαν εξ αιτίας των διαφόρων ύπεργολάβων όχι μόνο επέδρασαν καταστροφικά στα οικονομικά της επιχειρήσεως αλλά στάθηκαν άφορμή να μην παραδοθούν οι δύο από τις τέσσερις κορβέτες πού είχε παραγγείλει ή Κολομβία.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Μετασκευή του «United States».

Άφου παρέμεινε παροπλισμένο από τό 1969 τό φημισμένο ύπερωκεάνειο προορίζεται να μετασκευασθεί αντί του τεραστίου ποσού των 105 εκατ. δολλαρίων για λογαριασμό της εταιρίας «U.S. Cruises» για να προσφέρει κρουαζιέρες επιπέδου σέ 1.200 επιβάτες.

Μία άμερικανική επισκευαστική μονάδα θά αναλάβει τις εργασίες επισκευής και συντηρήσεως των μηχανών και των έλασματοურγικών μετατροπών και κατόπιν τό πλοίο θά όδηγηθεί στα δυτικο-γερμανικά ναυπηγεία «Χόβαλτσβέρκε», τά όποια θά εκτελέσουν την μετασκευή των χώρων ένδειατήσεως των επιβατών. Μέχρι στιγμής δέν έχουν ολοκληρωθεί τά σχετικά συμβόλαια παρόλο πού οι εργασίες έχουν προγραμματισθεί να άρχίσουν έντός του προσεχούς μήνου.

Στήν αγορά των κρουαζιεροπλοίων

Δύο ακόμη εταιρίες της Σκανδιναβίας εισέρχονται στην αγορά των θαλασσίων περιηγήσεων με άφετηρία την δυτική άκτή των Ήνωμένων Πολιτειών.

Πρόκειται για την γνωστή σουηδική εταιρία «Johnson Line» και την φινλανδική «Finland Steamship» οι όποιες συνεταιρίζονται με την άμερικανική εταιρία «McDonald Industries» και έδρα τό Σηάτλ θά προσφέρουν κρουαζιέρες στην Άλάσκα και τό Μεξικό.

Ή νέα εταιρία πού δημιουργήθηκε και φέ-

ρει την έπωνυμία «Sundance Cruises» προχωρεί ήδη σέ μετασκευή στη Σουηδία του έπιβατηγού-όχηματαγωγού «Svea Corona» 12.736 το. γκρός για την άνακατασκευή των χώρων ένδειατήσεως για την έξυπνέτηση 700 έπιβατών, ενώ τό σκάφος θά μπορεί να μεταφέρει και 200 έπιβατηγά αυτοκίνητα τά όποια τυχόν να συνοδεύουν μερικούς από τους έπιβάτες στους χώρους των διακοπών τους.

Οί ναυπηγήσεις πολεμικών σκαφών

Τό Πολεμικό Ναυτικό των ΗΠΑ επιδιώκει να επιτύχει την έγγραφη στον κρατικό προϋπολογισμό του 1985 πιστώσεων 14 δις. δολλαρίων για την ναυπήγηση ή της διασκευή 26 πολεμικών σκαφών.

Σύμφωνα με την Ένωση των Άμερικανών Ναυπηγών ή άναθεώρηση του προϋπολογισμού του Υπουργείου Άμυνας δέν επέφερε σημαντικές μεταβολές στο δημόσιο προϋπολογισμό ώστε να επιτευχθεί ένα πιο ρεαλιστικό πρόγραμμα πολεμικών ναυπηγήσεων. Άκόμη δέ και τό πρόγραμμα του οικονομικού έτους 1985 είναι σχεδόν όμοιο με τό πενταετές πρόγραμμα πού παρουσιάστηκε για τό 1984.

Σημειούται ότι ό προϋπολογισμός του 1985 προβλέπει αύξηση των ναυπηγήσεων πυρηνικών ύποβρυχίων τύπου SSN-668, άποβατικών σκαφών τύπου LSD-41 και άεροστρώμων σκαφών άποβάσεως τύπου LCAC.

ΙΤΑΛΙΑ

Τό «Άκίλλε Λάουρο»

Τελικώς ό «Όμιλος Χανδρή άπεσύρθη από τις διαπραγματεύσεις για την ναύλωση του κρουαζιεροπλοίου «Άκίλλε Λάουρο», γεγονός πού επιτείνει τις δυσκολίες πού αντιμετώπιζει ή εταιρία στο να επαναλειτουργήσει τά πλοία της πού είχαν άκίνητοποιηθεί από έκπρόθεσμες όφειλές προς τους πιστωτές της.

Όπως είχαμε αναφέρει σέ προηγούμενο τεύχος μας ή εταιρία Χανδρή διαπραγματεύεται την έκτέλεση όκτώ 15θήμερων κρουαζιερών με τό «Άκίλλε Λάουρο» στην Μεσόγειο κατά την προσεχή θερινή περίοδο.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Γιά την διάσωση της ναυτιλίας

Σέ μία προσπάθεια να διακοπεί ό συνεχής ρυθμός μειώσεως της δυνάμεως του έθνικού στόλου τό Βρετανικό Ναυτιλιακό Συμβούλιο πρότεινε στην κυβέρνηση να εγκρί-

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

νει την χωρίς περιορισμούς απόσβεση των μεταχειρισμένων πλοίων που αγοράζονται και εγγράφονται στο έθνικό νηολόγιο, όπως συμβαίνει και για τα νεότευκτα βρετανικά σκάφη.

Τό σχέδιο αυτό, που αντιγράφει βασικά το ύφιστάμενο καθεστώς στη Νορβηγία και τη Δανία με τις πολυάριθμες εταιρίες εύρειας συμμετοχής μετόχων, αποσκοπεί στο να στρέψει το ενδιαφέρον των ποικιλώνυμων επενδυτών να στραφούν στη ναυτιλία, επενδύοντας σε μεταχειρισμένα σκάφη που σήμερα διατίθενται σε πρόσφορες τιμές, εκπιπτοντας από τους φόρους τους την αναλογία του κεφαλαίου που αποσβένεται κάθε χρόνο από την αξία του πλοίου.

Για να υποστηρίξει την αναγκαιότητα αποδοχής του προτεινομένου σχεδίου, το Βρετανικό Ναυτιλιακό Συμβούλιο υποστηρίζει ότι εάν δεν ληφθούν κυβερνητικά μέτρα, η βρετανική ναυτιλία μέχρι το τέλος του 1985 θα έχει μειωθεί στο επίπεδο των 600 πλοίων από τα 3.181 σκάφη 43,8 εκατομ. τον. d.w., που κατείχε στις αρχές της τρέχουσας δεκαετίας.

Τά Ρωσικά κρουαζιερόπλοια

Στην τουριστική αγορά της Βρετανίας, οι δύο ανταγωνίστριες, «Π & Ο» και «Κιού-ναρντ», έχουν σχηματίσει κοινό μέτωπο προσπαθώντας να αντιμετωπίσουν την σοβιετική εταιρία «CTC Λάινς». Τα Ρωσικά κρουαζιερόπλοια με τις επιχορηγούμενες χαμηλές τιμές τους προξενούν προβλήματα επιβιώσεως για τις βρετανικές εταιρίες. «Ήδη μετά από συνομιλίες οι Ρώσοι μείωσαν τις προσφερόμενες για το 1984 θέσεις στις 180.000 από τις 250.000 του 1983, ενώ αποσύρουν από την βρετανική αγορά την ναυαρχίδα της «CTC», το «Μιχαήλ Λερμέν-τωβ», 20.352 τον. γκρός.

Η Σοβιετική Ένωση στρέφεται τώρα προς τις γραμμές της Αυστραλίας όπου θα δρομολογήσει και το υπερωκεάνιο «Άλε-

ξάντρ Πούσκιν» δυναμικότητας 600 θέσεων. Τα δύο σκάφη θα αντικαταστήσουν το μικρότερο «Τουρκμένγια» και θα δημιουργήσουν ισχυρό ανταγωνισμό για τα ήδη δρομολογημένα στις Αυστραλιανές γραμμές βρετανικά κρουαζιερόπλοια «Όριάν» και «Καμπέρα» που ανήκουν στην «Ρ & Ο».

Ελεύθερες ζώνες

Όπως δήλωσε στο Κοινοβούλιο ο Υπουργός των Οικονομικών, η Βρετανική κυβέρνηση απέφασε να κηρύξει επτά λιμενικές ζώνες ως ελεύθερους λιμένες για δοκιμαστική περίοδο πέντε ετών.

Οι ελεύθερες αυτές ζώνες είναι στους λιμένες του Σαουθάμπτον, του Κάρδιφ, δύο του Λίβερπουλ, του Μπέρμινγχαμ και του Μπέλφαστ και περιλαμβάνουν ακριβώς προσδιοριζόμενες λιμενικές περιοχές.

Ός γνωστόν οι ελεύθεροι λιμένες είναι λιμενικές ζώνες οι οποίες απολαμβάνουν απαλλαγές από φόρους και δικαιώματα εισαγωγής για τα εισαγόμενα σε αυτές έμπορεύματα υπό τον όρο όμως ότι τα έμπορεύματα αυτά θα επανεξαχθούν χωρίς να εισαχθούν στη χώρα που τα φιλοξενεί.

Θά αλλάξει μηχανές το Q.E.2;

Η εταιρία Cunard αντιμετωπίζει σοβαρά την αντικατάσταση των ατμοστροβίλων του υπερωκεανίου «Βασίλισσα Έλισάβετ 2» με διζελομηχανές και ήλθε ήδη σε επαφή με τις εταιρίες MAN, B & W, Σούλτζερ και Diesel d' Alsthom.

Τό κόστος της αντικαταστάσεως υπολογίζεται σε 30 περίπου εκατομ. λιρών, χωρίς να ληφθεί υπ' όψη η αποθετική ζημία από την ακινητοποίηση του πλοίου που υπολογίζεται σε άλλα 20 εκατομ. λίρες.

Δεδομένου ότι η ημερησία κατανάλωση καυσίμων του υπερωκεανίου με τους σημερινούς ατμοστροβίλους που διαθέτει, φθάνει τους 750 τόννους για ταχύτητα 28 κόμβων, η αντικατάσταση με μηχανές ντήζελ θα

επέφερε οικονομία τό πολύ της τάξεως του 50%. Πράγμα που σημαίνει ότι θα χρειασθούν 10 τουλάχιστον χρόνια για να αποσβεσθεί η δαπάνη αντικαταστάσεως. Αν όμως ληφθεί υπ' όψη ότι τό σκάφος είναι ήδη ηλικίας 16 ετών, η δλη υπόθεση της αντικαταστάσεως των μηχανών του δεν παρουσιάζεται ιδιαίτερα έλκυστική, εξαρτώμενη βασικά από τις τυχόν μεγάλες εκπτώσεις που θα προσφέρουν οι εταιρίες κατασκευής διζελομηχανών, που είναι φυσικό να δείξουν ενδιαφέρον για μια παραγγελία τόσο μεγάλου γοήτρου.

Βυθόμετρο που «μιλάει»

Ο όνομαζόμενος επαναλήπτης συσκευής ηχοβολισμού «Echovox», ο οποίος παρέχει ακουστικές πληροφορίες σχετικά με τό βάθος της θάλασσας θεωρείται σήμερα ή πρωτόπορος συσκευή στον κόσμο στην κατηγορία των βυθομέτρων και μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο σε σκάφη άναψυχής όσο και σε έμπορικά πλοία.

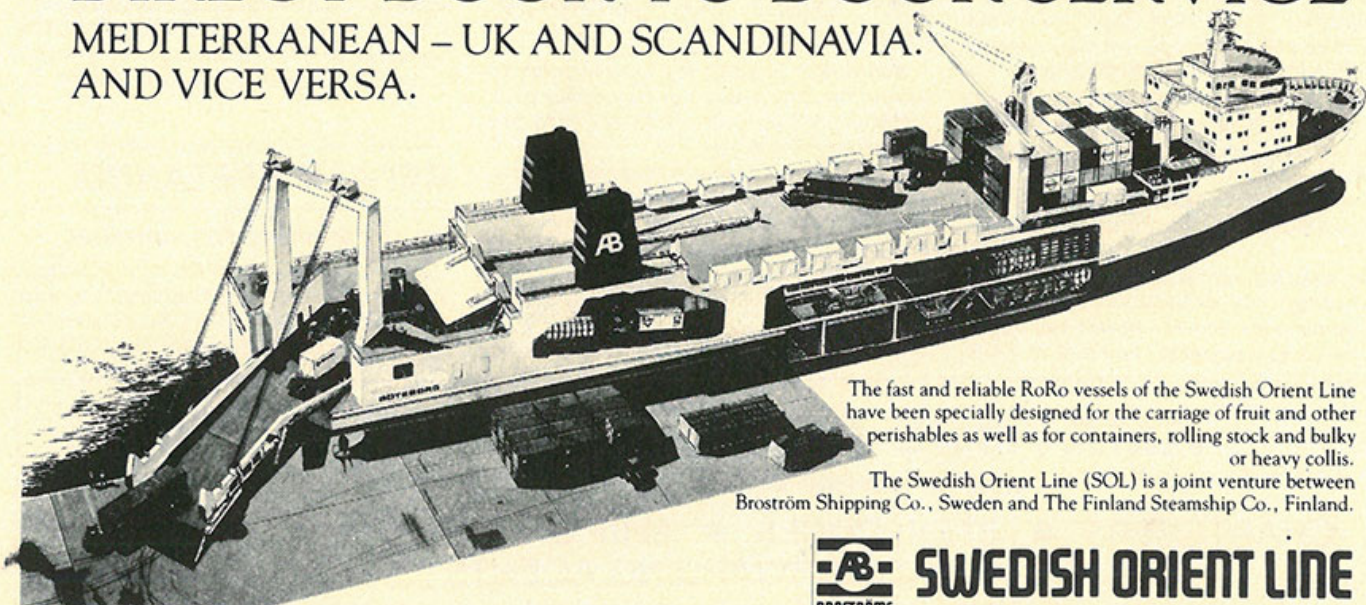
Ο ήχητικός επαναλήπτης δίνει ένδειξεις οπτικά και ήχητικά και προσφέρεται σε δύο μοντέλα με κλίμακες που καλύπτουν βάθη από μηδέν έως 20 μέτρα, από μηδέν έως 60 μέτρα ή από μηδέν έως 200 μέτρα. Τό ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της συσκευής είναι ότι παρέχει την δυνατότητα έκπομπής ενός σήματος κινδύνου ρηχών νερών που επιλέγεται από τόν πλοίαρχο σε οποιοδήποτε βάθος έως 10 μέτρα. Ο ήχος της φωνής είναι χαρακτηριστικός και υπάρχει ρυθμιστής της ένταξεως του ήχου, ενώ ή συχνότητα του σήματος αυξάνεται όταν μειώνεται τό βάθος.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Νέο έπισκευαστήριο

Τά νοτιοκορεατικά ναυπηγεία «Νταέγου» εισέρχονται στον τομέα των έπισκευών, έγ-

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



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

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Broström Shipping Co., Sweden and The Finland Steamship Co., Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

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

καινιάζοντας στις αρχές Μαρτίου την νέα τους πλωτή δεξαμενή που απέκτησαν από την 'Ολλανδική εταιρία «Ρόττερταμ Ντραϊντόκ» η οποία έπαυσε να λειτουργεί.

Παρά το ότι ιδρύθηκε μόλις πρό διετίας η ναυπηγική αυτή μονάδα κατέλαβε ήδη την δεύτερη θέση από απόψεως ναυπηγικής παραγωγής της Κορέας, ενώ αγοράζοντας την πλωτή δεξαμενή αντί 5 εκατομ. δολλαρίων εξομιά να συναγωνισθεί τις ήμεδαπές αλλά και τις ιαπωνικές επισκευαστικές μονάδες στον τομέα των επίσκευων.

ΝΤΟΥΜΠΑΪ

Ρεκόρ εκφορτώσεως

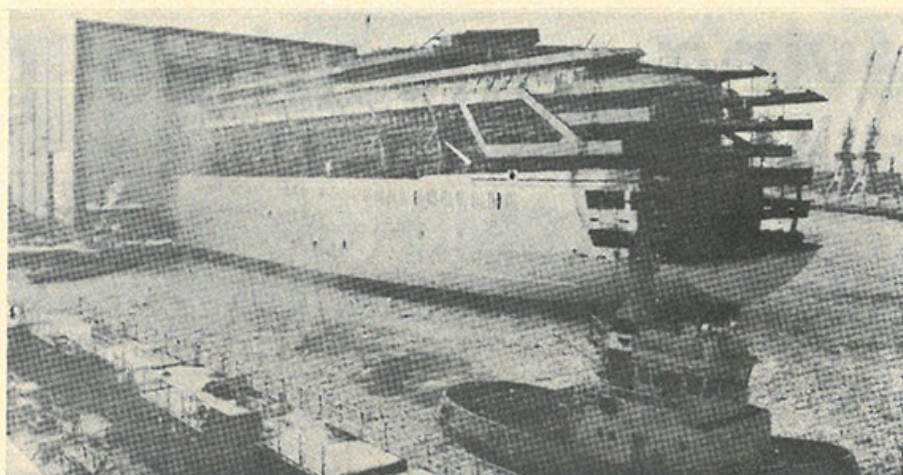
Τό λιμάνι Πόρτ Ρασίντ εγκαίνιασε τό Νέο Έτος, επιτυγχάνοντας νέο ρεκόρ εκφορτώσεως του σουηδικού σκάφους «Στόουβ Φρέντ». Τό πλοίο είχε φορτώσει ξυλεία στή Χιλή καί έφτασε στό Πόρτ. Ρασίντ στίς 21 Ιανουαρίου όπου εκφόρτωσε φορτίο 8.500 τόννων μέσα σέ 48 ώρες. Τά συγχαρητήριά της εξέφρασε ή πλοιοκτήτρια εταιρία πρός τίς αρχές του λιμένος, υπογραμμίζοντας ότι είχαν κερδηθεί δώδεκα ώρες από τό πρόγραμμα φορτοεκφορτώσεως του πλοίου της.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Ναυτιλιακή πολιτική

Μέ στόχο τούς 19,2 εκατομ. τόννους μέχρι τό τέλος του χρόνου, ή Σοβιετική Ένωση ετοιμάζεται νά προσθέσει φέτος στόν στόλο της άλλα 50 πλοία. Άνάμεσά τους θά περιλαμβάνονται φορτηγά πολλαπλής χρήσεως τών 12.000 τόν. γκρός πού θά μπορούν νά μεταφέρουν κοντέινερς, αυτοκίνητα, μεταλλεύματα χύδην καί τροχοφόρα φορτία, καθώς επίσης τά φορτηγά τύπου «Νόρλινκ» τών 20.000 τόννων ειδικά κατασκευασμένα γιά τήν Άρκτική Ζώνη.

Όπως φαίνεται ή Σοβιετική ναυπηγική στρέφεται τώρα πρός όρισμένες κατηγορίες έμπορικών πλοίων όπως τάνκερς τών 60.000 τόν. d.w. ύγραεριοφόρα χωρητικότητας 75.000 κυβ. μέτρων, φορτηγά - ψυγεία καί μικρότερα τάνκερς μεταφοράς καυσίμων. Σημαντικό τομέα της σοβιετικής ναυτιλιακής πολιτικής καταλαμβάνουν οί διαλύσεις παλαιών σκαφών ενώ σχεδιάζεται ή



Τό μεγαθήριο κρουαζιερόπλοιο «Ρόγιαλ Πρίνσες» 45.000 τόν. γκρός καθελκυτόμενο από τά ναυπηγεία της «Βαρτσάλα» στίς 18 Φεβρουαρίου, γιά λογαριασμό της «Ρ & Ο» έναντι δαπάνης 100 εκατομ. στερλινών.

σταδιακή ανανέωση του στόλου κατά 250.000 τόν. γκρός ετησίως μέχρι τό 1990.

Πρόσφατα στοιχεία αποδεικνύουν ότι ό σοβιετικός στόλος κατά τό 1983 διακίνησε 230 εκατομ. τόννους φορτίων, πού αναλύονται σέ 121 εκατ. τόν. εξαγωγών/εισαγωγών, 85 εκατομ. τόν. έσωτερικών μεταφορών καί μόνο 24 εκατ. τόν. διακομετακομιστικού έμπορίου.

Νέα τακτική γραμμή

Συνεχίζοντας τίς προσπάθειές τους γιά τόν πλήρη έλεγχο τών θαλάσσιων μεταφορών της Άνατολικής Άφρικής, οί Σοβιετικοί εξέγγειλαν τήν δημιουργία μικτής ναυτιλιακής εταιρίας τακτικών γραμμών μέ τήν Ζάμπια.

Δημιουργώντας τήν νέα μικτή εταιρία «Frenscan Shipping», ή οποία θά λειτουργεί ως ή έθνική ναυτιλιακή εταιρία της Ζάμπια, αυτόμάτως ή εταιρία αυτή έχει τό δικαίωμα νά μεταφέρει βάσει τών όρων της «Ούνκταντ» τό 40% τών έθνικών μεταφορών, επεκτείνοντας άκόμη περισσότερο τόν σοβιετικό έλεγχο του έμπορίου στήν άνατολική περιοχή της Άφρικανικής Ήπειρου.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Ύποθαλάσσια σήραγγα.

Ή τουρκική κυβέρνηση πρόκειται νά δαπανήσει περί τά 500 εκατ. δολάρια γιά τήν κατασκευή ύποθαλάσσιας σιδηροδρομικής σήραγγας, ή οποία θά ενώσει σιδηροδρομικά τήν Εύρώπη μέ τήν Άσία.

Σύμφωνα μέ τήν μελέτη του έργου, ή οποία θά έκπονηθεί από Άμερικανούς καί θά κοστίζει 6,5 εκατ. δολάρια, ή σήραγγα θά έχει συνολικό μήκος έννέα χιλιομέτρων, θά ξεκινά από τήν συνοικία Σαγκούλ-Τσεσμέ στήν άσιατική πλευρά καί θά καταλήγει στήν περιοχή Γενί-Καπί της εύρωπαϊκής πλευράς της Κωνσταντινούπολης καί ένα τμήμα της δύο περίπου χιλιομέτρων θά κατασκευασθεί κάτω από τόν βυθό τών στενών του Βοσπόρου.

Όπως έγινε γνωστό ή κατασκευή της ύπόγειας σιδηροδρομικής σήραγγας θά γίνει ταυτόχρονα μέ τήν κατασκευή ενός δικτύου «μετρό», τό οποίο θά έξυπηρετεί τίς συνοικίες της Κωνσταντινούπολης πού βρίσκονται στόν εύρωπαϊκό τομέα της πόλεως. Τά δύο αυτά έργα άναμένεται ότι θά κοστίσουν συνολικά πλέον του ενός δισεκ. δολλαρίων καί οί εργασίες κατασκευής τους θά διαρκέσουν όκτώ χρόνια.

PHONES: 675.4321, 323.0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

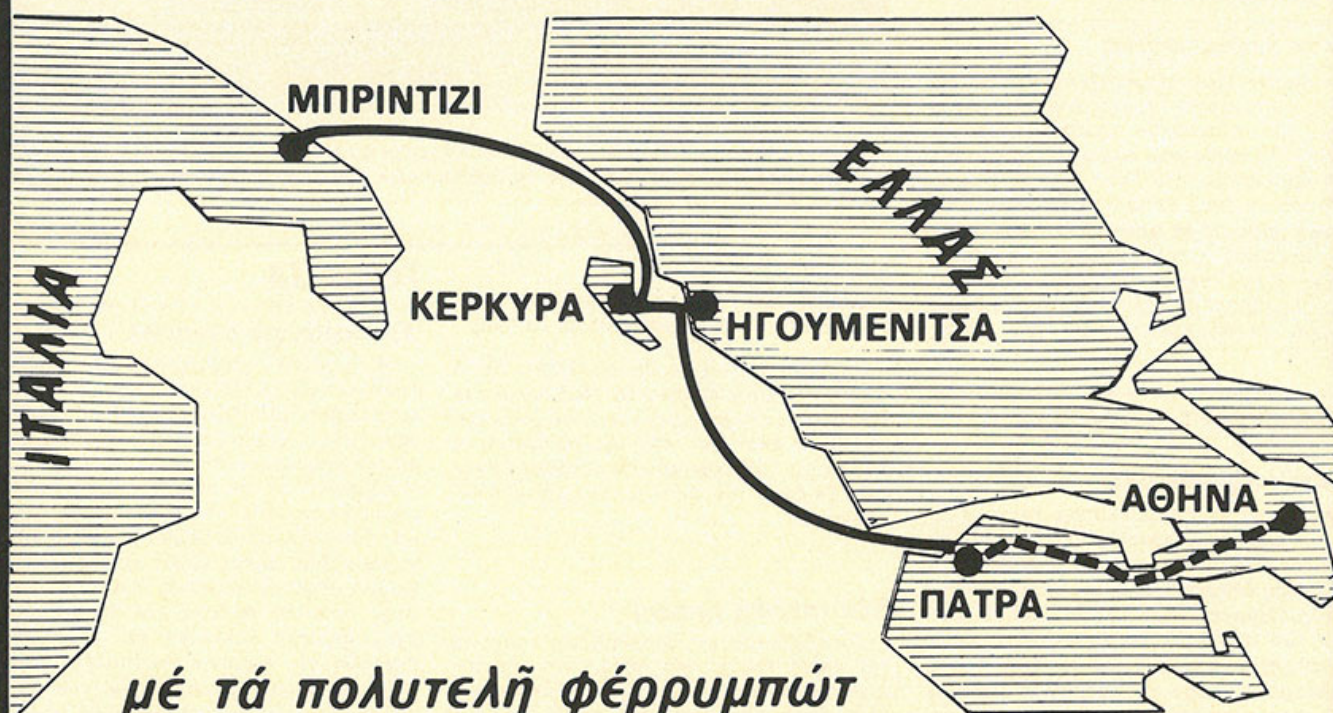
OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

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

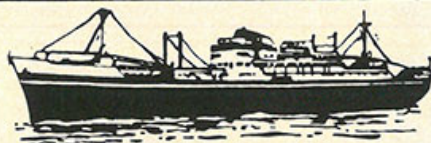
Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Οί άλλοδαποί δεν μπορούν να προσφεύγουν στην ΙΤΦ

Οί άλλοδαποί ναυτικοί που προσλαμβάνονται σε ελληνικά πλοία βάσει των διμερών συμφωνιών δεν έχουν δικαίωμα να προσφεύγουν στη Διεθνή των Μεταφορών όταν προβάλλουν μισθοδοτικές ή άλλες απαιτήσεις που δεν επιλύονται με την παρέμβαση του πλοιάρχου. Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι η εθνική νομοθεσία των χωρών προελεύσεως των ξένων ναυτικών δεν επιτρέπει προσφυγή στην ΙΤΦ ενώ επί πλέον σε ορισμένες διμερείς συμφωνίες προβλέπεται διαδικασία επίλυσης των διαφορών και η προσφυγή στην ΙΤΦ αποτελεί παράβαση καθήκοντος και επισύρει κυρώσεις. Σημειώνεται επίσης ότι αρμόδια για την επίλυση διαφορών για τους άλλοδαπούς ναυτικούς που ναυτολογούνται σε ελληνικά πλοία είναι τα ελληνικά δικαστήρια ή τα δικαστήρια των χωρών προελεύσεώς τους, δεδομένου ότι η μισθοδοσία και οι λοιποί όροι ναυτολογήσεώς τους γίνονται σύμφωνα με αυτά που ισχύουν επίσημα στη χώρα τους. Άνεξάρτητα όμως από τα άνωτέρω και για την αποφυγή οποιασδήποτε ταλαιπωρίας ή αμφισβήτησεως συνιστάται οι προσλήψεις άλλοδαπων, σύμφωνα με τις διμερείς συμφωνίες, να γίνονται από τα εγκατεστημένα πρακτορεία των χωρών τους που επιλέγουν τους προσλαμβανόμενους και επί πλέον παρακολουθούν τη συμπεριφορά τους.

Σύνοδος της Ίντερκάργκο

Την προσεχή Τετάρτη 7 Μαρτίου θα πραγματοποιηθεί στο Ευγενίδειο Ίδρυμα η ετήσια γενική συνέλευση της Ίντερκάργκο, στην οποία εκλήθησαν να παρευθύνουν όλα τα μέλη της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών για να ενημερωθούν για τη μέχρι σήμερα δραστηριότητά της αλλά και για τους μελλοντικούς της στόχους.

Δεξίωση του Κορμίτη σε ξένους Τραπεζίτες

Το Συμβούλιο και τα Μέλη της Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου δεξιώθηκαν στις 21 Φεβρουαρίου τους εκπροσώπους των μεγάλων πιστωτικών Ίδρυμάτων Αμερικής, Αγγλίας και Ευρώπης.

Η δεξίωση δόθηκε στη γνωστή αίθουσα Queen's Room του Baltic και παρεβρέθησαν πάνω από πενήντα τραπεζίτες μεταξύ των οποίων, εκπρόσωποι των Τραπεζών Chase Manhattan, Bank of America, National Westminster, Continental Illinois, Morgan Guaranty, Williams and Glyn, Citibank, Deutsche Schiffahrtbank, Manufactures Hannover, Midland, Hill Samuel, National Bank of Greece, Bank of Nova Scotia, Bankers Trust, Grindlays και άλλων.

Στη δεξίωση επικράτησε φιλική και εγκάρδια ατμόσφαιρα και επιδιώχθηκε να τονισθεί η αλληλεγγύη του Έλληνικού έφοπλισμού και το συναδελφικό πνεύμα μαζί με την πίστη και αισιοδοξία για το μέλλον της Ναυτιλίας μας που επιβάλλουν άμεση τη συμπάρασταση του τραπεζιτικού κόσμου.

Υπό την κυανόλευκο

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

1. «Κ ρ α τ α ι ό ς», φορτηγό, πρώην «Unisingapore» υπό σημαία Λιβερίας, 7.415 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1975, που ανήκει στην εταιρία «Seafather Maritime Inc.» (κ. Β. Κωνσταντακόπουλος).
2. «Ε ρ σ η», δεξαμενόπλοιο πρώην «Υπαπαντή», υπό σημαία Λιβερίας, 45.988 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1968, που ανήκει στην εταιρία «Mycelium Inc.» (κ. Μ. Στεφανόπουλος).
3. «Κ ρ α τ ω ν», φορτηγό, πρώην «Uniwold», υπό σημαία Λιβερίας, 7.427 τόν.

γκρό, ναυπηγήσεως 1976, που ανήκει στην εταιρία «Marvista Maritime Inc.» (κ. Β. Κωνσταντακόπουλος).

4. «Ο ύ ρ α ν ί α», φορτηγό, πρώην «Honesty II», υπό σημαία Παναμά, 8.967 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1970, που ανήκει στην εταιρία «General Leasing and Financing Inc.» (κ. Ε. Πιτσελής).

Παραγγελίες

Σύμφωνα με πληροφορίες, που δεν κατέστη δυνατόν να επιβεβαιωθούν, η Έταιρία «Γλαύκη» βρίσκεται στο στάδιο των τελικών διαπραγματεύσεων με την «Μισοσύ» για την ναυπήγηση τεσσάρων μπάκ κάρριερς των 40.000 τόν. d.w. έναντι τιμής περί των 3,1 δις εκ. γιέν ανά σκάφος.

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν το υπό σημαία Άργεντινής φορτηγό σκάφος «Marlinda», 16.008 τόν. d.w. 10.069 τόν. γκρό του 1972, έναντι τιμής που κυμαίνεται περί των 2,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επωλήθη το τουρντέκερ «SA Alphen» 15.766 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1966, μηχανή Σούλτζερ 15.000 BHP, έναντι ποσού 700.000 δολλαρίων.

— Έλληνες φέρονται ως οι αγοραστές του μπάκ κάρριερ «Orient Union», 27.049 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1972, μηχανή Σούλτζερ 11.550 BHP, έναντι τιμής περί των 3,3 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το μπάκ κάρριερ «Κίγκ Νέστωρ», 24.612 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1963, μηχανή Μπουρμπάστερ 9.000 BHP, έναντι τιμής περί των 900.000 δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάκ κάρριερ «Libra», 21.576 τόν. d.w. του 1965, έναντι τιμής 925.000 δολλαρίων.

— Ίνδοι πλοιοκτήτες αγόρασαν το υπό ελληνική σημαία μπάκ κάρριερ «Οδύσεια 10», 26.523 τόν. d.w. 15.976 τόν. γκρό του 1974 έναντι τιμής περί των 4,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου φέρονται ως οι αγοραστές του μπάκ κάρριερ «Έλλεσποντ Καρέιτς» 43.112 τόν. d.w., 22.893 τόν. γκρό του 1976, έναντι τιμής 6,3 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Άπω Άνατολής επωλήθη το ελληνικό φορτηγό «Φάμιλλυ Άντζελ» 14.689 τόν. d.w., 9.854 τόν. γκρό του 1963, έναντι τιμής 750.000 δολλαρίων ή όποια συμπεριλαμβάνει τετραετή επιθεώρηση.

— Σέ πλειστηριασμό στις Ήνωμ. Πολιτείες επωλήθη το φορτηγό πλοίο «Έλλένικ Σήμαν» 10.907 τόν. d.w., 7.212 τόν. γκρό του 1966, έναντι ποσού 820.000 δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το Κορεατικό φορτηγό «Korean Crown» 9.365 τόν. d.w., 5.950 τόν. γκρό του 1970, έναντι τιμής 1,3 εκατομ. δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένης χρονο-

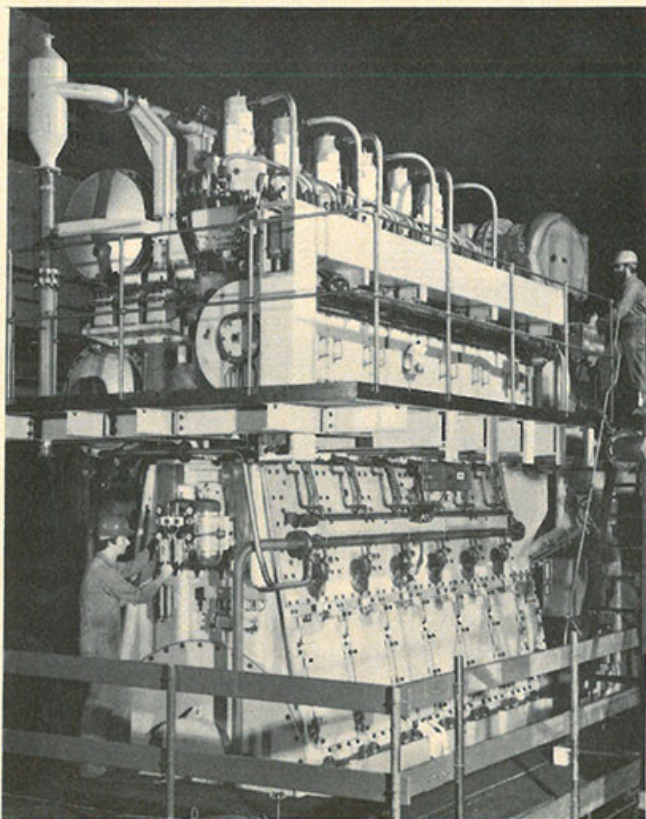
COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561



Η πρώτη μηχανή Σουλτζερ της σειράς 6 RTA 38 που είναι και η μικρότερη μηχανή της επιτυχημένης σειράς τών RTA, η οποία άρχισε δοκιμές στο εργοστάσιο της Σουλτζερ,

ναυλώσεως του σκάφους για 2 χρόνια με παράδοση στην Ιαπωνία τον προσεχή Απρίλιο.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό δηζελοκίνητο μπάλκ κάρριερ «Βαπόρια» 26.722 τον. d.w. 14.720 τον. γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως 1967, έναντι τιμής περί των 1,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό δηζελοκίνητο γαλλικό δεξαμενόπλοιο «Messidor» 80.759 τον. d.w. 48.054 τον. γκρός, I.G.S., C.O.W., ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής περί των 3,3 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Μύλοι», 21.521 τον. d.w., 13.092 τον. γκρός του 1961, έναντι τιμής 540.000 δολλαρίων.

— Τέλος Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Japan Cargo» 29.916 τον. d.w. 18.922 τον. γκρός του 1971 έναντι τιμής περί των 2,5 εκατομ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές του Πακιστάν αγόρασαν τό ελληνικό φορτηγό «Μινώταυρος» 4.535 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1957, αντί δολ. 92 άνά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Στη Φορμόζα επωλήθη για διάλυση τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Ιόνιαν Κομάντερ» 30.571 τον. γκρός του 1965, αντί δολ. 130 άνά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Στη Κορέα επωλήθη για διάλυση τό υπό λιβεριανή σημαία στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Ορεγκον», 36.370 τον. γκρός, 15.000 τον. βάρους του 1965, αντί δολ. 128 άνά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Διαλυτές της Ινδίας αγόρασαν τό ελληνικό φορτηγό «Σμήναρχος Φραγκίστας»

8.771 τον. γκρός, 5.317 το. βάρους, ναυπηγήσεως 1962, αντί δολ. 88 άνά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Πακιστανοί διαλυτές αγόρασαν τό υπό σημαία Μάλτας φορτηγό σκάφος «Φλοριάνα» 8.226 τον. γκρός, 4.220 τον. βάρους του 1964, αντί δολ. 91 άνά τόννο βάρους.

— Επίσης στό Πακιστάν επωλήθη για διάλυση τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό «Πασιφικ Ράιντ» 8.164 τον. γκρός του 1960, αντί δολ. 91,50 άνά τον. έλ. έκτοπίσματος.

Τό ελληνικό φορτηγό «Νήσος Ρόδος» 3.190 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1957, επωλήθη για διάλυση στό Πακιστάν, αντί δολ. 85 άνά τον. έλ. έκτοπίσματος.

Οι αγορές της COSTAMARE

Η εταιρία COSTAMARE (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος) αγόρασε τά λιβεριανά φορτηγά «Unisingapore», 7.415 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1975 και «Uniworld», 7.427 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1976, τά όποια μετονομάσθηκαν αντίστοιχα «Κραταίος» και «Κράτων» και ύψωσαν την κυανόλευκο, καθώς και τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Σαξέσορ», 18.000 τον. d.w. τό όποιο διατηρεί την Έλληνική σημαία.

Μετονομασίες

— Τό υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενόπλοιο «Έλιζαμπεθ Ι» 12.662 τον. γκρός του 1959 μετονομάσθηκε «Ρεγγίνα ΙΙ» διατηρώντας την παναμαϊκή.

— Σέ «Ατλάντικ» μετονομάσθηκε τό υπό λιβεριανή σημαία φορτηγό σκάφος «Γκούιντ Άϊλάντερ Ι» 1.804 τον. γκρός του 1968.

— Τό υπό σημαία Σιγκαπούρης κοντεϊνερόπλοιο «Έλλένικ Άϊλαντ», 5.225 τον.

γκρός του 1982, μετονομάσθηκε «Άϊλαντ» και ύψωσε σημαία Μάλτας.

— Σέ «Άλπς Στάρ» μετονομάσθηκε τό παναμαϊκό φορτηγό «Θεοχάρης» 9.803 τον. γκρός του 1968.

— Σέ «Στάργκαν» μετονομάσθηκε τό φορτηγό σκάφος «Μήλος ΙΙ» 3.809 τον. γκρός του 59, διατηρώντας την κυπριακή σημαία.

— Τό κυπριακό φορτηγό «Παναγία Μυρτιδιώτισσα», 11.525 τον. γκρός του 1970, μετονομάσθηκε «Πάφος» διατηρώντας την κυπριακή σημαία.

— Τό ελληνικό φορτηγό «Άλφα», 9.350 τον. γκρός του 1972, μετονομάσθηκε «Άλφα ΙΙΙ» και ύψωσε σημαία Παναμά.

— Σέ «Τρανσασίφικ» μετονομάσθηκε τό ελληνικό σκάφος «Σαρωνικός» 10.299 τον. γκρός του 1978.

— Σέ «Άγγεμεντ» μετονομάσθηκε τό υπό ελληνική σημαία φορτηγό «Γκρήκ Σκάυ» 4.995 τον. γκρός του 1968.

— Τό υπό ελληνική σημαία φορτηγό σκάφος «Έλλένικ Παϊονήρ» 8.927 τον. γκρός του 1962 μετονομάσθηκε «Παϊονήρ» και ύψωσε σημαία Μάλτας.

— Σέ «Άλκυ Βέρτζιν» μετονομάσθηκε τό ελληνικό φορτηγό «Ήγκλ», 1.590 τον. γκρός και ύψωσε την παναμαϊκή.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Θεόδωρος Γιαβρίδης» 10.722 τον. γκρός του 1968, μετονομάσθηκε «Προγκρέσιβ» και διατήρησε την κυανόλευκο.

— Σέ «Κάρμεν» μετονομάσθηκε τό μπάλκ κάρριερ «Καίτη» 23.391 τον. γκρός του 1965 και παρέμεινε υπό την κυανόλευκο.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Καρυάτις» 10.866 τον. γκρός του 1970, μετονομάσθηκε «Άντζεϊντια» και ύψωσε σημαία Παναμά.

— Τό φορτηγό σκάφος «Κρέστενα» 1.788 τον. γκρός του 1967 μετονομάσθηκε «Ρέστ» και ύψωσε σημαία Παναμά.

— Σέ «Μάδερ» μετονομάσθηκε τό υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Μαρία Ξ» 11.361 τον. γκρός του 1968.

— Τό ελληνικό φορτηγό «Μαρίκα Τ.» 6.235 τον. γκρός του 1960, μετονομάσθηκε «Γρηγορούσα» και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— «Αράμπιαν Κάριμαν» μετονομάσθηκε τό ελληνικό φορτηγό «Σελέστιαλ» 6.172 τον. γκρός του 1962 και ύψωσε σημαία Μάλτας.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Στάρ Πρωτομάχος» 16.191 τον. γκρός του 1975, μετονομάσθηκε «Πρωτομάχος» και διατήρησε την κυανόλευκο.

— Τό υπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιο «Πρίγκιπς» 27.376 τον. γκρός του 1964, μετονομάσθηκε «ΝΟΜΙΚΟΣ» και ύψωσε σημαία Κύπρου.

Τό νέο Προεδρείο του Ν.Ε.Ε.

Συγκροτήθηκε στις 17 Φεβρουαρίου σέ σώμα τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Ναυτικού Έπιμελητηρίου, πού προήλθε μετά την ανανέωση κατά τό ήμισυ των μελών του.

Τό νέο Προεδρείο του Ν.Ε.Ε. αποτελείται από τους κ.κ. Κώστα Λ. Φαφαλιό, πρόεδρο, Γεώργιο Λαναρά, Α' αντιπρόεδρο και Άθανάσιο Μαρκοπούλο, Β' αντιπρόεδρο.

Την Διοικούσα Έπιτροπή αποτελούν οι κ.κ. Βασίλειος Κούτσας, Γεώργιος Κουρεμένος, Γεώργιος Καβούκας και Νίκος Α. Βερνίκος.

Στήν Ένωση Ρυμουλκών

Πραγματοποιήθηκαν στις 22 Φεβρουαρίου οι άρχαιρεσίες στην Ένωση Ίδιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγσωστικών σκα-

φών και εξέλεγε το νέο Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο αποτελούν οι κ.κ. Άλεξ. Ν. Βερνίκος, πρόεδρος, Μάρκος Ι. Μάτσας, αντιπρόεδρος, Λουκάς Ι. Μάτσας, γεν. γραμματέας, Δημ. Μπουζεργέζος, ταμίας, Γερασ. Δρακόπουλος και Μιχ. Κρητικάκης, σύμβουλοι.

Οι δεξαμενισμοί

Ενώ η μεγάλη πλωτή δεξαμενή του ΟΛΠ έχει σχεδόν πλήρη απασχόληση για το Α' 15ήμερο του Μαρτίου η μεγάλη μόνιμη παρυσιάζει μεγάλα κενά. Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία στη μεγάλη πλωτή δεξαμενή θα δεξαμενισθούν τα πλοία: την 1 Μαρτίου το «Μάουιντ Όρθρυς», στις 2 και 3 το «Ραμπί», η 4 Μαρτίου είναι κενή, στις 5, 6 και 7 το «Παλμέα», στις 8 και 9 το «Λήμνος», στις 10, 11 και 12 το «Αριάδνη» και στις 13 και 15 το «Κνωσσός», δηλαδή τα επιβατηγά με την ετήσια επιθεώρησή τους σώζουν την κατάσταση.

Στη μεγάλη μόνιμη οι τέσσερις πρώτες ημέρες του Μαρτίου είναι κενές, στις 5 και 6 θα δεξαμενισθεί το «Αιγαίον», στις 7, 8 και 9 το «Ερμής», στις 10 το «Ιωάννης», η 11 είναι κενή, στις 12, 13 και 14 το «Ναΐας II», ενώ η 15 είναι επίσης κενή, δηλαδή και έδω οι ημέρες απασχόλησής τους καλύπτονται κυρίως από τα επιβατηγά.

Κοινοπραξία βρεταννικών ναυτικών πρακτορείων

Πέντε γνωστοί πρακτορειακοί οίκοι της Βρεταννίας, με γραφεία σε όλα τα κυριότερα λιμάνια της χώρας, δημιούργησαν την κοινή εταιρία πρακτορεύσεως πλοίων ELA, με στόχο την παροχή εξυπηρετήσεως σε πλοία και ιδιαίτερα σε σκάφη τακτικών γραμμών τα οποία προσεγγίζουν σε περισσότερα του ενός λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου.

Στη κοινοπραξία αυτή μετέχουν οι πρακτορειακοί οίκοι: Edward Turner & Son, Anderson Gardiner (Shipping) Ltd, John Gory (Shipping) Ltd., Crown Shipping Ltd. και N.C. Souter & Co. οι οποίοι εκτός από τα άλλα κύρια λιμάνια της Βρεταννίας εξυπηρετούν το Λίβερπουλ, Χασουθάμπτον και Κάρντιφ που έχουν ήδη χαρακτηριστεί «ελεύθερες λιμενικές ζώνες».

Συνεχίζεται η μείωση των παροπλισμένων

Κατά 43 πλοία μειώθηκε ο αριθμός των παροπλισμένων στα 13 άγκυροβόλια του έσω-εωτερικού τό διμήνου Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου. Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία, τα παροπλισμένα ανέρχονταν στις 27 Φεβρουαρίου σε 598 συνολικής χωρητικότητας 10.844.605 τον. γκρόντ έναντι 641 συνολικής χωρητικότητας 11.252.044 τον. γκρόντ στα τέλη Δεκεμβρίου. Από τα 598 παροπλισμένα πλοία στις 27 Φεβρουαρίου 92 συνολικής χωρητικότητας 5.627.409 τον. γκρόντ ήταν δεξαμενόπλοια, 480 συνολικής χωρητικότητας 5.031.166 τον. γκρόντ ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων και 26 συνολικής χωρητικότητας 186.030 τον. γκρόντ επιβατηγά. Από τα πλοία αυτά 515 συνολικής χωρητικότητας 8.464.602 τον. γκρόντ (67 δεξαμενόπλοια 3.928.617 τον. γκρόντ, 427 φορτηγά 4.377.031 τον. γκρόντ και 21 επιβατηγά 158.954 τον. γκρόντ) ήταν με Έλληνική σημαία και 83 συνολικής χωρητικότητας 2.380.003 τον. γκρόντ (25 δεξαμενόπλοια 1.698.792 τον. γκρόντ, 53 φορτηγά 654.135 τον. γκρόντ και 5 επιβατηγά 27.076 τον. γκρόντ) με ξένες σημαίες.

Στό διμήνου Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου σημειώθηκαν οι εξής μεταβολές στα παροπλισμένα στα 13 άγκυροβόλια του έσω-εωτερικού:

Οι απόπλοι

Μεταξύ 28 Δεκεμβρίου 1983 και 28 Φεβρουαρίου 1984 απέπλευσαν τα εξής πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται η ημερομηνία απόπλου):

- Έλευσίνα, θέση Α': Τά φορτηγά «Μίνα Λήγκ» (7.11.83), «Πανδώρα» (23.2.84) και «Αιγίς Στόικ» (17.11.83).
- Έλευσίνα, θέση Β': Δεξαμενόπλοια «Κονκόρντ» (21.2.84), «Αλεντάλε» (14.2.84), «Πετρόλα 26» (7.2.84), «Νταυνάμικ Σέυλορ» (16.1.84), «Γκόλντεν Αϊλαντ» (21.2.84) και τα φορτηγά «Αλεξάντερ Φαίθ» (6.1.84), «Ρίτμοντ» (10.1.84), «Επιμηθεύς» (26.1.84), «Γλυφάδα Μπρτζ» (20.2.84), «Σωτήρ» (11.2.84), «Λούσου» (7.1.84), «Σή Ρέιντζερ» (3.2.84), «Φίλιππος» (24.1.84), «Αντίγκουα» (19.2.84), «Στέφανος Φ.» (13.1.84), «Ικάριαν Ρήφερ» (14.2.84), «Αστωρ Πρίνσε» (16.2.84),

«Μακεδόνιαν Ρήφερ» (6.2.84), «Αιτζιαν Ρήφερ» (16.2.84), «Αθήνιαν Ρήφερ» (18.2.84), «Αττικά Ρήφερ» (17.2.84) και «Ολύμπιαν Ρήφερ» (7.2.84).

- Έλευσίνα, θέση Γ': Δεξαμενόπλοιο «Ολύμπικ Ντρήμ» (24.1.84), επιβατηγά «Σάν Αντρέα» (1.2.84), «Σίτυ όφ Μύκονος» (3.2.84), «Σίτυ όφ Ρόδος» (17.2.84) και τα φορτηγά «Ναταλία» (23.2.84), «Αθηνά» (16.1.84), «Αθηνά» (15.2.84), «Φάμιλυ Αντζελ» (8.2.84), «Κώστας Αντώνης» (8.2.84), «Ταξιάρχης» (30.1.84), «Ιωάννης» (7.2.84) «Χρήστος Μ.» (13.1.84), «Νικόλαος Ρήγας» (23.2.84), «Κάστρο Κ.» (10.2.84), «Αιγαίον» (23.2.84), «Αμερικά Φρήζερ» (11.2.84), «Χίος Φαίθ» (14.2.84), «Οσσεάνια Φρήζερ» (11.2.84), «Καπετάν Λεωνίδα» (26.1.84), «Αύραφροστ» (22.2.84), «Αλκα» (29.12.83), «Τατάι Κουήν» (3.2.84), «Τήνος» (7.2.84), «Χίος Κλίπερ» (13.1.84), «Ελληνικ Βαλόρ» (22.2.84) και «Ελληνικ Κονκόρντ» (22.2.84).

- Χαλκίδα: Τό πλοίο-ψυγείο «Φανή Σ.» (23.2.84) και τό φορτηγό «Σμήναρχος Φραγκίστας» (5.2.84).

- Ίτέα: Δεξαμενόπλοιο «Γουίλσταρ» (22.1.84).

- Αντίκυρα: Φορτηγά «Θεαντώ» (12.1.84) και «Βένι» (12.1.84).

- Αστακός: Δεξαμενόπλοιο «Μαργαρίτα» (2.2.84).

- Στυλίδα: Δεξαμενόπλοιο «Ρίο Κλάρο» (15.1.84) και τα φορτηγά «Καπετάν Λουκής» (7.2.84), «Αϊολος» (10.2.84), και «Γεωργής» (8.1.84).

- Αλιβέρι: Δεξαμενόπλοια «Ιόνιαν Κομάντερ» (5.2.84), «Ολύμπικ Στάρ» (14.2.84) και τό φορτηγό «Μύθικ» (11.1.84).

Οι νέοι παροπλισμοί

Κατά τό αυτό χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν στα κατωτέρω άγκυροβόλια τα εξής πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται η ημερομηνία παροπλισμού):

- Έλευσίνα, θέση Α': Δεξαμενόπλοια «Σταύρος Γ.Λ.» (30.1.84) και «Αντώνιος Γ.Λ.» (18.2.84).

- Έλευσίνα, θέση Β': Δεξαμενόπλοια



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

«Γκόλντεν Άιλαντ» (29.12.83) και «Ανάστασις II» (3.1.84), τα φορτηγά «Έβελυν» (28.12.83), «Άμπουέλο Τζιόρτζιο» (1.2.84), «Φίλιππος» (2.2.84), «Τζοάννα» (7.2.84), «Άγιος Κωνσταντίνος» (11.2.84) και «Θεομάννα» (22.2.84) και τα ναυαγοσωστικά «Έννέα» (16.2.84) και «Εικοσιένα» (16.2.84).

● Έλευσινα, θέση Γ': Φορτηγά «Έλληνικ Βαλόν» (29.12.83), «Τζώρτζ» (3.1.84), «Έλληνικ Κονκόρντ» (11.1.84), «Έλπάν» (15.1.84), «Σαμπέλ» (17.1.84), «Σκύρος» (30.1.84), «Κύθνος» (31.1.84), «Αναξιμένης» (8.2.84), «Έρηνιώ» (8.2.84), «Παπανικόλας» (11.2.84), και «Ντανίλα» (21.2.84) και το έπιβατηγό «Όριων» (20.1.84).

Τό 80%

Ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Συνταξιούχων Πλοίαρχων Έμπορικού Ναυτικού κ. Γεώργ. Άμπουσελάμ σε μακροσκελή ανακοίνωσή του σχετικά με το αίτημα για την αύξηση των συντάξεων των πλοίαρχων και των Α' μηχανικών στο 80% του μισθού ένεργειας μεταξύ άλλων υπογραμμίζει:

● Δεν είναι δυνατόν οι πλοίαρχοι και οι Α' μηχανικοί των ποντοπόρων πλοίων να παίρνουν ως σύνταξη τό 66% του μισθού ένεργειας των συναδέλφων τους ενώ συνταξιούχοι του NAT άλλων ειδικοτήτων να παίρνουν

τό 80%, 85% 95%, 110% και 120% όπως συμβαίνει σήμερα.

● Οι συντάξεις των πλοίαρχων και των Α' μηχανικών αντιπροσώπευσαν μέχρι τό 1980 τό 75% περίπου του μισθού ένεργειας, με την ένσωμάτωση όμως των έπιδομάτων στο μισθό τό 1980 τό έτος αυτό μειώθηκαν στο 53% πού έγινε 66% με την ΑΤΑ πού χορηγήθηκε τελευταία. Με την ένσωμάτωση όμως των έπιδομάτων αυξήθηκαν σημαντικά από τό 1980 και έντεϋθεν οι εισφορές των πλοίαρχων και των Α' μηχανικών προς τό NAT χωρίς να υπάρξει αντίκρυσμα στις συντάξεις οι όποιες αντίθετα μειώθηκαν στο 53%.

● Τό αίτημα για την αύξηση των συντάξεων των πλοίαρχων και των Β' μηχανικών στο 80% του μισθού ένεργειας αναγνωρίστηκε από όλους σάν απολύτως εύλογο και δίκαιο και ό ύπουργός Ναυτιλίας ύποσχέθηκε να ρυθμίσει νομοθετικά τό θέμα μέχρι τό θέρος του 1983, αλλά τό νομοσχέδιο για τό NAT πού είχε καταρτισθεί δεν προωθήθηκε λόγω αντίδράσεων. Έπειτα από αυτό ό ύπουργός Ναυτιλίας έδωσε έντολή στο Δ.Σ. του NAT να πάρει άμεσα απόφαση για την αύξηση των συντάξεων των πλοίαρχων και των Α' μηχανικών στο 80% τμηματικά από 1.1.84 -1.1.85 αλλά έπειτα από τρεις συνεδριάσεις τό διοικητικό συμβούλιο δεν πήρε θετική ά-

πόφαση και ανέβαλε τη συζήτηση του θέματος μετά από άρνητικές αντίδράσεις των εκπροσώπων των έφοπλιστών και του εκπροσώπου των κατωτέρω πληρωμάτων στο Δ.Σ.

● Έάν, όπως αναφέρει έκθεση του αναλογιστικού γραφείου του NAT, ή οικονομική αὐτοτέλεια του Ταμείου πρόκειται να τερματισθεί τρεις μήνες ένωρίτερα με την αύξηση των συντάξεων μας στο 80%, άς τερματισθεί, γιατί δεν έχει καμμία σημασία άν ή άπώλεια της οικονομικής αὐτοτέλειας έπέλθει τρεις μήνες ένωρίτερα ή άργότερα.

Έλληνικός Δορυφορικός Σταθμός

Τό συμβόλαιο για την προμήθεια του επίγειου σταθμού πού θα κάνει δυνατή την επικοινωνία της χώρας μας με τό έξωτερικό μέσω του «Ίνμαρσάτ» κατακυρώθηκε στην νορβηγική εταιρία «Έλέκτρισκ Μπυρώ».

Τό σύστημα περιλαμβάνει παραβολική άντένα διαμέτρου 13 μέτρων, τηλεπικοινωνιακούς δέκτες στις συχνότητες C και L, συστήματα έλέγχου και σταθμό επικοινωνίας με πλοία. Η μονάδα έλέγχου, πού αποτελείται από 18 συγχρονισμένους μικροϋπολογιστές έλέγχει γενικά την καλή λειτουργία του συστήματος, σημειώνει αὐτόματα τυχόντα σημάτα κινδύνου και καταγράφει τις κλήσεις για τις τηλετυπικές και τηλεφωνικές γραμμές του σταθμού.

Ο Έλληνικός Δορυφορικός Σταθμός θα διαθέτει 10 διαύλους «πλοίου - στεριάς» και έξι «στεριάς - πλοίου» για τηλεφωνική επικοινωνία και 12 και όκτώ αντίστοιχα για τις τηλετυπικές. Θα υπάρχει ακόμη μία άπευθείας τηλεφωνική/τηλετυπική γραμμή για τό θάλαμο Έπιχειρήσεων του YEN για περιπτώσεις κινδύνου.

Ο σταθμός πρόκειται να τεθεί σε λειτουργία τό 1985, και τό κόστος κατασκευής του υπολογίζεται να υπερβεί τό μισό δισεκατομμύριο δραχμές.

Αύστηρός έλεγχος για όπλα στη Σαουδική Άραβία

Η Σαουδική Άραβία καθιέρωσε αύστηρους έλέγχους στη διακίνηση πολεμικού υλικού από τά λιμάνια της πού άφορούν και τά φορτία πού προορίζονται για άλλες χώρες και ή μη τήρηση της διαδικασίας ή όποια έχει καθιερωθεί επιφέρει αύστηρότατες κυρώσεις τόσο για τά πλοία όσο και για τά πληρώματά τους.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες δλατά πλοία πού μεταφέρουν πολεμικό υλικό κατά την διέλευσή τους από τά λιμάνια της Σαουδικής Άραβίας πρέπει να ζητήσουν ειδική άδεια από τό ύπουργείο Έξωτερικών της χώρας και παράλληλα να υποβάλλουν προκαταβολικά λεπτομερή πίνακα για τό φορτίο, τη χώρα προορισμού και τόν παραλήπτη. Έπίσης κάθε πλοίο πού διέρχεται από σαουδαρικά λιμάνια όφείλει να παρουσιάζει πίνακα πού πρέπει να περιλαμβάνει και όποιοδήποτε άλλο φορτίο προορίζεται για άλλες χώρες.

Αν δεν τηρηθούν οι διαδικασίες πού έχουν καθιερωθεί και διαπιστωθεί ότι διερχόμενα πλοία μεταφέρουν πολεμικό υλικό πού δεν έχει δηλωθεί τά πλοία κατάσχονται και τά πληρώματά τους φυλακίζονται. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, νορβηγικά, γερμανικά και δανικά πλοία πού μετέφεραν πολεμικό υλικό σε άλλες χώρες και δεν τηρήσαν την προβλεπόμενη από τις σαουδαρι-

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

(Δολάρια ανά μετρικό τόνο, εκτός άν άλλως σημειώνεται, όπως διαμορφώθηκαν στις 22 Φεβρουαρίου).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180 CST	MDO
Άμβέρσας	173/174	176/177	236/237
Ρότερνταμ	172/173	174.50/176	232/234
Άμβούργου	171/172	174/176	248/245
Γαλλίας	171/172	182/184	272/274MTW
Ίσπανίας	177/178	183/184	264/265
Γένοβας	190/192	196/198	288/295
Αύγούστας	189/191	195/197	287/295
Πειραιώς	187/188	195/197	280/282
Σουέζ	181/193	184/196	280/289
Τζέντας	—	164/175	282.65
Νταμμάμ	—	168/182	275
Ράς Τανούρα	—	182	275
Κουβέιτ	175	182	276
Ντάρμπαν	—	172/174	320/325MTW
Ίαπωνίας	178/179	180/184	270/278
Σιγκαπούρης	173.50/174	176/178	246.50/248
Βοστώνης	183/186	191/192	290/295
Νέας Υόρκης	173.50/175	180.50/183	260/265
Φιλαδέλφειας	176/178	187.50/188	270/275
Βαλτιμόρης	178/179	186/187	270/275
Νόρφολκ	180/181	187/187.50	270/272
Σαβάννας	182/183	192/193	280/281
Τζάκσονβιλ	183/184	191/192	275/276
Π. Έβεργκλέιτς	185	199.50	281
Τάμπα	170/173	177/178	259/262
Νέας Όρλεάνης	162/163	168/169	255/262
Πόρτ Άρθουρ	163/166	170.50/175	260/265
Χιούστον	161/162	167/168	259/260
Κόρπου Κρίστι	165/166	172/173	265/270
Λός Άντζελες	158/160	164/168	229/231
Σάν Φραντζίσκο	159/161	164/166	240/242
Κολούμπια ρίβερ	165/166	170/172	230/232
Φρήπορτ Μπαχάμες	173/175	184/186	288/289
Άρούμπα/Κιουρασάο	178/186.85	193.20/200.55	265/289
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	176/178	183/185	260/261
Σαιντ Κρουά	28.35	30.10	37.95BBL
Βενεζουέλας	27.71	29.04	37.03BBL
Βραζιλίας	180	184	315

κές άρχες διαδικασία κρατήθηκαν επί μακρό χρονικό διάστημα στην Τζέντα και άφέθηκαν ελεύθερα μόνον έπειτα από έντονα διαβήματα των πρεσβειών των χωρών τους.

Γιά τον καθαρισμό ύφάλων πλοίων

Τόν καθαρισμό των ύφάλων πλοίων με σύγχρονα μηχανήματα (BRUSH—KART) αποδόσεως 2.500 τ.μ. ανά ώρα, τα οποία μπορούν να ανταποκριθούν σε οποιαδήποτε ρύπανση πλοίων συμπεριλαμβανομένων και των από έτών εύρισκομένων στα άγκυροβόλια παροπλισμού, πραγματοποιούν υπό Πειραιά από τό 1976 οι PICCARD HELLAS DIVERS.

Όπως πληροφορούμεθα, καθαρισμοί ύφάλων πλοίων με τό σύστημα BRUSH-KART μπορούν να πραγματοποιηθούν επίσης στους παρακάτω λιμένες κατόπιν επικοινωνίας με τά αντίστοιχα τηλέτυπα:

Γιβραλτάρ	TAX:	2281 GK
Ίταλία	»	270490 INBROK
Βέλγιο	»	33735 HYDREX
Λάς Πάλμας	»	95153 MIDAT
Σιγκαπούρη	»	21352 SELSING
Χόγκ Κόνγκ	»	64518 WMSHK
Κορέα	»	23231 MOCNDM
Ντουμπάϊ	»	45961 NICO EM
Κουβέιτ	»	2438 KSPRYD
Η.Π.Α.	»	899455 FSCH
Κιουρασάο	»	1045 SIACU
Νότιο Άφρική	»	622724 SA

Νέα Καληδονία

45 NM C/O
COMIN

Έκπλειστηριάζονται πλοία της «Ελληνικής»

Τό σκάφος «Έλλένικ Σάν» της «Ελληνικής» τό όποιο έκπλειστηριάζθηκε στη Βαλτιμόρη, όπου είχε κατασχεθεί, κατακυρώθηκε στη δανειστρια τράπεζα «Μόργκαν Γκαραντύ». Τέσσερα άλλα πλοία της ίδιας εταιρίας, τά («Έλλένικ Στάρ», «Έλλένικ Αϊντίαλ», «Έλλένικ Σπίριτ», και «Έλλένικ Ίνοβέιτορ») πού είναι κατασχεμένα στη Νέα Υόρκη θά έκπλειστηρισθούν εκεί στις 2, 6, 13 και 16 Μαρτίου αντίστοιχα. Τά άνωτέρω γνωστοποίησε ό προξενικός λιμενάρχης Νέας Υόρκης.

Βραβείο στη HELMEPA

Στίς 17.2.84 άπονεμήθηκε στην Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA ή τιμητική διάκριση «AD HONOREM» της Διεθνούς Όργανώσεως «GOLD MERCURY INTERNATIONAL».

Τό βραβείο αυτό άπονέμεται κάθε χρόνο σε όργανισμούς και φορείς καθώς και άρχηγούς κρατών και δημόσιους άνδρες γιά τή συμβολή τους στην ανάπτυξη της διεθνούς συνεργασίας.

Μεταξύ των προσωπικοτήτων πού έχουν βραβευθεί στό παρελθόν περιλαμβάνονται ό

Ζώρζ Πομπιντού (1972), ό Βασιλιάς Μπωντουέν (1973), ό Στρατάρχης Τίτο (1977), ό Άνουάρ έλ Σαντάτ (1979), ό Λεονίντ Μπρέζνιεφ (1980), ό Τοντόρ Ζίβκωφ (1981) και άλλοι.

Σέ ειδική τελετή πού φέτος έγινε στην Λίμπρβιλ της Γκαμπόν τό επαλθο παρέλαβε γιά λογαριασμό της HELMEPA ό άμισθος Πρόξενος της Έλλάδας στην Γκαμπόν, μιά και ή τιμή πού έγινε στην HELMEPA άντανακλά σ' όλόκληρο τόν ναυτιλιακό κόσμο της χώρας και στην ίδια τήν Έλλάδα.

Οί έφοδιασμοί των σκαφών άναψυχής

Μετά από Δημόσιο Πλειοδοτικό διαγωνισμό πού προκήρυξε ό Ε.Ο.Τ., άνετέθη στην εταιρία «Έλευθεριάδης - Έφοδιασμοί και έξυπηρέτηση σκαφών άναψυχής» Ε.Π.Ε. τό δικαίωμα της άποκλειστικής λειτουργίας και έκμεταλλεύσεως όλων των λιμενίσκων θαλαμηγών (Μαρίνες) και των σταθμών άνεφοδιασμού με καύσιμα πού υπάρχουν σε διάφορα παράλια σημεία της Έλλάδος και άνήκουν στόν Έλληνικό Όργανισμό Τουρισμού.

Η ίδια εταιρία ανέλαβε επίσης τήν κατασκευή ή έπισκευή και λειτουργία όλων των τεχνικών έργων τά όποια έχουν κριθεί άπαραίτητα γιά τήν καλή λειτουργία των λιμενίσκων γιά τόν έφοδιασμό των σκαφών, τά όποια θά περιέλθουν στην κυριότητα του ΕΟΤ μετά πενταετία.



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

“Όπως ανακοινώθηκε, η σύμβαση με τον ΕΟΤ προβλέπει ότι, τα καύσιμα και λιπαντικά θα διατίθενται ανάλογα με τις ισχύουσες κατά περιοχή αγορανομικές τιμές.

Οι δραστηριότητες του Port Captains Club

Στά πλαίσια της σειράς των σεμιναρίων που διοργανώνει το Port Captains Club για τα μέλη του πάνω σε θέματα που ενδιαφέρουν την Ναυτιλία, έδόθη στις 16.2.84 ενδιαφέρουσα διάλεξη από τον δικηγόρο και σύμβουλο ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε θέματα Ασφαλείων κ. Πέτρο Κ. Βραχάτη με θέμα: «Η Ναυτική Ασφάλιση και η Τεχνική των Marine Claims».

Ο όμιλητής έκανε μία γενική αναφορά στην αναγκαιότητα της ναυτικής ασφάλισης, στην δομή της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς, στον ρόλο του Broker, στην σύναψη του συμβολαίου, στην ανάλυση των καλυπτομένων κινδύνων, ως και στην γένεση, διαμόρφωση, παρουσίαση και είσπραξη της απαιτήσεως.

Μετά το τέλος της διαλέξεως διεξήχθη συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων.

Οι διαλέξεις θα συνεχισθούν στο μέλλον με αναφορά σε ειδικότερα θέματα της ναυτικής ασφαλίσεως.

Επίσης η Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων συνεχίζοντας την σειρά διαλέξεων - συζητήσεων για την ενημέρωση των μελών της στις εξελίξεις της Ναυτιλίας και τους νέους διεθνείς κανονισμούς οργανώνει στην αίθουσα της στις 8 Μαρτίου 1984, ημέρα Πέμπτη και ώρα 6 μ.μ. διάλεξη - συζήτηση με θέμα «MARPOL 73/78». Ομιλητής θα είναι ο πλοίαρχος Ε.Ν. - Marine Surveyor και μέλος της Λέσχης Πλοιάρχων Διον. Μαγουλάς. Λόγω του ενδιαφέροντος του θέματος και της αναπτύξεως γνώμων, ερωτήσεων, η διάλεξη - συζήτηση θα συνεχισθεί και στις 15 Μαρτίου την ίδια ώρα και στην ίδια αίθουσα.

Εξάλλου στις 27 Μαρτίου και ώρα 6 μ.μ. στην αίθουσα της Λέσχης θα δοθεί η αναβληθείσα, λόγω ασθένειας του ομιλητού Ν. Αρκουλή, διάλεξη με θέμα «Χρωματισμός, συντήρηση, κόστος, συμβατικά και άκρυλικά χρώματα».

Τέλος, στις 22 Μαρτίου και ώρα 5.30 μ.μ. στην αίθουσα της Λέσχης θα γίνει η ετήσια γενική συνέλευση των μελών ενώ για την 31 Μαρτίου - 1 Απριλίου (Σαββάτο - Κυριακή) οργανώνεται διήμερη έκδρομη για τα μέλη και τις οικογένειες τους στη Μονή Αγ. Λουκά - Δελφούς - Έρατεινη.

Όμιλίες στη HELMEPA

Σειρά ομιλιών με θέμα «Εισαγωγή στους μηχανισμούς Ρυπάνσεως και τη στρατηγική προστασίας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων» με ιδιαίτερη έμφαση σε αποτελέσματα παρμένα από τις ελληνικές θάλασσες, οργανώσε η «Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος - HELMEPA».

Ομιλητές είναι ο κ. Μιχ. Σκούλλος, Δρ. Χημείας στο Πανεπιστήμιο της Αθήνας, Δρ. Ωκεανογραφίας στο Πανεπιστήμιο του Λίβερπουλ, έντεταλμένος με τη διδασκαλία της Χημικής Ωκεανογραφίας και της Χημείας Περιβάλλοντος στο Πανεπιστήμιο της Αθήνας.

Η πρώτη από τις ομιλίες αυτές έγινε χθές Τετάρτη στο αμφιθέατρο της Ακτής Μιαούλη 69. Το πρόγραμμα θα συνεχιστεί για τις επόμενες τρεις Τετάρτες, 7, 14, και 21 Μαρ-

ΜΑΡΚΟΣ Π. ΝΟΜΙΚΟΣ

“Ένας ακόμη από τους πρωτοπόρους

Του προέδρου της Ε.Ε.Ε. κ. Άριστ. Καραγεώργη

Στις 6 Φεβρουαρίου ένα ακόμα επίλεκτο μέλος της εφοπλιστικής οικογένειας, ο ΜΑΡΚΟΣ Π. ΝΟΜΙΚΟΣ από τους πρωτοπόρους του μεγάλου της Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας, έφυγε από την ζωή.

Τα λόγια που ακολουθούν είναι ένας μικρός φόρος τιμής προς την προσωπικότητα του εκλιπόντος, του οποίου η επιχειρηματική, κοινωνική και εθνική ακτινοβολία θα αποτελεί πάντοτε φωτεινό παράδειγμα και δίδαγμα για όλους τους νεώτερους.

Τό 1932 ο Μ. Π. ΝΟΜΙΚΟΣ αγοράζει τέσσαρα ποντοπόρα πλοία, τα «ΠΕΤΡΑΚΗΣ», «ΠΕΤΡΟΣ», «ΜΑΡΙΕΤΤΑ», «ΝΕΡΑΪΔΑ» και αρχίζει μια ανοδική πορεία. Στις 3-9-1939 που κηρύχθηκε ο Β' Παγκόσμιος πόλεμος η Ελλάδα βρέθηκε με ξέι μόνο νεότευκτα πλοία εκ των οποίων τώ ένα ήταν δικό του. Μετά τη λήξη του πολέμου ήταν από τους πρώτους που έναυπηγισαν ΤΑΝΚΕΡ μεγάλης τότε χωρητικότητας 19.000 τόννων. Επίσης μετά τον πόλεμο αγόρασε το πρώτο ελληνικό επιβατικό υπερωκεάνιο OLYMPIA

και συνέδεσε και πάλι τον απόδημο ελληνισμό της Αμερικής με την Ελλάδα. Στη συνέχεια επεκτείνει την ναυτιλιακή του δραστηριότητα στην αεροπλοΐα, με την αγορά των πλοίων «ΜΙΑΟΥΛΗΣ», «ΚΑΝΑΡΗΣ», «ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ» και μετά στις Μεσογειακές γραμμές με την αγορά των πλοίων «ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ» και «ΑΧΙΛΛΕΥΣ».

Πάνω και πέρα, όμως, από την επιχειρηματική δράση εκείνο που έμεινε πάντοτε κύριο χαρακτηριστικό του ΜΑΡΚΟΥ Π. ΝΟΜΙΚΟΥ ήταν η δίψα και η επιθυμία να προσφέρει στην Ελλάδα και στην ιδιαίτερη πατρίδα του την Σαντορίνη στην οποία ανέλαβε τις δαπάνες για έργα οδοποιίας.

Ο Μ.Π. ΝΟΜΙΚΟΣ με τον θάνατό του αφήνει ένα μεγάλο κενό και μία βαριά κληρονομιά στους συνεχιστές του έργου του και κυρίως στον υίο του Πέτρο ο οποίος έχει αντάξια πάρει στα χέρια τη σκυτάλη ενός μακροχρόνιου ευγενικού και δημιουργικού αγώνα. Αιώνια του η Μνήμη.

τίου 1984.

Η είσοδος είναι ελεύθερη.

Η συνέλευση των Καθηγητών Ναυτικής Εκπαιδεύσεως

Η γενική συνέλευση του Σωματείου των Καθηγητών της Δημοσίας Ναυτικής Εκπαιδεύσεως, που συνήλθε στις 18 Ιανουαρίου εξέδωσε ψήφισμα με το οποίο καταγγέλει προς τους καθηγητές των Ναυτικών Σχολών όλων των λαών της Γης την ανακήρυξη του ψευδοκράτους του Ντεκτάς στη Κύπρο.

Εξάλλου η συνέλευση ενέκρινε ομόφωνα πρόταση προς τον Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας για την άμεση σύνταξη διαρθρωτικού Νόμου που θα καθορίζει το σκοπό και την όλη δομή της ναυτικής μας παιδείας στο ΥΕΝ, καθώς και διάφορα επί μέρους αιτήματα του καθηγητικού προσωπικού (συμμετοχή στο γνωμοδοτικό συμβούλιο Σχολών, κατάρτιση θεσμού ώρομισθίων, ισοτιμία καθηγητών κλπ.).



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ
ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ
Μ.Α.Ν. — Β & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ

ΑΚΤΗ Γ ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ 4176 573 - 4171 889

Τά ύφαλοχρώματα ΚΡ της Berger Torpedo

Η νέα κατηγορία αντιρρυπαντικών ύφαλοχρωμάτων ΚΡ της «Μπεργκερ» τά οποία προσφέρονται για διάρκεια ζωής 30 μηνών έχουν εφαρμοσθεί μέχρι σήμερα με επιτυχία σε 700 σκάφη, πλέον των 20 εκατομ. τον. δ.ω.

Γιά την εφαρμογή τους δεν απαιτείται η αφαίρεση του προηγούμενου χρώματος, γεγονός που μειώνει σημαντικά το κόστος εφαρμογής, ενώ προσφέρουν μειωμένη τραχύτητα επιφανείας, σταδιακή αποδέσμευση των παρασιτοκτόνων και χρησιμοποιούνται με την ίδια επιτυχία σε κινούμενα και παροπλισμένα πλοία.

Απεβίωσε ο Η. Kummerman

Απεβίωσε στις 28 Φεβρουαρίου στη Γενεύη ο Henri Kummerman, ιδρυτής της Εταιρείας «McGregor» και επίτιμος πρόεδρος του γκρουπ «McGregor - Navire International», το οποίο δημιουργήθηκε μετά την συγχώνευση των δύο πρωτοπόρων εταιριών στον τομέα της κατασκευής φορτοεκφορτωτικών μηχανημάτων και καλυμμάτων κυτών πλοίων.

Ο Η. Kummerman, γνωστός στους ελληνικούς εφοπλιστικούς κύκλους, υπήρξε αυτοδημιούργητος και έχαιρε διεθνούς φήμης για την δημιουργική σταδιοδρομία στον χώρο της παγκόσμιας ναυτικής βιομηχανίας.

Απεβίωσε η μητέρα του κ. Γ. Κασιφάρα

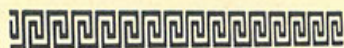
Πέθανε την Κυριακή στην Πάτρα και κηδεύτηκε την Δευτέρα στο χωριό Καλάντζι η Ελισσάβετ Π. Κασιφάρα, μητέρα του υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας Γιώργου Κασιφάρα.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν στον Υπουργό τα ειλικρινή τους συλλυπητήρια για το θάνατο της μητέρας του.



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος ναυπηγής.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	Λιβερίας	4.940	1971	Υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές λόγω θαλασσοταραχής στις 5/2, στη Μεσόγειο. Πρόχειρες επισκευές εκτελέσθηκαν από τό πλήρωμα.
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	Έλληνική	9.093	1971	Κατά την εκφόρτωση στο Λάγος στις αρχές Φεβρουαρίου υπέστη ζημία στο πηδάλιο και ρυμουλκήθηκε για έπισκευή.
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	Κυπριακή	9.954	1970	Κατά τή διάρκεια έλιγμών στο Μπαντάρ Άμπας στις 20/1 συγκρούστηκε μέ τό μπάλκ κάρριερ «Καίυ» καί υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές. Έπισκευές εκτελέσθηκαν από τό πλήρωμα.
ΓΟΥΪΝΤ ΦΡΟΣΤ	Έλληνική	1.427	1962	Έμεινε άκυβέρνητο ΒΔ τής Μάλτας στις 21/2 καί ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	Έλληνική	11.201	1972	Συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Αδρία» στο Πόρτ Σάϊντ στις 15/2 κατά τή διάρκεια έλιγμών καί υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	Έλληνική	8.987	1971	Υπέστη ζημιές στον Πειραιά συνεπεία συγκρούσεως μέ τό φορτηγό «ΙΩΑΝΝΗΣ» στις 9/2 χωρίς νά γνωσθούν λεπτομέρειες.
ΚΑΛΥΨΩ	Έλληνική	6.172	1973	Ρυμουλκήθηκε στο Σαίν Τζώνς έπειτα από βλάβη τής μηχανής στις 14/2 στο Βόρειο Άτλαντικό.
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪΨΟΝ ΕΝΤΕΡ-ΠΡΑΪΖ	Έλληνική	5.539	1977	Τρίπολη για Ν. Υόρκη, υπέστη πυρκαϊά στις 26/2 νότια των Άζορων ή όποία τέθηκε υπό έλεγχο από τό πλήρωμα.
ΜΑΡΙΕΒΑ	Έλληνική	3.953	1967	Βυθίσθηκε στο Άλγέρι, στις 13/2 συνεπεία εισροής ύδάτων. Τό πλήρωμα διασώθηκε καί έπέστρεψε στην Ελλάδα.
ΤΡΙΒΕΛΣ	Έλληνική	11.644	1974	Προσάραξε κατά την είσοδό του στο Μουσκάτ λόγω θαλασσοταραχής στις 19/2. Άποκολλήθηκε αύθημερόν καί άνελήφθησαν έπισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	Έλληνική	11.761	1969	Συγκρούστηκε στην Άνναμπα στις 9/2 μέ τό μπάλκ κάρριερ «Αναδρία» χωρίς νά γνωσθεί ή έκταση των ζημιών.
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	Έλληνική	33.500	1981	Κατά τον απόπλου από τό Μπουένος Άϊρες, στις 10/2 προσάραξε καί υπέστη ελασματοουργικές ζημιές στον πυθμένα. Άνελήφθησαν μόνοιμες έπισκευές.
TANKERΣ:				
ΑΤΤΙΚΗ	Έλληνική	967	1961	Προσάραξε στην Αύλιδα, στις 5/2. Άποκολλήθηκε την επομένη καί ρυμουλκήθηκε στην Χαλκίδα.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΥΓΗ	Έλληνική	17.486	1970	Έπιθεωρήθηκε στις 10/2, στο Σάν Χουάν τής Παραγουάης, συνεπεία βλάβης στη βοηθητική μηχανή.
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	Έλληνική	81.438	1976	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές συνεπεία προσάρξεως στο Σουέζ στις 1/2. Άνελήφθησαν έπισκευές στον Πειραιά στις 9/2.



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

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

ΕΡΜΗΣ

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.

6518

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

After Hrs Tel.

523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

Η ναυλαγορά

Μία προσεκτική ανάλυση των εξελίξεων της διεθνούς ναυλαγοράς κατά το τελευταίο δεκαπενθήμερο έρχεται σε σαφή αντίθεση με τις εκτιμήσεις πολλών παραγόντων της Πειραικήs 'Αγοράς. Πράγματι, ενώ εγκυροί παρατηρητές που ζούν και εργάζονται στην τελευταία διατείνονται ότι η έν γένει κατάσταση βρίσκεται στα αυτά χαμηλά επίπεδα των περασμένων μηνών, η διεθνής εικόνα δείχνει μία σαφώς μεγαλύτερη δραστηριότητα. "Ίσως η διαφορά εκτιμήσεων να οφείλεται στο ότι η διεθνής ζήτηση άφορα κυρίως σε μεγάλα ως πολύ μεγάλα πλοία και λιγότερο στο γενικό φορτίο και το μικρότερο μπάλκ κάρριερ που αποτελούν το αντικείμενο της πειραικήs δραστηριότητας.

Στόν τομέα των σιτηρών δεν παρατηρήθηκε αύξηση της ζήτησης. Καί αν παρατηρήθηκαν και εδώ κάποια μικρά κέρδη, τούτο πρέπει να αποδοθεί στην ζήτηση από άλλα φορτία μάλλον παρά στα σιτηρά. Οι προς 'Ιαπωνία φορτώσεις από Κόλπο σε μέγεθος «πάναμαξ» διατηρήθηκαν στα επίπεδα των δολ. 15 με ελαφρές τάσεις ανόδου. Στις προς Κόντινεντ όμως φορτώσεις διαπιστώθηκε άναμφισβήτητη βελτίωση αφού οι 70.000 τόννοι κλεισθήκαν στα δολ. 9.25 και άρκετές από τις λοιπές ναυλώσεις ξεπερνούν το «φράγμα» των 9 δολαρίων.

Ό,τι όμως αξίζει ιδιαίτερας προσοχής είναι η ζήτηση στα άνθρακοφορτία και τα μεταλλεύματα με προτίμηση στα μεγάλα πλοία. Γεγονός που διευκόλυνε πολλές ναυλώσεις πλοίων που άλλως θα αντιμετώπιζαν σοβαρό πρόβλημα άπασχολήσεως. Τό να έπεκταθούμε σε λεπτομέρειες και σε άπαρίθμηση των συγκεκριμένων περιπτώσεων ξεφεύγει ίσως από τούς σκοπούς τού παρόντος δελτίου. Θα σημειώσουμε όμως τό έλπιδοφόρο μήνυμα πού μία τέτοια τάση φέρνει στην χειμαζόμενη αγορά άφου, όπως έχουμε πολλές φορές επισημάνει, η ζήτηση στόν άνθρακα και τό μετάλλευμα είναι άσφαλέστερος δείκτης οικονομικής άνακάμψεως από τό σιτηρά πού άπλώς ίκανοποιούν έπιστιςτικές άνάγκες.

Μάλλον άπογοητευτική ήταν η ζάχαρη με σχετικά λίγες έντολές και λιγότερα κλεισίματα ενώ, μέχρις ενός βαθμού, η 'Ινδία έκράτησε γιά μία άκόμη φορά την αγορά στα λιπάσματα με τουλάχιστον δέκα έπισήμως

άνακοινωθείσες ναυλώσεις από ποικίλους τόπους φορτώσεως.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράλληλη ύπηρεζε και η αγορά στόν τομέα των χρονοναυλώσεων με ιδιαίτερη ζήτηση στα μεγάλα μπάλκ κάρριερ όπου τά δολ. 1.95 ανά τόννο πληρώθηκαν σε σκάφος 120.000 από 'Ιαπωνία γιά Κόντινεντ μέσω Αυστραλίας και δολ. 2.27 γιά πλοίο 140.000 γιά άπασχόληση έξι μηνών.

Στά μικρότερα πλοία καθώς και στα τουνητέκερ παρατηρήσαμε ποικιλία μισθωμάτων σε βαθμό πού η μή πλήρης καταγραφή όλων των περιπτώσεων με τά άνάλογα σχόλια θά καταντούσε άποπροσανατολιστική και γιά τούτο παραλείπεται.

Δέν θά παραλείψουμε όμως νά έπισημάνουμε την ύπαρξη εύκαιρών γιά έξασφάλιση κοσμίων μισθωμάτων από την Μεσόγειο και τό Κόντινεντ καθώς και μία γενικότερη αύξηση της ζήτησης στην 'Απω 'Ανατολή.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μία σχετικά αύξημένη ζήτηση μεγάλων

δεξαμενοπλοίων (κυρίως VLCC και ULCC) στόν Περσικό Κόλπο έσήμανε την έξασφάλιση μιάς πρόσκαιρης άπασχολήσεως γιά ένα άριθμό πλοίων, όχι όμως και άνοδο των ναύλων πού διατηρήθηκαν στα προσφάτως διαμορφωθέντα χαμηλά επίπεδα τού WS 20/21 ενώ μόλις μία ή δύο μονάδες της κλίμακος περισσότερο έδιναν τά προς 'Απω 'Ανατολή φορτία. Τό γεγονός πλήρως εξηγείται από την έκ νέου υπερβολική συγκέντρωση χωρητικότητας στην περιοχή πού τείνει νά διαιωνίσει την κατάσταση της ύποτονικότητας, δεδομένου ότι τόσο η αύξηση των άποθεμάτων στίς εισάγουσες χώρες όσο και η άποκατάσταση των καιρικών συνθηκών είναι πλέον πραγματικότητα.

Τό τελευταίο άναμφιβόλως εύθύνεται και γιά την κάθετη πτώση της ζήτησεως στην Καραϊβική αλλά και στίς λοιπές περιοχές. Στην πρώτη, μία πτώση κατά 20 μονάδες της κλίμακος σε σχέση με τά μέσα Φεβρουαρίου άποτελεί θλιβερή πραγματικότητα.

Μία άμετάβλητη στην ύποτονικότητά της κατάσταση στην Μεσόγειο και στην Βορ. Θάλασσα δέν αφήνει περιθώρια σχολιασμού, ενώ η Δυτ. 'Αφρική παρουσίασε μία «λογική» κίνηση με WS 42/43 γιά τούς 120.000 τόννους προς ΗΠΑ.

Ένας άριθμός καθαρών φορτίων από Μεσόγειο προς Κόντινεντ και ΗΠΑ διατήρησε την αγορά σε λογικά επίπεδα με τούς 25.000 τόννους στα WS 170 περίπου.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ: Ρίβερ Πλέττ 14.000 τόν. γεννήματα άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 36 φίο, 2.000/800 τόν., Μαρτίου 5-30.

ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 73.000 τόν. γεννήματα Κόντινεντ, δολ. 9 φίο, όψιόν 'Ολλανδία δολ. 9,25 φίο, όψιόν Δυτ. Γερμανία δολ. 9,75, 11 ήμέρες, Μαρτίου 1-6.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ: 'Αμερ. Κόλπο 60.000 τόν. γεννήματα 'Αμβέρσα/Ρόττερταμ/ 'Αμστερνταμ/Γκέντ, δολ. 9,25 φίο, 10 ήμέρες, Φεβρουαρίου 21-25.

ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τόν. γεννήματα Πορτογαλία, δολ. 14 φίο, 7.000/6.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 1-10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Τρινκομάλη, δολ. 21, 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 7-16.

ΧΙΑΝ ΓΟΥΕΝΒ: Βόρειο Ειρηνικό 14.000 τόν. σιτηρά χύδην Μπαλμπά/Πουέρτο Καμπέλλο και Γκουάντα, δολ. 19 φίο, 3 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 24-29.

ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΗΛΟΡ: Τζώρτζταουν 4.800 τόν. ζάχαρη χύδην 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 13,50 φίο, όψιόν Σαβάννα δολ. 25 φίο, 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 5.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ: Χιούστον 34.000 τόν. φορτίου καλαμπόκι 'Ακαμπα, δολ. 837.500 κατ' άποκοπή φίο, 26 ήμέρες, Φεβρουαρίου 15.

ΑΚΜΗ: Χάλιφαξ 21.000 τόν. σιτηρά σε σάκκους Ντάιρεν/Σαγκάη, δολ. 803.000 κατ' άποκοπή φίο, 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 20-29.

ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ: Δομινικάνη Δημοκρατία 5.000 τόν. ζάχαρη χύδην 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 10 φίο, 700/1.500 τόν. μέσα Φεβρουαρίου.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 19.000 τόν.

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIΟΥ

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

γεννήματα Ντακάρ, δολ. 17,75 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. Φεβρουαρίου 15-19.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ II: Νέα Υόρκη 20.000 τον. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 14 φίο, 4 ημέρες/3.000 τον. Φεβρουαρίου 25-Μαρτίου 2.

ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΩΣ: Πόρτ Καρτίε 40.000 τον. περίπου σιτηρά χύδην Σήφορθ, δολ. 10,25 φίο, πλέον 25 σέντες για δεύτερο λιμένα φορτώσεως, Φεβρουαρίου 25 -Μαρτίου 5.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ: Ντάμπιερ 140.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Ρέντκαρ, δολ. 8,15 φίο, 7 ημέρες Μάρτιο.

ΑΝΤΙΓΟΝΗ: Βόρειο Ειρηνικό 30.000 τον. σιτηρά Άλεξάνδρεια/Πόρτ Σάϊδ δολ. 27, όψιόν Άμπαντίγια δολ. 32, 4.000 τον. φόρτωση, 1.500 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 20-29.

ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ: Άμερ. Κόλπο 73.000 τον. γεννήματα Άμβέρσα/Άμβούργο, δολ. 9,25 φίο 12 ημέρες, Μαρτίου 1-10.

ΙΜΑ: Λόγκ Μπής 50.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 10 φίο, 11 ημέρες, Φεβρουαρίου 25-Μαρτίου 5.

ΒΑΣΙΛΗΣ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Τυνήσια, δολ. 16,25 φίο, 4 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 15-25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ: Λιμένας όχι βορειότερα Σάν Λορέντζο με συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα 25.000 τον. γεννήματα Λεμεσό, δολ. 22,60, 2.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 9-19.

ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ: Άμερ. Κόλπο 27.000 τον. περίπου γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 20,85 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 27- Μαρτίου 2.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ: Ποταμό Μισισσιππή 23.000 τον. γεννήματα Λά Γκουάιρα και Μαρακάϊμπο δολ. 299.000 κατ' αποκοπή φίο, 28 ημέρες, Μαρτίου 14-21.

ΑΦΡΙΚΑ: Άμερ. Κόλπο 31.000 περίπου γεννήματα Άκαμπα, δολ. 26 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 8-15.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: Μισισσιππή 60.000 τον. γεννήματα Άμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ, δολ. 9,25 φίο 11 ημέρες, Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 2.

ΕΘΝΟΣ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. καλαμπόκι Νότιο Άφρική, δολ. 19,40 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον., Φεβρουαρίου 28 - Μαρτίου 2.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΜΙΝΑ: Λά Παλλίς 15.000 τον. σιτηρά Τριέστη, δολ. 10 φίο, 4.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ: Μπαγκόγκ με συμπλήρωση Κό Σικχάνγκ 15.000 τον. κριθής σε σάκκους Ντάρ ες Σαλάμ, δολ. 19 φίο, 1.200/750 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΠΙΡΙΤ: Άμβέρσα/Γκέντ 14-14.500 τον. σιτηρά Άλγερία, δολ. 16,40 φίο, 4.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μαρτίου 1-10.

ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ: Άμβέρσα 24-24.500 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 11,50 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 5-10.

ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II: Άμβέρσα 14.000 τον. γεννήματα Μομπάσα, δολ. 29, φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 15-25.

ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ: Ρουέν 15.000 τον. κριθής Δυτ. Ιταλία, δολ. 9,50 φίο, όψιόν δυτική Άδριατική δολ. 10,75, 5.000/2.500 τον. άμεση.

ΓΑΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ: Άμπου Ντάμπι 13.000 τον. λιπάσματα χύδην Ινδία, δολ. 12,25 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 22-26.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Τής 16.500 τον. κριθής χύδην Άκαμπα δολ. 20 φίο, 3.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 21-27.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Άμβέρσα 22.000 τον. περίπου κριθής Τζέντα, δολ. 415.000 φίο κατ' αποκοπή, όψιόν Νταμμάμ δολ. 550.000 φίο, 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 1-15.

ΚΑΠΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: Ρουέν 12.500 τον. άλευρα σε

σάκκους Αίγυπτο, δολ. 19 φίο 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 10-17.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ: 37.529 τον. d.w. του 1972 παράδοση στον πιλότο Άμερ. Κόλπο Φεβρουαρίου 11-14 ταξίδι 75 ημερών με παράδοση Μουσκάτ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ: 25.798 τον. d.w. του 1971, παράδοση στον πιλότο Βιτόρια/περιοχή Σάν Φρανσίσκο ντό Σόλ Φεβρουαρίου 20-25, ταξίδι με επαναπαράδοση Σκώ/Πασσέρο, δολ. 4.200 την ημέρα πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ: 21.793 τον. d.w. παράδοση Άμβέρσα Φεβρουαρίου 15, ταξίδι με επαναπαράδοση Καραϊβική δολ. 5.500 την ημέρα.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: 15.175 τον. d.w. του 1970, παράδοση Δουνκέρκη άμεση, ταξίδι μέσω Έρυθράς με επαναπαράδοση Πόρτ Σάϊδ, δολ. 3.125 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ: 37.428 τον. d.w. του 1979, παράδοση Νοτ. Άφρική, Φεβρουαρίου — Μάρτιο, ταξίδι με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.750 την ημέρα.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 40.404 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. Άφρική Φεβρουαρίου 13-29, ταξίδι με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 4.000 την ημέρα τις πρώτες 30 ημέρες, δολ. 5.500 ημέρα τις επόμενες πλέον δολ. 4.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΥΛΙΣ: 28.52 τον. d.w. του 1972, παράδοση Σάντος Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 3, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία δολ. 5.900 την ημέρα.

ΒΑΡΗ: 37.400 τον. d.w. του 1982, παράδοση στον πιλότο Μανίλας Φεβρουαρίου 18-25, επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ δολ. 3.500 την ημέρα.

ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.: 29.048 τον. d.w. του 1981, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 3.600 την ημέρα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.: 26.357 τον. d.w. του 1969, παράδοση στον πιλότο Κότκα Φινλανδίας Μαρτίου 5-12, επαναπαράδοση δυτική Μεσόγειο, δολ. 4.200 την ημέρα, όψιόν επαναπαράδόσεως ανατολ. Μεσόγειο δολ. 4.450 την ημέρα.

ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ: 15.136 τον. d.w. του 1971, παράδοση Τόκιο/Ναγκόγια Μαρτίου 7-8, επαναπαράδοση στον πιλότο Ντάρμπαν/Κέη Τάουν, δολ. 2.550 την ημέρα, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΠΕΤΡΕΛ: 21.711 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ιαπωνία, Μαρτίου 1-6, κυκλικό ταξίδι Κίνας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 2.999 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ: 24.232 τον. d.w. του 1984, παράδοση στον πιλότο Γένοβα Μαρτίου 1-7, επαναπαράδοση Μεμβούρνη/Σίδνεϋ, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ: Άλεξάνδρεια 22.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 195, όψιόν Μεσόγειο WS 205, Φεβρουαρίου 18.

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ: Ανατ. ακτή Μεξικού 125.000 Ιταλία, WS 27,5, Φεβρουαρίου 25.

ΝΤΟΡΙΚ: Ζουετίνα 68.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 80, Φεβρουαρίου 23.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τον. μέρος φορτίου, Χάβρη, WS 65, Φεβρουαρίου 27.

ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ: Φοργκάντς 80.000 τον. μέρος φορτίου Κεμπέκ, WS 70, Φεβρουαρίου 27.

ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ: Μπόννυ 65.000 τον. μέρος φορτίου, Ιταλία, WS 73,75, Φεβρουαρίου 25.

ΠΑΤΜΟΣ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τον. μέρος φορτίου, Κόντινεντ, WS 77,5 Φεβρουαρίου 21.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ: Λιβύη 73.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 85, όψιόν Μεσόγειο WS 90, Φεβρουαρίου 20.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. μέρος φορτίου, Ιαπωνία, WS 24,5, Φεβρουαρίου 25.

ΠΡΟΚΥΟΝ: Έκουαντόρ 50.000 τον. μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο, WS 85, Μαρτίου 1.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΙΔΕΑ: Σκίκντα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 180, όψιόν Μεσόγειο WS 195, όψιόν ακτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 165, άμεση.

ΕΦΕΣΣΟΣ: Μπράς Ρίβερ 75.000 τον. μέρος φορτίου, Τριέστη, WS 62,5, Φεβρουαρίου 27.

ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ: Τζεμπέλι Ντάννα 240.000 τον. μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο, WS 22, Μαρτίου.

COFFIN TURBO PUMP SPECIALIST

FIRMLY ESTABLISHED THROUGHOUT THE WORLD

VRETTOSHIP

PRESENTS NEW TERMS

1) SPARES: EX WORK NEW YORK U.S.A.

— MAKERS — FOR A DELIVERY FROM ROTTERDAM OR PARIS DISCOUNT 15%

2) REPAIRS: PRICES PER UNIT UP TO 50% DISCOUNT IN COMPARISON WITH THE PRICES ON THE CONTINENT. PIRAEUS: SPECIAL PRICES. 25% LESS THAN ANY COMPETITOR

3) QUARANTEE ON SPERS AND REPAIRS 3 (THREE) MONTHS FOR ANY REPAIRED UNIT.

ROTTERDAM

VRETTOSHIP
TECH. M. D. Mr. F.VRETTOS
HEINSIUSSTRAAT 45
3119 TE SCHIEDAM
TEL. 010-713654
TELX.: 24542 VSHIP
CABLES: GYLOS SCHIEDAM

PARIS

MATERIEL AUXILIARE &
INDUSTRIEL
M.D. MR. LEHELON
74 AVENUE FOCH 92250
LA CARENNE - COLOMBES
TEL.: (01) 782.80.80
TELEX: 612321 NIJHS

HOLLAND OR FRANCE

THE QUICKEST (γρηγορώτερος) ENGINEER WITH EXCELENT (άριστούχος) CERTIFICATE OF THE GREEK COMMERCIAL NAVY AND HIGHEST RESPONSIBILITIES.

OUR SERVICE IS OUR ADVERTISEMENT

MANNA: Χάουντ Πόιντ 63.000 τον. μέρος φορτίου, Άγκλ Μπαϊ, WS 90, Φεβρουαρίου 23.

MARILIA: Λιβύη 80.000 τον. Ιταλία, WS 79,5, Φεβρουαρίου 24.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ WS 95, όψιόν Μεσόγειο WS 87,5 όψιόν άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 105, άμεση.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ: Έλλάδα 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 175, όψιόν Μεσόγειο WS 195, όψιόν άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 150, Φεβρουαρίου 27.

MANTINEIA: Έκουαντόρ 52.000 τον. μέρος φορτίου άκτή Άτλαντικού/Άμερ. Κόλπο WS 80, Μαρτίου 3.

MARIXRISTINA: Άνατ. άκτή Μεξικού 130.000 τον. άκτή Άτλαντικού/Άμερ. Κόλπο, WS 53, Φεβρουαρίου 25.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Καραϊβική 55.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 78, Φεβρουαρίου 26.

ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Γκαμπόν 72.000 τον. Γουϊλεμάχβεν WS 64, Μαρτίου 1.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Άντεν 25.000 τον. καθαρά Περού, WS 135, Φεβρουαρίου 12.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Σαλλόμ Βόε 72.000 τον. μέρος φορτίου άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 60,5, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 62,5, Φεβρουαρίου 27.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ: Δυτ. Άφρική 130.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 44, Φεβρουαρίου 28.

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΗΤ: Περσικό Κόλπο 290.000 τον. μέρος φορτίου, Ιαπωνία, ναύλος δέν ανακινώθηκε, Μαρτίου 7.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Δυτική Άφρική 118.000 τον. άκτή Άτλαντικού/άνατολ. άκτή Καναδά, WS 42,5, όψιόν Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 40, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 45, Φεβρουαρίου 28.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Περσικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά, Έρυθρά Ι/Άντεν WS 135, άμεση.

ΤΡΑΪ'ΛΑ'ΙΤ: Περσικό Κόλπο 105.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντικού/Άμερ. Κόλπο, WS 51,25, Μαρτίου 5.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Λιβύη 80.000 τον. μέρος φορτίου, Ισπανία, WS 77,5, Φεβρουαρίου 26.

ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Λιβύη 78.000 τον. μέρος φορτίου, Ισπανία, WS 75, Φεβρουαρίου 23.

1.700.000 σέ Έλληνες.

Άντίθετα, μικρή ή κίνηση στά τουρντέκερς όπου θά αναφέρουμε:

— MV OAKLAND, Freedom του 1974, δολ. 2.900.000.

— MV INDUSTRIA, Trampco 7470/1970, δολ. 1.600.000 σέ Κινέζους.

Στά δεξαμενόπλοια, ζωηρό τό ενδιαφέρον αλλά λίγες οί πράξεις λόγω σπάνιος καταλήλων πλοίων:

— MT ALTANO/CALDERETA, 15200 TDW του 1978/79, συνολική τιμή δολ. 19.500.000 στήν U.M.M.

— MT MESSIDOR, 80760/1969, δολ. 3.275.000 σέ Έλληνες.

— MT DIONE/LETO, 72000/1976, δολ. 1.600.000 έκαστον σέ Έλληνες.

Άναφέρουμε τέλος, δύο χαρακτηριστικές πωλήσεις μικτών πλοίων:

— SPEY BRIDGE, 115.250/1969, δολ. 4.000.000.

— BUNGA MAWAR, 166900/1973, δολ. 5.300.000 σέ αγοραστές του Λονδίνου.

Οί Διαλύσεις

Μέ αδιάπτωτο ενδιαφέρον εξακολουθήσαν οί αγορές πλοίων πρὸς διάλυση στὸν χώρο της Άπω Άνατολῆς ἀπὸ ὅλες τίς κύριες αγορές. Χαρακτηριστικό εἶναι ὅτι καί ἡ Λαϊκή Κίνα ἐπανελάβε τίς ἀπὸ τινος διακοπείσες ἀγορές δεξαμενοπλοίων.

Γενικά, παρατηρήθηκε μία στασιμότης στή διαμόρφωση τῶν τιμῶν, τὰ ἐπίπεδα τῶν ὁποίων διαμορφώθηκαν ὡς ἑξῆς:

Ταϊβάν

VLCC καί μεγάλα Δ/Ε δολ. 130/132.

Μικρότερα Δ/Ε δολ. 105/125.

Ξηροῦ φορτίου δολ. 90/112.

Κορέα

VLCC καί μεγάλα Δ/Ε δολ. 125/132.

Ξηροῦ φορτίου δολ. 100/110.

Κίνα

Δ/Ε δολ. 100/125 (δολ. 107-110 γιά μέχρι 6.000 TEE).

Ξηροῦ φορτίου δολ. 95/110.

Πακιστάν/Ινδία

Δ/Ε δολ. 90/95.

Ξηροῦ φορτίου δολ. 80/92.

Οί Ἀγοραπωλησίες

Παρά τήν σχετική ἀπραξία τῆς ναυλαγορᾶς, ζωηρό ὑπῆρξε τό αγοραστικό ενδιαφέρον κατά τήν διάρκεια τῆς ὑπὸ θεώρηση περφόδου. Ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾶ τὰ μπάλκ κάρριερς, ὁ ἀριθμός τῶν πωλήσεων μπορεῖ ὑπὸ τίς κρατοῦσες συνθήκες νά χαρακτηριθεῖ ἐντυπωσιακός καί θά ἦταν ἀσφαλῶς μεγαλύτερος ἀν ὑπῆρχαν περισσότερα πλοία πρὸς πώληση καί ἀν ἡ χρηματοδότηση τῶν μεσαίας κλάσεως πλοιοκτητῶν δέν ἀντιμετώπιζε χρηματοδοτική στενότητα.

Μέ κάθε λογική ἐπιφύλαξη ὡς πρὸς τό τελικό ἀποτέλεσμα ὀρισμένων περιπτώσεων πού τελοῦν ὑπὸ τήν αἵρεση τῆς ἐπιθεωρήσεως ἢ ἄλλων ὀρων τοῦ πωλητηρίου συμβολαίου, παραθέτουμε ἕνα κατάλογο τῶν κυριωτέρων πωλήσεων στήν κατηγορία τῶν μπάλκ κάρριερς:

— MV EASTERN GRACE, 57650/1967, Δολ. 1.900.000 σέ αγοραστές τῆς Άπω Άνατολῆς.

— MV ROYAL EAGLE, 56242/1976, δολ. 6.700.000 σέ Έλληνες.

— MV TRIUMPH, 37628/1976, δολ. 5.450.000.

— MV CASPIAN SEA, 36270/1968, δολ. 2.000.000 σέ Έλληνες.

— MV EIUN MARU, 32874/1972, δολ. 4.450.000.

— MV NIRIIS, 30000/1977, δολ. 6.450.000.

— MV STAR SUNG, 29454/1967, δολ. 1.200.000.

— MV CROWN AZALEA, 29775/1976, δολ. 5.500.000 στήν Άπω Άνατολή.

— MV NEW SPRING, 27980/1976, δολ. 4.900.000 σέ Έλληνες.

— MV APOLLONIUS, 29775/1967, δολ. 1.380.000.

— MV AJAX, 27143/1970, δολ. 2.600.000.

— MV MENINA ALICE, 26630/1976, δολ. 5.100.000.

— MV WORLD STRENGTH, 22180/1971, δολ. 2.200.000 σέ Έλληνες.

— MV MYRINA, 22060/1975, δολ. 3.250.000 σέ Έλληνες τοῦ Λονδίνου.

— MV EVELINE, 19007/1970, δολ. 2.100.000 σέ Έλληνες.

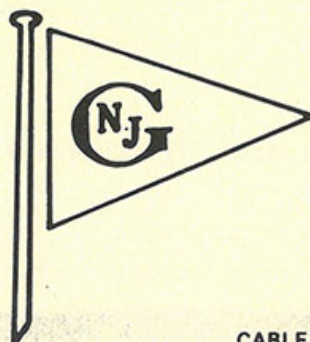
— MV ASIA RINDO, 18529/1968, δολ. 1.600.000.

— MV PACIFIC CONFIDENCE, 17715/1977, δολ. 4.600.000.

— MV ESPERANZA ATLANTICA, 11770/1972, δολ. 1.830.000 σέ Έλληνες.

— MV GOLDEN STAR, 11998/1974, δολ.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

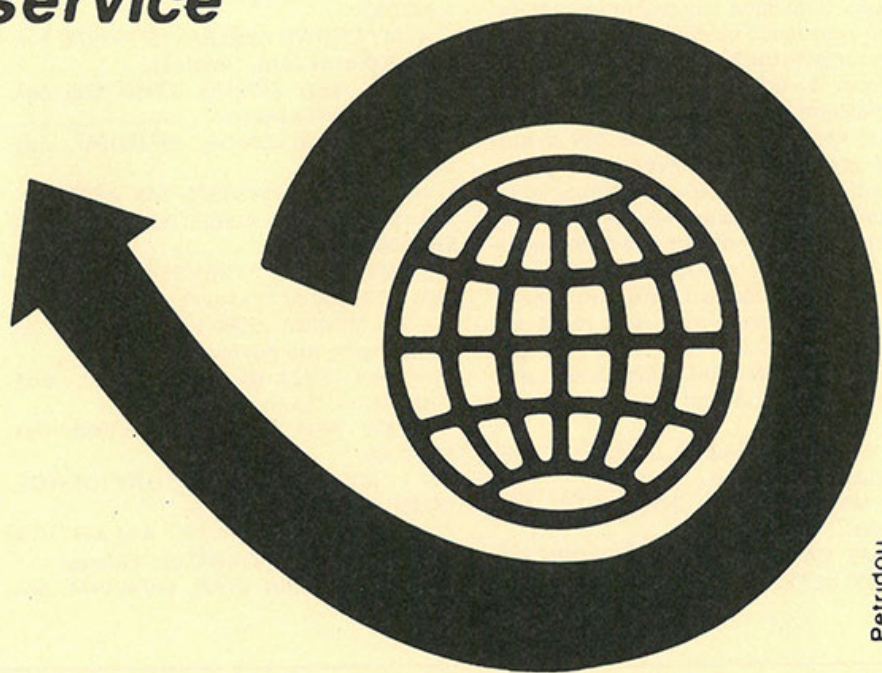
TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service

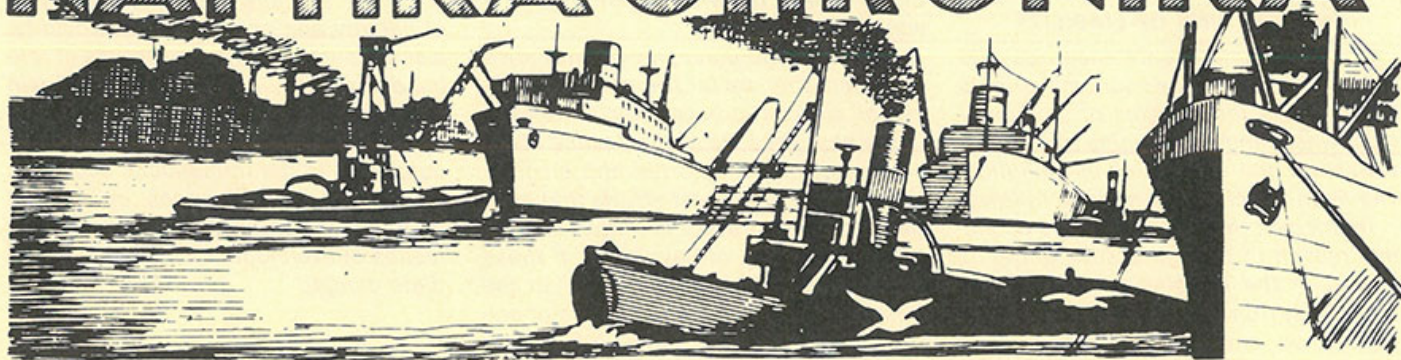


Petridou

Piraeus office

Address: Filonos 107-109 Phones: 4531.583 4531.478. 4531.479 Telexes: 3602. 3115 UNIV. GREECE

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1170/929 March 1st, 1984

SAVING THE GREEK FLAG

Unfortunately, the transfer of Greek ships to other registries is continuing unabated and it will continue unless all concerned act together to take swift and effective measures to stop the trend and eventually reverse it.

The deleterious effects of this situation on the national economy and on employment are all too obvious and when we say that all concerned should take action, we mean the owners, the state, the seamen and all those in ancillary occupations who make their living from shipping.

Once more we will point out that shipping needs its national flag just as much as the nation needs its shipping. The owners should provide the Minister, Mr. George Katsifaras, with the data he has asked for in order that the problem can be studied and the necessary measures taken.

The government holds the key to the problem and, in our opinion, these are the things it should do:

— Abolish crew rotation by law as soon as possible. The measure is now

completely ineffective and does nothing but create problems and unnecessary expense.

— Persuade NAT to stop taking owners to court for failure to keep up with their contributions to this fund. Instead, NAT should make every effort to come to some reasonable arrangement with those owners who are acting in good faith and only resort to litigation in cases where deceit is obvious.

— Launch a campaign of enlightenment among the Greek people to make them aware of all matters concerning shipping and put an end to the climate of enmity that has been created.

— Launch a similar campaign among seamen to dispel the illusions and false impressions purposely created among them by subversive elements and allow them to make a realistic assessment of the current situation.

Only if all these things are done can the government hope to stop the 'flight' from the Greek flag and reverse a trend that has assumed dangerous proportions.

that the banks have been more than understanding and helpful during the long crisis. Moreover, the banks, more than anyone else, are fully aware that their clients are just as anxious as they are to service their loans and other obligations as soon as possible. The measures taken by the government have made Greek ships competitive again on the world market and, as soon as conditions permit, they will be able to fulfil all their obligations. For this reason, hasty actions do not serve the interests of either side.

IMPROVEMENT IN SIGHT

Any forecast for a marked improvement in the dry cargo freight market

would be overbold for the immediate future, at least, while owners the world over are struggling to make ends meet.

Nevertheless, many experts and people with long experience in such matters believe the worst of the crisis is over. This belief is based on the increased demand for ore and coal cargoes and a rising interest in time charters.

Of course, for the time being, an increase in ore and coal cargoes would affect only the large bulk carriers of more than 100,000 dwt while the Panamax type could only hope for relief from the fact that the season is approaching for the opening of the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes for the loading of grain cargoes, while competition between the United States and the Argentine in this respect rages keen.

Finally, a stimulus is expected to the market by the presence of Japanese and South Korean charterers for handy size bulkers. However, orders in recent years have increased this tonnage by 50% and keen competition is expected between the new and more economical units and the older but cheaper-priced ships in the 20-35,000 ton. range.

OUR CREDITWORTHINESS MUST BE PROTECTED

One of the main problems facing Greek shipping today is the preservation of its creditworthiness and it can only be achieved by ourselves.

The cause of the problem is well known to all and we do not have to repeat it here. What is important is that a climate of panic has been created on the Akti Miaouli which was intensified recently by the unreasonable - not to use a stronger word - action of an American bank in arresting two Greek ships and the rumours that followed concerning similar action by other banks.

Nobody on the Akti Miaouli will deny

COMPLAINTS

There have been many complaints recently by seamen that the ships they work on are deficient in many respects with regard to living conditions. The Ministry has investigated these complaints and has come to the conclusion that most of them were unfounded. In one instance the only irregularity was the lack of a tape recorder. This makes us think that somebody is putting up these people to make complaints and we think the Ministry should investigate this angle as fully as possible, since it carries with it rather sinister implications.

THE MARGINS OF LIABILITY

An international conference was held in Paris to discuss the economic effects of extending the margins of liability of shipowners and the margins of compensation for the victims of oil pollution. The main conclusions were as follows:

In principle, there is no serious economic reason to prevent a substantial increase in the margins of liability and compensation since the financial burden on shipowners, shippers and consumers of petroleum products will

be very slight, having been estimated at thirty million dollars per annum on a world-wide scale.

In the second place, recent statistics show that there are far fewer and less costly oil slicks at present than there were in the past because of the decline in the volume of oil transported and also because of the very great efforts that have been made to prevent pollution and improve the safety of navigation. If these statistics are proved correct, then the cost to shipowners and shippers of pollution will be smaller than in the past even if the margins of liability are increased.

sed.

Finally, a failure to broaden the limits of liability and compensation would be a serious injustice to the victims of rare but destructive oil slicks. The small gain to shipowners, shippers and consumers of oil products would be insignificant compared to the tremendous economic and moral consequences on coastal populations whose environment and means of livelihood are placed in immediate danger.

PENSIONS ABROAD

A presidential decree now makes it possible to pay pensions abroad in good time, i.e. on the 25th of the previous month. Many complaints had been registered by NAT pensioners in this respect when pensions were supposed to be paid on a quarterly basis but, almost always, took more than three months to reach their recipients. The matter was brought to the attention of the Minister, Mr. Katsifaras, who immediately took action with the decree mentioned above.

ANTI-NUCLEAR CAPTAIN

Captain Heinrich Kraft of Hapag Lloyd's Express' signed on his ship a peace protest against the transport of Cruise and Pershing missiles from the USA to West Germany. The company denied it was transporting such missiles but nevertheless dismissed Captain Kraft on the grounds that he had no business signing such a protest and should confine himself to serving the company's interests alone.

As a result, company employees organised a protest demonstration among the ship's crew and the ship's sailing was delayed for six hours. The company then fired two of its employees who were members of the workers' council.

The captain and these two employees appealed to the labour court but before their case came up for trial, the company reinstated the employees and placed the captain in a shore job.

It seems a pity the case did not come up for trial. We would have been curious to see where a master's legal and moral obligations end in instances where his conscience clashes with them.

BSRA ENTERS THE GREEK MARKET

The British Ship Research Association, one of the world's largest research and consultancy organizations in marine technology, has decided to enter the Greek market through its affiliated office in Piraeus of British Shipbuilders.

Services to be offered include all aspects of consultancy, assistance in litigation and arbitration cases and de-

BUREAU VERITAS INFORMATION

ENTRY INTO FORCE OF MARPOL 73/78 NEW SPECIAL MARKS OIL POL-ENG/OIL POL-CARG

BUREAU VERITAS, within the usual scope of its recognitions, has been authorized by numerous Administrations to carry out the surveys prescribed in the 73/78 MARPOL Convention.

A number of countries have not, for various reasons (are not parties to the Convention, do not delegate their powers, etc...), made any particular arrangements to certify the installations covered by the Convention. However, ships flying the flag of one of these countries may stop in a country which can, by the authority of the Convention, unilaterally enforce the requirements of the said Convention, in which case such ships would generally be detained by that country's authorities.

It is to assist Shipowners confronted with this problem that BUREAU VERITAS has created two new special marks:

OIL POL-ENG for the machinery spaces of all ships
OIL POL-CARG for the cargo spaces of oil tankers.

The latter mark has been divided into four groups, each corresponding to the different arrangements likely to be provided on board:

COW for crude oil washing installations
CBT for clean ballast tanks
STB for segregated ballast tanks
PL for segregated ballast tanks in protective locations.

The assignment of these special marks means that the ship's installations are in compliance with the applicable requirements of the 73/78 MARPOL Convention.

We follow exactly the same procedure for the assignment and maintenance of these special marks as is laid down for the issuance of the International Oil Pollution Prevention Certificate, which gives these marks all their value.

The documents to be provided, the extent of surveys are outlined in our Guidance Note N.I. 185 DNS dated 1st September 1983 "MARPOL 73/78 - Annex I - Surveys", which is a synthesis of the different I.M.O. texts and take into account, among others, the I.M.O. document "Regulations for the Prevention of Pollution by Oil" (which itself regroups the actual Convention, its 1978 Protocol, the circulars and interpretations of the Committee for Protection of the Marine Environment). This Guidance Note can be obtained from our District Offices. Any additional information can be directly requested from our Society's Statutory Surveys Department NS2 of the Ships in Service Division.

Ships for which the Society is empowered to issue (or endorse) the International Oil Pollution Prevention Certificate will be entered in the Register with the corresponding special marks. The Annex "OIL POL-ENG/OIL POL-CARG", as well as a special attestation to be presented, if required, to Maritime Authorities, will be issued to ships whose Owners have requested the special marks mentioned above.

sign packages for ship operators and shipyards.

GREEK CONTRACT FOR COAST EARTH STATION

Elektrisk Bureau of Norway, one of Europe's leading manufacturers in the Inmarsat satellite communications field, has won a contract worth around 40 million Krone for the delivery of an INMARSAT Coast Earth Station to Greece.

The equipment to be delivered to Greece early in 1985, includes a 13 metre parabolic antenna, C-band radio frequency equipment, L-band radio frequency equipment, common channel equipment, access control equipment and a ship terminal station.

The access control equipment will be a multi-microcomputer system comprising 18 microcomputers working together in loadsharing or synchronously working units.

The Greek station will be equipped with 10 ship-shore and 6 shore-ship telephone channels and 12 ship-shore and 8 shore-ship telex lines. There will also be one direct channel to the rescue centre situated at the Ministry of Mercantile Marine both on telephone and telex for

distress traffic.

The station, which will comply with the latest INMARSAT specification for Coast Earth Stations, is a turnkey project and in addition to the equipment already itemized, delivery will also include documentation, training, spare parts and test instruments, installation, commissioning and civil works.

INMARSAT APPROVES LEASED CIRCUITS

The shipping and offshore industries will be able to lease telephone circuits on the maritime satellite system operated by the International Maritime Satellite Organization. This follows a decision by the INMARST Council, which concluded its 17th Session in London on February 15th.

Circuits will be leased for one or two hours per day for periods as short as one month. The leased circuit will be between a designated ship earth station via a designated coast earth station. Leased circuits will be offered during a one-year trial period which will enable INMARSAT to evaluate the service.

50 YEARS AGO

— Cables from London indicate that the rejection of the fixed wage scale has caused the first incidents between owners and crews to spread in such a way that they might affect the actual running of Greek ships.

— Up to the present time, the annual statements of our two largest credit institutions have never mentioned separately the income derived from shipping but merely included it among invisible earnings.

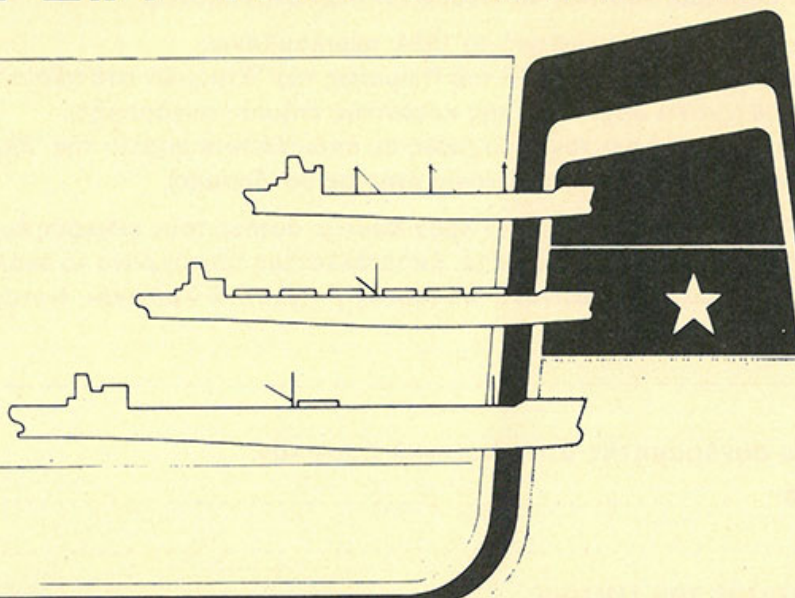
— The cargo ship 'Oros Parnasso' of 3,654 grt, built in 1915 and owned by Mr. Margaronis, has transferred from Panamanian to Greek registry in Piraeus.

— The British ss 'Kinross' of 5,234 grt and 8,200 dwt., built in 1918 at the Dixon Shipyards in Middlesborough, has been bought by Carras Bros. for 11,000 pounds.

— Captain George St. Polemis died a few days ago at the age of 85 and was buried in the village of Stenia in Andros, where he was born.

— There is a Greek community in Shanghai and a Greek hotel where you can have coffee and play backgammon or cards with packs made in Greece.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

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

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

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρὰ 77, 185 10 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή



Ἡ κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΞ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616	διάρυση Φορμόζα
ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	πρός Γέλα
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. Κορούνα 29/12
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	πρός Λός "Αντζελες
ΑΓΑΠΗ	69	10006	πρός Γιοκοχάμα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	στή Βρέμη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	πρός Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	πρός Ρότερνταμ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Σ.	62	10750	α. Σάφι 17510
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	πρός Γιβραλτάρ
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	πρός Λάγος
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ἀργεῖ Λευκάδα
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	α. Ἀλεξάνδρεια 14/1
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	πρός Τζέντα
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	πρός Βρεταννία
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412	ὑπό παραλαβή
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	πρός Μπουργκάς
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	πρός Μπαντάρ Ἀμπάς
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	59	8852	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	πρός Τρίπολη
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	πρός Ἰρλανδία
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	στό Ντουμπάι
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	προς Σουέζ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	πρός Κωνσταντίνζα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακὲς μεταφορὲς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	προς Ντουμπάι
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ἐπισκευὲς Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Χιούστον 4/1
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	στό Ρότερνταμ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	πρός Μεμβούρη
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΩΝΙΣ Τ.	71	9999	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΑΕΤΟΣ	65	18315	δ. Π. Σαῖδ 6/1
ΑΕΤΟΣ	72	3065	πρός Μερίνη
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	στό Ἀμβούργο
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΘΑΝΙΑ	56	13555	ἐπωλήθη Κορεάτες διαλυτές
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	πρός Καμπεντέλο
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	ε. Βανκούβερ 14/1
ΑΘΕΝ ΣΚΑ'Υ'	56	7369	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ Ἀντίκυρα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΑΘΗΝΑ	63	10170	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ	58	10662	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	πρός Βουλώνη
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	πρός Μπουένος Ἀϊρες
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	στόν Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	πρός Κορέα
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ.	67	17418	πρός Κάρντιφ
ΑΘΩΣ	69	10008	πρός Κωνσταντίνζα
ΑΘΩΣ I	72	1586	ὑπό παραλαβή
ΑΘΩΣ II	64	7997	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΑΝΤ	72	4109	στή Λός Πάλμας 14/1
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387	στήν Ἀλεξάνδρεια
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	ἐπισκευὲς Λισαβώνας
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	πρός Ἀλεξάνδρουπόλη
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.	64	4463	ἀργεῖ Ρίβερ Φώλ
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	δ. Παναμά 3/1
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	α. Ἀλεξάνδρεια 11/1
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	πρός Ντάρμπαν
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	στή Σαγκάη
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Ἀκαμπα 30/11/83
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	δ. Π. Σαῖδ 15/1
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'Ι'Ζ	72	11185	πρός Νταμάμ
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Πειραιά 14/1
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	ε. Κόρνερ Μπρούκ 4/1
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178	πρός Μανίλα
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208	δ. Κων/πολη 17/12
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025	ε. Δουκέρκη 2/1
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	α. Θέουτα 12/1
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	πρός Τζακάρτα
ΑΙΔΗΦΩΣ	73	9369	ἀργεῖ Ἀργοστόλι
ΑΙΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΑΝΤ ΚΩΣ	56	3129	α. Μπρισμαπίν 18/1
Α'Ι'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Μπουεναβεντούρα 22/12
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	

Α'Ι'ΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Τζέντα 10/1
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	α. Ἀλεξάνδρεια 9/1
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	δ. Κων/πολη 30/12
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ἀργεῖ Στυλίδ
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	α. Τόκυο 2/11
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Ν. Ὁρλεάνη 12/1 *
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΝΤ	77	9083	α. Μπ. Ἀίρες 12/12 γιά Εὐξείνο
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΛ	68	13633	α. Ν. Ὁρλεάνη 15/12
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Ν. Ὁρλεάνη 21/12
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714	α. Ἀμβέρσα 25/12
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΕΣ	65	20119	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	ε. Ἦοτ Μέντ 12/12
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΖΥ	68	13388	στήν Κωνσταντίνζα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. Ν. Ὁρλεάνη 10/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	α. Λ. Ἀντζελες 12/12
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. Γιοκοχάμα 11/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	63	6303	ε. Σάντος 11/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	57	5289	ὑπό παραλαβή
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	δ. Π. Σαῖδ 14/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	62	7517	ε. Κέιπ Τάουν 13/1
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	ε. Μπρεμερχάβεν 18/1
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Σιγκαπούρη 4/1
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Π. Σαῖδ 14/1
ΑΚΗΣ Σ	57	6205	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΚΜΗ	77	16080	ε. Σουάμπια 10/1
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	ε. Λίβερπουλ 28/12
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	σημαία Παναμά
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	ε. Σιγκαπούρη 9/1
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Μπόστον 9/1
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'Υ	68	25433	σημαία Παναμά
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	α. Τζέμπελ Ἀλι 12/1
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Π. Ἐλίζαμπεθ 15/1
ΑΚΡΙΑΣ	78	13889	α. Τζένταν 14/1
ΑΚΡΙΑΣ	71	9842	α. Ροζάριο 1/10
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	δ. Κων/πολη 16/12
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Κων/πολη 13/1
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2.	59	1012	δ. Π. Σαῖδ 1/1
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	ε. Ἀλεξάνδρεια 16/1
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Τερνέστη 16/1
ΑΛΕΑ	73	8824	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	δ. Κων/πολη 8/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Βενετία 10/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13212	ε. Ν. Ὀρλεάνη 10/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. III	67	2580	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	α. Σαβάννα 6/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Ροζάριο 14/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ἀργεῖ Στυλίδ
ΑΛΕΞ. Γ. ΣΤΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	α. Τζέντα 15/1
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΖΗΣ	44	7207	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ.)	78	60653	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	δ. Σουέζ 14/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΗΘ	61	7704	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	μεταφορὲς Κούβας
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	ἀργεῖ Σαρζά
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Λός Πάλμας 8/1
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΑΚΑΜΠΟΣ	68	11434	δ. Σουέζ 8/1
ΑΛΙΚΗ	59	12996	ἀργεῖ Ἀλαξειδί
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Ταμπικό 26/12
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	ε. Πειραιά 5/12
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	δ. Παναμά 6/12
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Ρ. Ἰανέιρο 3/1
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Ρότερνταμ 28/12
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	700088	α. Ἀλσούντ 4/1
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ἀργεῖ Λονδίνο
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	δ. Ἐπτάνησα 29/12
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Βάστο 29/12
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	ε. Σάν Λορέντζο 13/1
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Μασάουα 30/12
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	α. Ἀλεξάνδρεια 27/12
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Χάβρη 29/12
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Μαδέιρα 12/1
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Κισαραζού 7/1
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ'	74	22246	α. Φουκουγιόμα 2/1
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	58	4037	α. Σιγκαπούρη 3/12
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	ὑπό παραλαβή
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	α. Π. Ἐλίζαμπεθ 6/1
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	ε. Γιοκοχάμα 12/1
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Σάντος 12/1
ΑΛΤΙΣ	70	2605	α. Λισαβώνας 16/1
ΑΛΦΑ	62	4722	α. Λ. Πάλμας 2/1
ΑΛΦΑ	71	1571	στό Ρότερνταμ
ΑΛΦΑ	72	9350	μετον. ἈΛΦΑ (Παναμά)
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Ν. Ὁρλεάνη 7/1

AMAZONIA	77	9328	ε. Σαουθάμπτον 16/1
AMAZON	79	10966	α. Ναγκόγια 27/12
AMALIA II	67	51644	α. Ναγκόγια 27/12
AMALINTA	58	5164	α. Ζουέζ 10/6
AMARANTOS	80	10996	ε. Σάντος 13/1
AMARYLLIS	83	13600	α. Ν. Όρλεάνη 13/1
AMEYUT	78	13889	α. Γκέρλιντον 30/12
AMERICA ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Γκέρλιντον 30/12
AMILLA	72	13631	α. Άμβέρσα 14/1
AMOLYNTOS	67	48344	ε. Πειραιά 3/12
AMORFOS	83	34000	α. Πόρτλαντ 16/12
AMPOYELLO ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	α. Σάντος 24/12
AMYNTAS	70	9981	α. Ρότερνταμ 16/12
AMΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Άμβέρσα 4/1
AMΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Χάβρη 2/1
AMΦΙΩΝ	78	11173	α. Γουένα 24/12
ANAGGEL ARΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Χάβρη 2/1
ANAGGEL APHS	80	10996	α. Π. Ντέ Μπουκ 10/1
ANAGGEL GKΛΟΥΡ	74	13633	α. Άμβέρσα 14/1
ANAGGEL ΓΟΥ'Ι'ΕΝΤΟΜ	74	13348	α. Σιγκαπούρη 25/12
ANAGGEL ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	δ. Σουέζ 31/10
ANAGGEL ΛΑΚ	68	9118	α. Άμβέρσα 7/1
ANAGGEL ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Τζέντα 9/1
ANAGGEL ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	α. Άμβέρσα 29/12
ANAGGEL ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	δ. Π. Σαίδη 8/1
ANAGGEL ΠΙ'Γ	74	13631	α. Χόγκ Κόγκ 14/1
ANAGGEL ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Άντζελες 2/1
ANAGGEL ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	61	35304	ε. Γκρενάδα 15/1
ANAGGEL ΣΑΝ	85	35522	δ. Κων/πολη 31/12
ANAGGEL ΣΚΑ'Υ	79	10993	ε. Γκέρλιντον 13/1
ANAGGEL ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Έλ Τζαζαίρ 30/12
ANAGGEL ΤΡΑ'ΓΟΜΦ	76	13633	α. Άμβέρσα 17/1
ANAGGEL ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Τζέντα 6/1
ANAGGEL ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Άντζελες 2/1
ANAGGEL ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Μπιλμπάο 13/1 για Σαμουάν
ANAGGEL ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Σιγκαπούρη 14/1
ANAGGEL ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Θέβερντ 17/1
ANAGGEL ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Παναμά 14/1
ANAGGEL ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Ρότερνταμ 6/1
ANAGGEL ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	α. Σαβάννα 13/1
ANAZAGOPAS	68	9416	ε. Π. Σαίδη 7/1
ANAZAMENHS	68	10183	α. Ρόττερνταμ 16/12
ANASTASIA	59	4493	α. Φιλαδέλφεια 21/12
ANASTASIA	66	23392	δ. Κων/πολη 12/1
ANASTASIA	80	15688	α. Ρόττερνταμ 16/12
ANASTASIA A	67	53448	α. Σαβάννα 13/1
ANASTASIA II	77	4713	α. Ρόττερνταμ 16/12
ANASTASIOS	75	16822	α. Σιγκαπούρη 14/1
ANASTASIOS K	62	11503	α. Ρας Τανούρα 7/1
ANASTASIS II (δ.)	75	70668	α. Ντόνγκες 8/1
ANATOLIN	70	8998	α. Γιοκοχάμα 11/1*
ANAREAS ΔΕΜΟΣ	65	13638	α. Τεργεστή 15/1*
ANAROTHS	71	18634	α. Γουάργι 13/1 για Άμπιτζάν
ANAROMACH	69	40316	α. Άμβέρσα 12/1
ANAROMEDA	63	3387	α. Ρευνόν 13/1
ANAROS A'Ι'Λ	83	10470	α. Ρόττερνταμ 16/12
ANAROS ARIES (μ.)	72	119505	δ. Παναμά 3/1
ANAROS ATLAS (μ.)	72	119505	α. Σαβάννα 13/1
ANAROS ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Ρόττερνταμ 16/12
ANAROS ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	α. Ντακάρ 5/1
ANAROS ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Γιοκαίτοι 10/1
ANAROS ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Σιγκαπούρη 14/1
ANAROS ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Ρας Τανούρα 7/1
ANAROS ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Ντόνγκες 8/1
ANEMOS	76	8376	α. Γιοκοχάμα 11/1*
ANEMO K	71	4981	α. Τεργεστή 15/1*
ANEMONH	79	10996	α. Γουάργι 13/1 για Άμπιτζάν
ANEMIOS	70	9981	α. Άμβέρσα 12/1
ANΘA	64	11034	α. Ρευνόν 13/1
ANΘΙΠΗ A	76	16646	α. Ρόττερνταμ 16/12
ANΘΟΣ	79	11000	δ. Παναμά 3/1
ANIMAR	65	1926	α. Σαβάννα 13/1
ANIMAR	72	10527	α. Ρόττερνταμ 16/12
ANNA	76	16438	α. Ντακάρ 5/1
ANNA	64	2020	α. Γιοκαίτοι 10/1
ANNA ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣ (δ.)	71	115925	α. Σιγκαπούρη 14/1
ANNA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Ρας Τανούρα 7/1
ANNA K. (δ.)	60	12256	α. Ντόνγκες 8/1
'ANNA K.	62	11503	α. Γιοκοχάμα 11/1*
ANNA Π.	57	9367	α. Τεργεστή 15/1*
ANNAMINA	65	14088	α. Γουάργι 13/1 για Άμπιτζάν
ANNIKA N.	69	11726	α. Άμβέρσα 12/1
ANNITA	64	10741	α. Ρευνόν 13/1
ANNITSA A.	65	19758	α. Ρόττερνταμ 16/12
ANNOYAA	71	9826	δ. Παναμά 3/1
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Σαβάννα 13/1
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383	α. Ρόττερνταμ 16/12
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Ντακάρ 5/1
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Γιοκαίτοι 10/1
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	α. Σιγκαπούρη 14/1
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	α. Ρας Τανούρα 7/1
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	α. Ντόνγκες 8/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829	α. Γιοκαίτοι 10/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Σιγκαπούρη 14/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ρας Τανούρα 7/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Ντόνγκες 8/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	α. Γιοκαίτοι 10/1
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Σιγκαπούρη 14/1
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Ρας Τανούρα 7/1
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Ντόνγκες 8/1
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Γιοκαίτοι 10/1
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Σιγκαπούρη 14/1
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Φορμάντλ 16/1
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Κασταλόακος 25/12
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	α. Ρόττερνταμ 16/12
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	δ. Γιοκαίτοι 10/1
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Σαβάννα 13/1
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΔΕΜΟΣ	76	15934	α. Ρόττερνταμ 16/12
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Ντακάρ 5/1
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	α. Γιοκαίτοι 10/1
ΑΝΤΩΝΥ III.	77	38515	α. Σαβάννα 13/1
ΑΞΙΟΣ	65	3860	α. Ρόττερνταμ 16/12

ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Άμστερνταμ 4/1
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	δ. Σουέζ 4/1
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Χακάτα 35/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	α. Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Άντζελες 8/1
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	56	9172	α. Πειραιά
ΑΠΟΥΣ	70	3275	α. Πειραιά
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	α. Πειραιά
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Άντζελες 22/12
ΑΡΑΝ	80	10428	δ. Κων/πολη 13/1
ΑΡΑΝ ΜΠΑ'Υ	59	3593	α. Έλευσινα 9/12
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Βρέμη 31/12
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	α. Πειραιά
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Λάγος 6/12
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	α. Πειραιά
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	α. Λευκάδα
ΑΡΓΩ	72	16207	α. Πειραιά
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Πειραιά
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587	α. Λίβερπουλ 14/12
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	α. Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Φόινες 13/12
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	α. Όρστανό 10/12
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Βενετία 19/12 *
ΑΡΕΤΗ	73	13631	δ. Ντόνγκες 18/12 *
ΑΡΕΤΗ A.	69	9343	ε. Ντόνγκες 18/1
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	α. Πειραιά
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	δ. Φορταλέζα 27/12
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	α. Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗ	79	16169	α. Πόρτλαντ 16/12
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Χάρφακάν 10/1
ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Πειραιά
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Πειραιά
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	α. Ν. Όρλεάνη 7/1
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	δ. Σουέζ 11/1
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	α. Πύλο 24/11 για Πάτρα
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Λονδίνο 18/1
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Βομβή 30/12
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Έλευσινα 5/12
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Ντουμπάι 13/1
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Τζακάρτα 22/12
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	α. Τζακάρτα 22/12
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Άντζελες 18/12 *
ΑΡΙΩΝ	60	9959	α. Τζέντα 2/1
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	δ. Παναμά 5/1
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	ε. Π. Χάρκουρτ 12/1
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	α. Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	α. Στυλίδες
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	ε. Βομβή 25/12
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	α. Στυλίδες
ΑΡΚΑΝΑΡΟΣ	75	8826	δ. Σουέζ 1/1
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Άμβέρσα 2/1
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Νάντη 15/12
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	α. Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Ν. Όρλεάνη 12/1
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Γκλόγκ 28/10
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	α. Κουβέιτ
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Μιζουσίμα 30/12
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ε. Κέιπ Τάουν 15/12
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	δ. Ντουμπάι 14/1
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Γκιντάνσκ 23/12
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	α. Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142	α. Ρόττερνταμ 16/12
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Ρόττερνταμ 16/12
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	α. Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	ε. Σουβεντ 'Ανκορ, 18/1
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Φός 1/1
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Πειραιά
ΑΣΙΑ	67	9525	α. Πειραιά
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	ε. Κουβέιτ 11/1
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Σαγκάη 31/12
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Πειραιά
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Γιοκοχάμα 26/12
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Ν. Όρλεάνη 24/12
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	α. Πειραιά
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Μπ. Άιρες 12/12
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	53160	α. Μπαλδο Τέρμιναλ 10/12
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	α. Γαλαξείδι
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Ρουέν 17/1
ΑΣΤΕΡΟ'Ι'ΝΤ	60	6134	α. Λάρνακα 10/1
ΑΣΤΗΡ	74	13833	α. Άμβέρσα 12/1
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Πειραιά
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Πειραιά
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38611	α. Λός Άντζελες 27/12
ΑΣΤΥΠΑΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Άμβούργο 16/1
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. Όρλεάνη 28/11
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Ντόνγκες 8/1
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	ε. Άλεξάνδρεια 9/1
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. Βομβή 24/12
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Πειραιά
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	59	10364	α. Χαλκίδα
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	α. Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Ν. Όρλεάνη 4/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	α. Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	α. Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	α. Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	69	16229	α. Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	α. Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Άλεξάνδρεια
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Σακάντε 28/12
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	α. Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Πειραιά
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Κομώ Μπαί 20/12
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	δ. Σουέζ 3/1
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Πειραιά
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Πειραιά

ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Λός Πάλας 10/1
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Γιβραλτάρ 5/1
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Τζένταν 14/1
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/1
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	ἀργεί Χαλκίδα
ΑΥΡΑ	68	9624	ἀργεί Πειραιά
ΑΥΡΑΦΟΡΣΤ	64	4566	ἀργεί Πειραιά
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	ἀργεί Ρίβερ Μπλάγκουότερ
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	ἀργεί Πειραιά
ΑΦΘΟΣ	68	35477	ε. Βρέστη 5/1
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ἀργεί Γάνδη
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	ε. Σάρζα 10/1
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	ε. Σαγκαή 2/1
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	ἀργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Βαρκελώνη 15/1
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. Λείξορες 30512
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	ἀργεί Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Π. Σαΐδ 15/1
ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. 'Ααλμποργκ 12/1
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	ἀργεί Σετουμπάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	ἀργεί Τρινκομάλη
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14720	ε. Χόβρη 4/1
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	ἀργεί 'Αργοστόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Σουέζ 22/11
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Λ. 'Αντζελες 21/12
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	ἀργεί Στυλίδα
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	α. Τολέδο 31/10
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/1
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Μομπά 3/1
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	δ. Γιβραλτάρ 7/1
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	ἀργεί Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	δ. Ντουμπά 12/1
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. 'Αμβέρσα 16/1
ΒΕΝΗ	58	13871	ἀργεί 'Αντίκυρα
ΒΕΝΙ II	77	16993	ε. Μέθυλ Ρόδς 4/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Ν. 'Υόρκη 7/11 για Βενεζουέλα
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ἀργεί Πειραιά
ΒΕΡΑ	65	20806	α. Γιουβίντεν 1651
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Δουνκέρκη 11/1
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	ε. Λείξορες 16/1
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	ἀργεί Πειραιά
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	α. 'Αμβέρσα 10/1
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	α. 'Αμβέρσα 10/1
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Σάντος 14/1
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	δ. Σουέζ 14/12
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΣΜΑΡ	79	16169	
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ἀργεί Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	ἀργεί Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΣ	61	2408	ἀργεί Βερακρούς
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	ἀργεί Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Ν. 'Υόρκη 5/1
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	ε. Φιλαδέλφεια 13/1
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	ε. Κολούμπια 4/1
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Σιγκαπούρη 4/1
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ε. Μπαντάρ Χομείνι 16/10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Ν. Μανγκαλάρ 20512
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ	70	9778	ε. Λάγος 26/12
ΓΕΡΟΣΤΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Μομπάσα 10/12
ΓΕΡΟΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037	ε. Μουτσούρε 25/11
ΓΕΡΟΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	δ. Π. Σαΐδ 12/1
ΓΕΡΟΓΗΣ ΠΡΩΝΣ	67	15421	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/12
ΓΕΡΟΓΙΑ Φ	61	8592	ἀργεί 'Ηγουμνίτσα
ΓΕΡΟΓΙΟΣ	66	15773	α. Ζήμπραγκ 9/1 για Τζέντα
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	δ. Κων/πολη 15/1
ΓΕΡΟΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Γ.	58	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Κ.	72	12204	στό Ντάρ ες Σαλαάμ
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Μ.	61	7116	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	α. Ρίτοαρντς Μπαίη 30512
ΓΕΡΟΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Βαρκελώνη 13/1
ΓΕΡΟΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Αύγουστα 30511
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Γουάιλα 20/10
ΓΕΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΟΣ	64	17509	α. Ρίο 'Ιανέιρο 10/1
ΓΕΡΟΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Ντάρμπαν 14/12
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Φ.	68	10544	ἀργεί Πειραιά
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	ἐπιπλοή 'Ελληνες
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ε. Κων/πολη 14/1
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	ε. 'Αλγέρι 27/10
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	α. 'Αλγερίας 13/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. 'Ακαμπα 30/12
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	δ. Κων/πολη 4/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	δ. Κων/πολη 4/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	ε. Χουάνγκου 2/1
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	ἀργεί Πόρτσμουργκ
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	α. Γιβραλτάρ 15/1
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	ε. Τέμα 8/1
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28601	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΛΛΑ	68	9717	α. 'Αμβέρσα 9/1 για Τρίπολη
ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ	61	7585	στό Μπεντί
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Σιγκαπούρη 15/1
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στόν Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	ἀργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	δ. 'Επτάνησα 24/12
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Κιούεχαβεν 12/1
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Φουτζέιρα 25/11
ΓΙΟΥΡΟΛΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. 'Αμβέρσα 12/11

ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Φρημάντλ 5/1
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ἀργεί Στυλίδα
ΓΙΩΤΑ	62	10163	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Φουτζέιρα 7/1
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Σάντο Τόμας 31/12
ΓΚΑ'Ι'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	α. Μορμουγκάο 6/1 *
ΓΚΑΛΛ	70	15302	δ. Θέροντεϊ δλ. 26/12 *
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	α. Χιόστον 5/1
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	ἀργεί 'Αστακό
ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	ἀργεί Λαύριο
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 15/1
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	α. Τζένταν 5/12
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡ	68	16275	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. 'Ορλεάνη 9512
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Σηάτλ 10/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Πειραιά 18/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. 'Επτάνησα 1/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ἐπισκευές Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	ε. Φρέντρικσαντ 11/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	ἀργεί Ρίβε Φώλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ	65	16903	α. Χόγκ Κόγκ 18/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ	65	7952	ἀργεί Τρινκομάλη
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Βενεζουέλα 11/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Βερακρούς 17/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531	δ. Παναμά 15/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. 'Επτάνησα 4/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800	ε. Φρημάντλ 13/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Μπάγια Μπλάνκα 7/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	δ. 'Επτάνησα 4/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Μπλάνκο 12/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 951
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 12/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	α. Λά Γκουέτ 14/1
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	ε. Γκιζάν 25/12
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	α. Σιγκαπούρη 31/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	α. Δουνκέρκη 10/1
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	71	12202	α. Πόρτ Κασίμ 5/12
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381	ἀργεί Σετουμπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΣΕΝΤ	69	22915	δ. Σουέζ 2/1
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α. Π. Λίνκολν 3/1
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	α. Μίλνερ Μπαίη 3/1
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389	ἀργεί Σετουμπάλ
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	πρός Εύξεινο Πόντο
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ἀργεί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ἀργεί 'Αργοστόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	πρός Σιγκαπούρη
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	26356	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	στή Βομβάη
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	ἀργεί Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	πρός Τζέντα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723	πρός Τζέντα
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	πρός Λαττία
ΓΟΡΓΩ	58	7081	ἀργεί 'Αστακό
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΕΡΟΣΤ	62	1427	πρός Μάλτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19284	πρός Βανκούβερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19284	στό 'Εξμπεργκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451	στό 'Οριστάνο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19287	πρός 'Ινδονησία
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	στόν Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19284	α. Νταμάμ 2/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	πρός Νταμάμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19284	πρός ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19285	στό Ντάρμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	πρός Σιγκαπούρη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	πρός Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Βερμούδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	στή Φιλαδέλφεια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΟΥ	67	22817	πρός Εύρωπη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	πρός Α. Θεόδωρους
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	πρός Κόλπο ΗΠΑ
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	82	19555	πρός Τόκιο
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	πρός 'Ινδία
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ἀργεί Γαλαξείδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	στή Νέα 'Ορλεάνη
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	α. Φουτζέιρα 751
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ἀργεί 'Αργοστόλι
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	πρός 'Αγκόλα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	πρός Κωνσταντζα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	πρός Νιγηρία
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	ἀργεί 'Αστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	προς Θεσσαλονίκη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στό Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΗΛΟΣ	70	8825	πρός Κούβα
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	δ. Παναμά 3/1
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	στήν 'Αμβέρσα
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ἐπιπλοή 'Ισπανούς διαλυτές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	πρός 'Ιταλία

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	ε. Πόρτο Μογκέα 14/2
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ἀργεί Γαλαξειδί
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	ἀργεί Λισσαβόνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ-			
ΤΗΣ	63	8380	στό Κολόμπο
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	α. Λόμε 851
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ἀργεί Πειραιά
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872	ἀργεί Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	α. Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	στόν Πειραιά
ΔΙΑΣ	71	16379	στό Μπουένος Άγρες
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19466	πρός Άπω Άνατολή
ΔΙΔΩ	70	10378	δ. Π. Σαΐδ 4/1
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	ἀργεί Ίθακη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	ἀργεί Λευκάδα
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ἀργεί Πειραιά
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	πρός Τασίβαν
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Άμβέρσα 13/12
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	ἀργεί Πειραιά
ΔΡΥΣ	65	20201	ἀργεί Πειραιά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	στην Έρυθρά Θάλασσα
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	στόν Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	πρός Ίνδονησία
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΊΜ	72	16398	πρός Μπιλμπάο
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Άμβέρσα 12/1 για Φλώοινγκ

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	ἀργεί Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Μπάσσα
ΕΒΜΑΡ	76	16396	πρός Ίνδια
ΕΒΡΟΣ	62	20372	ἀργεί Γαλαξειδί
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	ἀργεί Τρινομάλη
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ἀργεί Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	στό Λονδίνο
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	πρός Ράς Τανούρα
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	ἀργεί Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	πρός Ίνδια
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	πρός Λουάντα
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ἀργεί Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	ἀργεί Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	α. Γιουροπόρτ 29512
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	ἀργεί Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ἀργεί Γαλαξειδί
ΕΚΤΩΡ	70	16258	πρός Ούλσάν
ΕΚΤΩΡ	75	14523	πρός Άλγερία
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.	60	2091	πρός Γουάτερφορντ
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ.	70	5538	πρός Τύνιδα
ΕΛΑΦΙ	68	19495	στό Κολούμπια Ρίβερ
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	στη Νέα Ύορκη
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	πρός Βανκούβερ
ΕΛΕΊΣΤΡΙΑ I	64	10652	ἀργεί Στυλίδα
ΕΛΕΊΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	ε. Σαν Φραγκίσκο 14/1
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	60	1995	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	α. Τενερίφη 13/1
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ Δ.	69	3784	ε. Πειραιά 19/12
ΕΛΕΝΗ ΛΩΡΕΛ	61	7293	υπό παραλαβή
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	ἀργεί Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	α. Θέουτα 14/11
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Μπροφιόρντ 28/12
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	δ. Έπτάνησα 20/12
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	58	12025	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	α. Μίνα Σάκρ 12/1
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	ε. Άκαμα 29/12
ΕΛΚΑ	64	18044	στό Μέιλ Άιλ. 16/12
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Κέιπ Τάουν 12/1
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΊΝΤΗΛΑ	72	8987	στη Ν. Ύορκη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	στο Καράτσι 19/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	στόν Πειραιά 28/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΊΣ	62	6846	στην Τζέντα 5/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	71	10328	στη Σαρζά 8/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στο Νταμάμ 10/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΊΤΟΡ	78	17172	στη Ν. Ύορκη 8/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	ε. Πειραιά 5/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	ἀργεί Έλεουσίν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΛ	61	7293	ἀργεί Έλεουσίν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΊΤΟΡ	72	8987	ε. Ίκόνιο 17/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ἀργεί Πειραιά

ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ἀργεί Σαρζά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	ἀργεί Έλεουσίν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑΊΝΤ	71	10327	ε. Πειραιά 1/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	στη Βαλτιμόρη 8/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στό Π. Σαΐδ 15/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	στη Μομπίλ 7/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΊ	62	6846	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	72	15952	ε. Ν. Ύορκη 9/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	στη Νέα Ύορκη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	72	8987	ε. Πειραιά 24/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ε. Πειραιά 23/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10329	ἀργεί Έλεουσίν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	στη Βενετία 8/12
ΕΛΛΗ	58	6391	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Μπαρναγκούλα 10/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΊΝΕΡ	77	36237	α. Χάμπτον 8/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	ε. Χάμπτον 16/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Φιλαδέλφεια 13/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Χάμπτον 9/1
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/1
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Γένοβα 13/1
ΕΛΛΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Τουμπάρδο 27/12
ΕΛΟΝΑ	69	6162	α. Άλγεθίρας 30/11
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Ντάρμπαν 17/1
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Γιουροπόρτ 12/1
ΕΛΠΑΝ	67	5487	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ἀργεί Πειραιά

ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Τσάνα 9/1
ΕΛΠΣ	71	9885	α. Μαυρίκι 14/1
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Νικόσια 28/12
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	27830	ἀργεί Σετουμπάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	α. Πειραιά 15/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Κων/πολη 26/12
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	ἀργεί Πειραιά
ΕΝΤΗΒΟΡ	68	43339	ἀργεί Πειραιά
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	67	2997	ἀργεί Πειραιά
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Ρανγκούν 9/1
ΕΠΙΜΕΛΙΔΗΣ	73	8927	δ. Γιβραλτάρ 10/1
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ἀργεί Πειραιά
ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	68	149609	υπό παραλαβή
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Έλεουσίν 17/12
ΕΠΟΣ	78	6053	ἀργεί Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	ἀργεί Πειραιά
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ἀργεί Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Πειραιά 11/1
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	ε. Βερκρούζ 23/12
ΕΡΟΊΚ ΣΕΊΥΛΟΡ	57	2074	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Άλεξάνδρεια 14/1
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	δ. Π. Σαΐδ 11/1
ΕΥΑ	59	11894	ἀργεί Άστακό
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	ε. Π. Χάρκουρτ 951
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	α. Χόγκ Κονγκ 7/1
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΒΟΊΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Κπέμ 10/1 για Τζένταν
ΕΥΗΛ	67	14569	δ. Κων/πολη 28/12
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	δ. Κων/πολη 6/12
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	ε. Κόμπε 11/1
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Χάιφα 26512
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	δ. Ντόβερ 9/1
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Άίλο 16/12
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ἀργεί Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Βαρκελώνη 10/1
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Σαμσούν 16/11
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Ρότερνταμ 9/1
ΕΦΗ	61	3791	δ. Παναμά 23/12

ZANET	66	4503	α. Χάβρη 13/1 για Πειραιά
ZANNHΣ	81	22857	δ. Σουέζ 29/9
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Λός Άντζελες 15/1
ZANTE (δ.)	69	54282	α. Φιλαδέλφεια 3/1
ZETTA	71	20516	δ. Π. Σαΐδ 15/1
ZEYΣ	60	11687	ἀργεί Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	στό Ντάρμπαν 15/1
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Μπάχια Μπλάνκα 3/10
ZINI	76	11348	ε. Άλεξάνδρεια 29/12
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Κέιπ Τάουν 12/10
ΖΥΓΟΣ	69	3490	ἀργεί Άστακό
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	ἀργεί Πειραιά
ΖΗΝ	70	2885	μεσογειακές μεταφορές
ΖΗΥ ΡΑΊΝΤΕΡ	81	4617	ἀργεί Πειραιά
ΖΗΟΥΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Τουμπάρδο 8/12
ΗΡΩ	65	23390	ε. Λέγκχορν 27/12
ΗΣΤΡΟΥΊΝΤ	81	16700	α. Χιούστον 24/12
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ἀργεί Άργουόλι
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ἀργεί Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794	υπό ναυπήγηση
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	α. Τζέντα 14/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	α. Γιβραλτάρ 9/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	α. Πενσάκολα 6/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	ε. Μασσαλία 15/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	δ. Παναμά 2/1
ΘΑΝΙΚ I	61	9516	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Φιλαδέλφεια 8/12
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΣΟΣ ΑΊΛΑΝΤ	76	9444	ε. Κορκουμπινιόν 15/1
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Άμπιτζάν 26/12
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	58	9585	ἀργεί Άντικυρα
ΘΕΚΟΣ	78	16685	α. Λαϊόρες 14/1
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	στη Τζάνκσονβιλ 18/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	61	6456	ε. Κων/πολη 15/12
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	υπό παραλαβή
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	ε. Πειραιά 11/1
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Στυλίδα 27/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	στη Φορταλέζα (άποθήκη)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	α. Ούλσάν 29/12
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Παναμά 13/1
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.)	75	18951	
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	ε. Χιούστον 10/1
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Όζάκα 19512
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	στόν Περσικό Κόλπο
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ἀργεί Πειραιά
ΙΚΑΝ	58	2882	ἀργεί Πειραιά
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ἀργεί Πειραιά
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ἀργεί Στυλίδα
ΙΜΑΛΑΊΑ	62	10981	υπό παραλαβή
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ἀργεί Πειραιά
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΙΤΥ	51	3640	α. Χαλκίδα 26/12
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΊΝΤ	83	20960	υπό παραλαβή
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Πειραιά 13/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	επώληθη
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	ἀργεί Σετουμπάλ
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	α. Άλιβέρι 28/12
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Πόρτ Κασίμ 1/12
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Πειραιά 13/1
ΙΟΥΛΥΤΟΣ	72	7006	α. Τζέντα 29/12
ΙΡΙΣ	72	4999	ἀργεί Χαλκίδα

ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Μπάγια Μπλάνκα 26/11
ΙΩ	69	8909	α. Κακινάνα 13/1
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Ίμμινγκ 8/11
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 14/1
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Βαλτιμόρη 21/12
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	αργεί Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	αργεί Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	αργεί Άσπασό
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	δ. Παναμά 22/12
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	α. Τζέντα 10/1
ΙΩΝ	71	11506	αργεί Λονδίνο
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Έλευσίνα 9/12
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	δ. Σουέζ 18/12
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	ε. Φλώρινα 10/1
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	αργεί Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	δ. Π. Σαΐδ 25/11
ΚΑΒΟ ΞΕΦΙΑΣ	61	21305	ε. Πόρτ Κελάγκ 7/1
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	δ. Σκώ 27/12
ΚΑΘΡΙΝ	63	8293	στον Πειραιά 11/1
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Άντροσαν 12/1
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	αργεί Πειραιά
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	αργεί Πειραιά
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Ν. Ύορκ 9/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Μπαγκόγκ 30512
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Λός Πάμας 8/1
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	αργεί Άσπασό
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	αργεί Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. Χάλιφα 6/1
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	α. Λός Πάμας 12/1
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Σιγκαπούρη 15/12
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	ε. Νιχάμα 1/1
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	ε. Ρίο Γκράντε 4/1
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	α. Τζέντα 25/10
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Τής 9/1
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Γιβραλτάρ 14/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	α. Δουκρόκη 9/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. Βανκούβερ 8/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Όσμ Κουάσο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	15355	α. Λός Πάμας 30/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	αργεί Στυλίδας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	δ. γιβραλτάρ 26/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Λισαβώνα 30/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Ρότερνταμ 13/1
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Μίλνερ Μπαϊν 2/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	αργεί Στυλίδας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Πειραιά 14/1 για Καναδά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	αργεί Στυλίδας
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	α. Φός 22/12 για Π. Σαΐδ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Ν. Όρλεάν 11/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	αργεί Βομβάη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Ν. Όρλεάν 4/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	82	32241	α. Κινουρά 6/1 για Αυστραλία
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Μπουένος Άϊρες 5/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	αργεί Νουεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Σιγκαπούρη 751
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Νταμμά 10/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	α. Λός Πάμας 15/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΡΖ ΕΛ.	74	9112	δ. Παναμά 23/12
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	ε. Μάλτα 13/1
ΚΑΡΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ε. Άλεξάνδρεια 16/1
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Τσίμα 12/1
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Νάπολη 15/1
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Άμβούργου 21/12
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	α. Ντάρμπαν 17/1
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Μάλτα 12/1
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Κολούμπια ρίβερ 29/12
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	δ. Σουέζ 6/12
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	αργεί άργοντόλι
ΚΑΣΟΣ	76	14983	ε. Ρότερνταμ 8/1
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Μομπάσα 30/12
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	δ. Γιβραλτάρ 6/1
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	59	4632	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537	αργεί Πειραιά
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	αργεί Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Κων/πολη 10/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	δ. Σουέζ 13/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Πειραιά 13/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Σιγκαπούρη 31/12
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	αργεί Σιγκαπούρη
ΚΑΤΙΕ	60	10187	αργεί Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 14/1
ΚΕ΄Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	ε. Όζάκα 851*
ΚΕ΄Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Φός 11/1
ΚΕ΄Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	δ. Μπρουκσπούτελ 24/12
ΚΕ΄Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΚΕ΄Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Γιοκοχάμα 29/12
ΚΕ΄Π ΚΟΝΣΤΕΛΕ΄ΣΟΝ	70	11256	αργεί Πειραιά
ΚΕ΄Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	ε. Τσιταγκόγκ 14/11
ΚΕ΄Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	ε. Λάγος 5/12
ΚΕ΄Π ΜΑΣΤΑΓΚ	69	9853	α. Έλευσίνα 10/12
ΚΕ΄Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	ε. Ροζάριο 21/12
ΚΕ΄Π ΜΟΝΤΕΡΕ΄Υ	71	9964	α. Ντιαμάντε 24/12
ΚΕ΄Π ΡΙΟΝ	77	9.862	ε. Μπρεμερχαβεν 7/1
ΚΕ΄Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Άμβέρσα 16/1
ΚΕ΄Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Τζιλάν 951 για Μπαγκλαντές
ΚΕ΄Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Χάβρη 31/12 για Τάμα

ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	έπισκευές Φλώρινα 13/1
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	αργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥ΄ΝΤ	70	13907	ε. Τζέντα 30/12
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	δ. Σουέζ 24/12
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερνόβεν 7/9
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	αργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	αργεί Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	προς Πόρτ Σαΐδ
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΟΡ	63	15378	στη Γένοβα
ΚΙΘΑΙΡΩΝΑΣ	81	15400	προς Κοβερχάρ
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	στη Σαβόνα
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	αργεί Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	προς Κήλαγγ
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	αργεί Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	προς Βενεζουέλα
ΚΛΕΙΩ	58	8791	αργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	στη Σιγκαπούρη
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	στη Χαμίνα
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Σακόντε 10/2
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. Τζιμπούτι 6/2
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	83	45025	προς Νιγηρία
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	αργεί Μαλάγκ Μπαϊν
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Πόρτ Έλίζαβεθ 952
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ρότερνταμ 15/2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	προς Χόγκ Κόγκ
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Σιγκαπούρη 12/2
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ΄ΓΟΝΗΡ	68	22836	αργεί Μπρούνι Μπαϊν
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΣΕΙΔΩΝ	79	16000	αργεί Άμστερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΣΟΛΙΟΥΤ	70	24693	αργεί Έλευσίνα
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	στο Άμστερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. Σιγκαπούρη 6/2
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164	ε. Λάγος 8/2
ΚΟΝΣΤΕΛΕ΄ΣΟΝ			επωλήθη διαλυτές Φορμάζας
ΚΑΛΛΑΕΥ	67	7680	προς Σμύρνη
ΚΟΝΣΤΕΛΕ΄ΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΡΑ΄Ζ	77	5539	προς Πειραιά
ΚΟΝΣΤΕΛΕ΄ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	α. Γουίλμινγκτον 14/1
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	στο Σπλίτ
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ΄ΝΤΕΡ	63	7689	στη Μομπάσα
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	προς Μηρία
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	προς Χόγκ Κόγκ
ΚΟΡΥΤΩΝ	75	19134	στη Χακάτα
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Νταμμά 31/12
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	αργεί Άσπασό
ΚΟΤΩΝ ΤΡΕ΄ΝΤΕΡ	64	4772	προς Άντεν
ΚΟΦΗ ΤΡΕ΄ΝΤΕΡ	66	5153	στη Μίνα Καμπούς
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	μεταφορές Κούβας
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6475	προς Άγκόλα
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	προς Άλγερία
ΚΡΕΩΝ	68	12660	προς Έλ. Τζατζάρ
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	προς Άκαζούλια
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	προς Άρούμπα
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Γιοκοχάμα 29/2
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	υπό παραλαβή
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Ίταζάκι 2/3 για Γιοκοχάμα
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	στη Λιβύη
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832	α. Ντουμπάϊ 25/2
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	προς Έλλάδα
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Κόμπε 25/2
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	στη Λιβύη
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ΄ΓΑΜΟΝΤ	77	10832	προς Κόμπε
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΟΝΤ	82	11500	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Γιοκοχάμα 29/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	προς Τζέντα
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	υπό παραλαβή
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Φός 11/1
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ΄Υ (δ.)	73	61054	ε. Αύγουστα 10/2
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	προς Λαβέρα
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ΄ΝΤ	82	11500	προς Σιογκάμα
ΚΡΙΟΣ	59	16875	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	στη Τζέντα
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	έπισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	στη Νέα Όρλεάν
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	προς Άσπασό
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	στο Άμστερνταμ
ΚΡΟΥΣΕ΄ΝΤΕΡ	58	1596	αργεί Πειραιά
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Μπρεμερχαβεν 1751
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΗΝΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	προς Θεσσαλονίκη
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	προς Σουρία
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	προς Νιγηρία
ΚΥΜΑ	60	7758	αργεί Πειραιά
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040	αργεί Πειραιά
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	αργεί Άσπασό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	στη Νέα Όρλεάν
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	προς Μπουένος Άϊρες
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	στο Κολόμπο
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	προς Λαττάκια
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ν. Όρλεάν 10/1
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	στο Τσάχ Μπαχάρ 3/10
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ΄Υ	68	4350	προς Άκαμπα
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	αργεί Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	αργεί Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	στον Πειραιά
ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΙΝΑ	59	2850	στη Βομβάη
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΛΑ΄ΓΟΝ ΟΦ ΠΑ΄ΓΡΙΟΥΣ	80	2925	αργεί Πειραιά
ΛΑ΄ΓΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	προς Νέα Ζηλανδία
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	προς Ρας Τανούρα
ΛΑΚΥ ΡΑ΄ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λούμπκε Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	προς Σάντο Ντομίνγκο
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	επωλήθη αλλοδαπούς

ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ.....	64	1587	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.).....	67	40075	α. Βενετία 22/12
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	38000	δ. Παναμά 10/1	ΜΑΡΙΚΑ.....	62	9055	άρχει Πειραιά
ΛΑΟΔΙΚΗ.....	64	10305	δ. Κολόμπο 17/1	ΜΑΡΙΛΥ.....	71	16269	α. Θέουτα 30/11
ΛΑΟΥΡΑ.....	65	1599	δ. Κων/πολη 10/1	ΜΑΡΙΛΥΝ Α.....	68	14569	δ. Κων/πολη 2/1
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	δ. Γιβραλτάρ 9/1	ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000	α. Ν. 'Υόρκη 8/1
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306	α. Λός Πάλας 12/1	ΜΑΡΙΝΑ.....	60	4116	α. Τζέντα 12/1
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644	ε. Σουέζ 25/11	ΜΑΡΙΝΑ Α.....	65	19566	πρός Τζέντα
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.....	61	11621	άρχει Πειραιά	ΜΑΡΙΟΝ.....	67	33586	άρχει Σετούμπάλ
ΛΕΔΕΑ.....	63	17879	άρχει Γαλαξείδι	ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077	άρχει Πειραιά
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	επισκευές Πειραιά	ΜΑΡΙΤΣΑ.....	68	29324	α. Σακάιντε 7/1
ΛΕΝΑ ΙΙ.....	68	15761	α. Καράτσι 12/12	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510	δ. Γιβραλτάρ 26/12
ΛΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ.....	70	10618	άρχει Σετούμπάλ	ΜΑΡΚΑ Α.....	75	14785	στη Βρέστη 19/1
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ.....	68	10618	άρχει Σετούμπάλ	ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082	ε. Τζέντα 13/1
ΛΕΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	61	13480	ε. Τερνέστη 3/1	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	ε. Τζέντα 16/1
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	3259	στη Λισσαβώνα	ΜΑΡΚΟΣ Ν.....	69	11434	ε. Τζέντα 13/1
ΛΕΤΟ.....	67	38145	άρχει Πειραιά	ΜΑΡΛΕΝ.....	57	5087	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	60	4489	άρχει Λευκάδα	ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 16/12
ΛΕΥΚΑΣ (δ.).....	63	16407	α. Κοπενχάγη 14/1	ΜΑΡΟΥΚΩ.....	57	8899	α. Καζαμπλάνκα 27/12
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ.....	58	9079	άρχει Χαλκίδα	ΜΑΡΟΥΛΑ.....	82	32300	μεσογειακές μεταφορές
ΛΕΩΝ.....	75	15684	δ. Σουέζ 19/12	ΜΑΡΣ.....	48	3368	άρχει Στουλίδα
ΛΕΩΝ.....	72	2311	άρχει 'Ηγουμενίτσα	ΜΑΡΥΛΙΖΑ.....	70	15806	α. Μασσαλία 13/1
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	ε. Μπουσίρ 21/12	ΜΑΡΩ.....	73	32510	μεσογειακές μεταφορές
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287	στη Φορταλέζα (αποθήκη)	ΜΑΣΣΑΛΙΑ.....	64	1968	στο Τσάχ Μπαχάρ 11/1
ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	57	5318	άρχει Στουλίδα	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	άρχει Πειραιά
ΛΗΓΚ.....	61	8658	στη Μομπάσα	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	62	12197	στο Μαντράς 18/1
ΛΗΔΑ.....	63	8566	άρχει Πειραιά	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ.....	65	10554	άρχει Πειραιά
ΛΗΜΝΟΣ (δ.).....	69	17485	ε. Γένοβα 16/1	ΜΑΤΘΙΑΔΑ.....	65	7896	άρχει Πειραιά
ΛΗΤΩ (δ.).....	67	44646	άρχει Πειραιά	ΜΑΤΙΝΑ.....	63	2911	άρχει Πειραιά
ΛΙΑ ΠΕΡΟ.....	61	7963	άρχει Σετούμπάλ				
ΛΙΜΠΕΞΠΡΕΣ.....	82	19337	α. 'Αλεξάνδρεια 16/1	ΜΕΘΩΝΗ (δ.).....	81	33500	α. Ν. 'Υόρκη 19/12
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ.....	83	20200	α. Λός Πάλας 85/1	ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688	α. Σ. Ναζέρ 11/1
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ.....	76	75134	α. Σέρια 4/12	ΜΕΛΙΝΑ.....	66	1599	α. Μαλάγα 2/1
ΛΙΜΠΡΑ (δ.).....	76	18343	δ. Σουέζ 6/1	ΜΕΛΙΤΩΝ.....	68	10017	α. Ντόρ ες Σαλάαμ 6/1
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.....	62	8937	άρχει 'Ηγουμενίτσα	ΜΕΛΟ'Ι.....	68	8887	α. Λίβερπουλ 16/1
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ.....	78	12958	α. Σιγκαπούρη 9/1	ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.).....	71	113780	άρχει 'Αλιβέρι
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ.....	74	9118	στη Βομβάη 95/1	ΜΕΛΠΩ Χ.....	68	10355	ε. Λάγος 2/12
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	61	8951	άρχει Πειραιά	ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.).....	76	24743	α. Σάν Νικόλας 27/12
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.).....	61	21894	α. 'Ιμμινγκχάμ 1/1	ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙΙ.....	68	15761	α. Τζέντα 2/1
ΛΙΩ.....	68	9650	α. Ταϊταγκόγκ 26/12	ΜΕΝΕΛΑΟΣ.....	69	12748	ε. Κάρντιφ 12/1
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045	άρχει Μπάδρα	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.).....	75	24408	δ. Ντόβερ 12/1	ΜΕΝΙΤΕΣ.....	59	12255	άρχει Πειραιά
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	δ. Κων/πολη 9/1	ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.).....	74	75573	α. Ντουμάι 24/12
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ.....	64	6549	δ. Κων/πολη 9/1	ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ.....	81	9969	δ. Ντόβερ 5/12
ΛΟΥΚΑΣ Ν.....	72	13637	ε. Σαγκάη 1/1	ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.....	81	9969	ναυπηγείται Γκάλατζ
ΛΟΥΣΙΟΣ.....	73	63287	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/1	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483	ε. Κόπερ 9/1
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006	άρχει Πειραιά	ΜΕΝΤΚΕ'Ι'Π.....	62	9092	άρχει Πειραιά
ΛΥΔΙ.....	70	14878	ε. Βρέστη 12/1	ΜΕΝΤΡΟΚ.....	65	8999	άρχει Πειραιά
ΛΥΔΙΑ.....	64	6547	α. Πειραιά 15/1 για Μπιλμπάο	ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	11940	α. Τζέντα 15/1
ΛΥΡΑ.....	67	41914	άρχει Σετούμπάλ *	ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ.....	57	3709	άρχει Πειραιά
				ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082	ε. Λισσαβώνα 3/1
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	69	25168	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 15/12 *	ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ.....	78	12598	ε. 'Αμβούργο 14/1
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.....	58	4585	στην 'Ακαμπα	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.).....	74	61172	α. Κρατζακόκκος 1/1
ΜΑΔΕΡ.....	68	19361	δ. Παναμά 24/12	ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.).....	70	17485	α. Μπαχρέιν 16/1
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	81	23000	ε. Τσά Μπαχάρ 11/1	ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.).....	70	17486	α. 'Αντοφαγκάστα 11/1
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	ε. Σάν Πέντρο 8/1	ΜΕΣ. ΓΗ (δ.).....	71	17355	α. Ντουμπάι 13/1
ΜΑΙΡΗ Κ.....	72	4990	α. Κόμπε 11/1	ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.).....	70	17485	α. Βοστώνη 3/1
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	δ. Σουέζ 16/1	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.).....	73	17355	ε. Σκίοντα 4/1
ΜΑΙ'Υ'ΣΑΝ ΙΙ.....	58	5376	άρχει Πειραιά	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.).....	72	17718	ε. Κόρυτον 17/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504	άρχει Πειραιά	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.).....	79	43957	ε. Τσίμπα 4/1
ΜΑΚΡΑ.....	73	8957	άρχει Πειραιά	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).....	80	45000	ε. Ν. 'Υόρκη 14/1
ΜΑΛΙΑΚΟΣ.....	62	9721	άρχει Πειραιά	ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	79	10991	α. Νταλιν 6/1 για 'Ιαπωνία
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	α. Καρντένιο 10/1	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ.....	60	22634	άρχει Πειραιά
ΜΑΝΝΑ (δ.).....	70	65223	α. Φός 11/1				
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	32300	α. Ν. 'Υόρκη 15/1				
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432	ε. Τζέντα 13/1				
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S).....	83	31951	δ. Σουέζ 29/12				
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ.....	77	12526	α. Ντουλούθ 17/11				
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ.....	58	9163	άρχει Πειραιά	ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ.....	76	19150	α. Κέιπ Τάουν 15/1
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ.....	68	18525	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΑ.....	67	12843	α. Αύγουστα 11/1
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ.....	78	17149	α. Χαντσινόχε 24/12	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ.....	77	19678	α. Λός 'Αντζελες 22/12	ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ.....	69	1570	α. Κίγκστον 8/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	73	38264	δ. Γιβραλτάρ 7/1	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ.....	72	1563	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ.....	81	33500	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 5/1	ΜΙΝΙ ΛΑΚ.....	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	δ. Παναμά 13/1	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ.....	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147	α. Τζέντα 10/1	ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592	α. Π. Σάιντ 6/1
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ.....	82	32300	ε. Γάνδη 10/1	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ.....	69	1582	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/11
ΜΑΡΑΘΩΝ.....	61	12847	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592	ε. Ντεμεράρα 15/1
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ.....	62	8967	α. Ταϊταγκόγκ 7/1	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ.....	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505	α. 'Ελευσίνα 1/12	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν.....	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ.....	76	11282	α. Σάντος 10/1	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ.....	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΑΜΠΟΥ.....	78	8845	ε. Ρουέν 13/1	ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ.....	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I.....	66	15404	στο Σάντος 19/1	ΜΙΝΙ ΛΗΦ.....	71	1584	α. 'Εβερτον 3/1
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	66	18155	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.....	72	1562	α. Σαβόνα 275/12
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	60	10748	άρχει 'Αργοςτόλι	ΜΙΝΙ ΛΙΑΚ (δ.).....	70	1598	α. 'Ελευσίνα 16/12
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙΙ.....	49	6607	άρχει Χαλκίδα	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592	α. Τύνιδα 11/1 για Γαλλία
ΜΑΡΓΚΩ (δ.).....	76	81106	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΓΚΚΣ.....	58	2966	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ.....	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ.....	69	9623	α. 'Αμπτζ'άν 26/12	ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ.....	71	1563	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/12
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.).....	70	17485	α. Λονδίνο 31/12	ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ.....	70	1591	α. Τζέντα 14/1
ΜΑΡΙ.....	74	8925	δ. Σουέζ 16/1	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	66	18569	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ.....	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ (δ.).....	65	47544	ε. Γκάλβεστον 24/12	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ.....	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/12
ΜΑΡΙΑ.....	70	9101	δ. Σουέζ 2/1	ΜΙΝΩΣ.....	75	28082	ε. Μπαρί 5/1
ΜΑΡΙΑ.....	59	5379	άρχει Χαλκίδα	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ.....	57	4535	άρχει 'Αστακό
				ΜΙΡΕΝΕ.....	68	4998	ε. Μπουεναβεντούρα 28/12
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938	α. Τζακάρα 17/12	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217	δ. Μάλα 14/1
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ.....	70	9585	ε. Τζέντα 14/1	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082	ε. Χάμπτον 12/1
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	70	51602	α. Τζέντα 15/1	ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.).....	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΜΑΡΙΑ Κ.....	70	9069	ε. Κέιπ Τάουν 18/1	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067	α. Ρίο Γκράντε 29/9
ΜΑΡΙΑ Λ.....	77	20822	α. Φουτζέιρα 30/12	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.).....	72	55204	δ. Σουέζ 15/12
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001	άρχει Πειραιά	ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	12748	στην Κρήτη 3/1
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.....	76	6034	δ. Παναμά 14/1	ΜΙΧΑΛΗΣ.....	74	8825	άρχει Γαλαξείδι
ΜΑΡΙΑ Ν.....	73	13631	α. Ταϊταγκόγκ 7/12	ΜΙΧΑΛΗΣ.....	70	2867	α. 'Ελευσίνα 16/12
				ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715	α. Κόμπε 10/1
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ.....	67	9385	α. Σαουθάμπτον 5/1	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.....	57	3178	άρχει Σαρζά
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ.....	77	18604	α. Ρεσίφε 6/1 για Σάντος	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ.....	78	16726	α. Γουκαμάτσου 27/12
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.).....	66	42799	α. Αύγουστα 13/1	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ.....	61	12662	α. Μαντράς 13/1
ΜΑΡΙΑΝΘΗ.....	70	9767	α. Λάγος 27/12	ΜΗΜΟΖΥΝΗ.....	68	36168	δ. Παναμά 11/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/12	ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.).....	69	47958	α. Φλαδέλφειρα 8/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700	άρχει Πειραιά	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.).....	73	61172	α. Σιγκαπούρη 16/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.).....	75	68411	δ. Πόρτ Σάιντ 15/1	ΜΟΣΧΑ Δ.....	56	8823	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΒΙΚ.....	62	23805	α. Ν. 'Υόρκη 14/1 για Παναμά	ΜΟΥΝΣΤΕΡΛΕ'Ι'ΝΤΣ.....	80	9365	άρχει Τρινκομάλη
ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824	α. Ρεσίφε 8/12 για Τόκιο	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ.....	77	5509	α. Μπότγουντ 15/1
ΜΑΡΙΕΒΑ.....	67	3953	ε. Πειραιά 15/1	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500	ε. Πειραιά 15/1
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.).....	75	115207	άρχει 'Αλιβέρι	ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	83	32129	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/1 για Γάνδη
ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	8344	ε. Σάντος 14/1	ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.....	67	8799	δ. Σουέζ 28/12

ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΛ ΣΤΑΡ	66	8937	α. Σαλβαντόρ 7/1
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Τσιταγκόγκ 16/1
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	αργεί Πειραιά
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	ε. Πειραιά 16/1
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	αργεί 'Αργοστόλι
ΜΠΕΛΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Σάρπνες 6/1 για Λέγκχορν
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Κάρντιφ 19/12
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	60	8573	αργεί 'Αστακό
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΙ'Υ	63	9657	αργεί Πειραιά
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	δ. Σκώ 17/1
ΜΠΟΞ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	3621	ε. Ντουμπάι 26/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ν. 'Υόρκη 14/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Ρός Τανούρα 21/12
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	ε. Ουλάσν 31/12
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Λάγος 31/12
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	αργεί Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι'Σ	54	6103	αργεί Στυλίδα
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	δ. Π. Σαϊδ 8/1
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	αργεί Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ Δ.	68	14948	αργεί Ρίβερ Φάιλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	αργεί 'Ελευσίνα
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	αργεί 'Αλιβέρι
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	ε. Μαντράς 3/1
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Μοντεβιδέο 15/1
ΜΥΛΟΙ	61	13092	αργεί Ρότερνταμ
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	δ. Π. Σαϊδ 15/1
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Π. δφ Σπείνη 10/12
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	δ. Π. Σαϊδ 16/1
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	αργεί Γαλαξείδι
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	αργεί 'Αργοστόλι*
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	αργεί Γανή*
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Τής 16/1
ΝΑΞΟΣ	70	8825	ε. 'Ικόνιο 9/12
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	80	10982	δ. Κων/πολη 9/1
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Κίγκστον 5/1 για Κούβα
ΝΑΤΑΛΙ Κ	53	3577	αργεί Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	αργεί Τζεμπέλ 'Αλι
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584	αργεί Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	αργεί Πειραιά
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	18224	ε. Ν. 'Υόρκη 26/12
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	18246	ε. Μπάγια Μπλάνκα 11/1
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Τσιταγκόγκ 16/1
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. 'Αλεξάνδρεια 31/12
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/1
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. 'Αμβέρσα 10/1 για Χάμπτον
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑΝ Π. (δ.)	57	12483	ε. Λάγος 3/12
ΝΕΛΑ	66	12259	αργεί 'Ελευσίνα
ΝΕΜΑ	58	10974	α. 'Οζάκα 9/1
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	δ. Γιβραλτάρ 5/1
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Μπορντό 5/1
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	αργεί Πειραιά
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 4/1
ΝΕΝΙ	69	2985	αργεί Πειραιά
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Μαυρίκιο 29/12
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	αργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	ε. Ν. 'Υόρκη 15/1
ΝΕΣΤΟΡ	68	25755	ε. Μπάγια Μπλάνκα 12/1
ΝΕΣΤΟΡ ΣΚΑ'	72	9606	α. 'Αμυδούργο 30/12
ΝΕΣΤΟΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	αργεί Γαλαξείδι
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	αργεί Πειραιά
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Μομπάσα 17/1 για Βενεζουέλα
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	αργεί Πειραιά
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	ε. Τομακομάι 30/12
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο 'Ελ Χάκλ (άποθήκη)
ΝΗΡΗΣ	77	18080	α. Φρημάντλ 16/12
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	αργεί Χαλκίδα
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Παναμά 15/1
ΝΙΚΑΤΟΡ	64	10275	ε. Ρουέν 1/1
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Σάο Τόμε 27/12
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Μπρέικ 11/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	στον Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. 'Αμστερνταμ 12/1
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Σάντος 27/12
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	αργεί Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	αργεί 'Αλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	ε. 'Ακαμπα 25/12
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	α. Πειραιά 13/1
ΝΙΚΥ	58	9087	αργεί Πειραιά
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	αργεί Πειραιά
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	αργεί Πειραιά
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Σιγκαπούρη 16/1
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	αργεί 'Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΜΑΝΔ (δ.)	72	118662	επωλήθη Κορεάτες διαλυτές
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Μπελέμ 20/10
ΝΟΤΑ Κ.	70	8235	ε. Θεσσαλονίκη 3/12
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	αργεί Γαλαξείδι
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	66	22280	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/1
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ.)	59	12299	ε. Μομπάσα 28/12
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	αργεί Γαλαξείδι
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Μάλτα 16/1
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	δ. Γιβραλτάρ 24/12
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	αργεί Πειραιά
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. Σαβόνα 28/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Μομπά 18/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Βαλτιμόρη 15/1
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Μομπά 5/1
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Βουλώνη 11/1
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. 'Ανγκρα ντ'ος Ρέις 15/1
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700	αργεί Γαλαξείδι
ΝΤΕΚΑ ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	δ. Γιβραλτάρ 12/1
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	αργεί Μπαλαγουάτερ
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	αργεί Λευκάδα

ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	αργεί 'Αργοστόλι
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	αργεί Πειραιά
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	δ. Παναμά 16/1
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Σίμπα 29/12
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	αργεί Πειραιά
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	δ. Κων/πολη 12/1
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Λούπ Τέρμιναλ 18/12
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	ε. 'Αλγκεθίρας 12/1*
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/1*
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	ε. Τζέντα 14/1
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	αργεί Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Κόρυτον 8/1
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΚΟΥΣ	60	3030	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Πειραιά 13/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ (δ.)	75	43744	ε. Γαλλία 17/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Ουλάσν 5/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ε. 'Αλεξάνδρεια 10/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΟΠ	73	15478	ε. Βέλγιο 11/12
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	δ. Κων/πολη 4/1
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Τζέντα 9/1 για Πειραιά
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	63	14595	αργεί Πειραιά
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	α. Λός Πάλας 15/1
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Κόρυτον 12/1
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	αργεί Πειραιά
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868	δ. Κων/πολη 23/12
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	19544	α. Ρουέν 10/1 για Λονδίνο
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	καθελκύσθηκε Φερρόλ
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	καθελκύσθηκε
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	αργεί Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Π. Κήλογκ 6/1
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	αργεί Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	αργεί Πειραιά
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	αργεί Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΟΥ	60	7504	αργεί Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥ'Ι'ΝΣΤΟΝ	70	15579	αργεί Στυλίδα
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	ε. Τζέντα 10/1
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (άποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	δ. 'Επτάνησα 10/11
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	αργεί Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	αργεί Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. 'Αμυδούργο 4/11
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος 11/11
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	αργεί Γκρέιτ Μπίτερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	αργεί Στουμπάλ
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	αργεί 'Ελευσίνα
ΠΑΙΑΝ	60	9317	αργεί Στυλίδα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	αργεί Πειραιά
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149	στο Μπαντόρ 'Αμπάς
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	αργεί Στυλίδα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Γιοκοχάμα 28/12
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Γαλαξείδι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	στον Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	δ. Π. Σαϊδ 15/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	δ. Π. Σαϊδ 13/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	ε. Χιροσίμα 25/12
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Σαντάντερ 9/1
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Χιούστον 15/12
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	αργεί Γαλαξείδι
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	δ. Μπρουκλίν 30/12
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/1
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	αργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	α. Ρουέν 5/1
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	αργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Λισαβώνα 30/12
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	επισκευές Πειραιά 16/11
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Σουέζ 28/12
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Π. Κεμπλά 9/1
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	δ. Παναμά 28/12
ΠΑΡΓΑ	59	10065	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΡΜΕΝΙΟΝ	73	11783	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	αργεί Γερμανία
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Τζέντα 15/1 για Ν. 'Αμερική
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/1
ΠΑΣΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	αργεί 'Αλιβέρι
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	α. Λούγοςτα 6/1
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	α. Μίλφροντ Χάβεν 17/1
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. 'Αμβέρσα 12/1
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	αργεί 'Ορντάς
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	αργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	αργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΕΛ	74	13036	α. Π. 'Ελιζαμπέτ 8/12
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	αργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	αργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Γιοκοχάμα 12/1
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	α. Μόχι 6/1
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Πειραιά 14/1
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/12
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Ντάρμπαν 19/12
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Τζέντα 16/1
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Μπλάιτ 8/1
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. 'Αλεξάνδρεια 16/1 για Λαττάκια
ΠΕΛΛΑΜΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΜΠΑΝ	70	9670	δ. Γιβραλτάρ 28/12
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	αργεί Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Τζέντα 15/1

ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	ἀργεί Πειραιά	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ)	71	77049	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ)	76	45330	α. Ρίο 'Ιανέριο 29/11	ΡΟΝΣΟΝ	63	6100	στον Πειραιά
ΠΕΡΙΘΩΣ	68	44842	α. Μονρόβια 4/1	ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	α. Ντάρμπαν 1/1
ΠΕΡΛ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623	α. Φουτζέιρα 11/1	ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	στο Ντάρμπαν 3/12
ΠΕΡΛΑ	69	4718	α. Βουλώνη 20/12	ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	α. Χόγκ Κόγκ 9/1
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ)	75	76005	α. Βομβάη 5/1	ΡΟΝΧΙΑ	63	8063	στον Πειραιά
ΠΕΡΤΣ (δ)	70	119730	ἀργεί Πειραιά	ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/12
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Μπαγκόγκιν 18/12	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ)	56	11973	ἀργεί 'Ελευσίνα	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ)	55	11859	μεταφορές Τζέντας	ΡΟΥΛΑ	62	811	ε. Λόμπε 10/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ)	57	12257	ἀργεί Τζέντα				
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ)	54	12107	ἀργεί 'Ελευσίνα				
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ)	56	17212	ἀργεί 'Ελευσίνα				
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 10/1 για 'Αμβούργο				
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ)	66	43399	α. Κεϋχάν 4/1				
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ)	57	21977	ἀργεί Πειραιά				
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ)	50	16485	μεταφορές Τζέντας				
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ)	51	16440	ἀργεί Πειραιά				
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ)	60	26467	ε. Πειραιά 30/12				
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 28/12				
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1559	α. Πειραιά 13/1 για 'Αμβέρσα				
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ)	77	45755	α. 'Ελευσίνα 13/12				
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ	57	8776	ἀργεί Βομβάη				
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Κολόμπο 28/12				
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	ἀργεί Πειραιά				
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Γουάδαλα 23/11 για 'Ιράν				
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	α. Τολεσάρ 28/11				
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ)	81	24021	α. Ν. 'Υόρκη 5/1 για 'Αρούμπα				
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Πειραιά 20/12				
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	ε. 'Αλεξάνδρεια 10/1				
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Βιζακαπατάνμ 1/1				
ΠΗΛΙΟ (δ)	71	109650	ἀργεί 'Ιτέα				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	ἀργεί 'Αστακό				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	ε. Μάλτα 20/9				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β	56	6642	ἀργεί Χαλκίδα				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	ἀργεί 'Ηγουμενίτσα				
ΠΗΤΕΡ Λ	61	13336	ἀργεί Στυλίδα				
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ἀργεί Πόρτλαντ				
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ἀργεί Γαλαξείδι				
ΠΙΝΤΟ	63	14203	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/1				
ΠΙΝΤΟ	82	32300	υπό παραλαβή				
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Σουέζ 2/1				
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ἀργεί Λομπίτο				
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	α. Μπούενος 'Αίρες 20/12				
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ)	67	48747	ἀργεί 'Ελευσίνα				
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	αργεί ι αλαξείδι				
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	ε. Βαρκελώνη 5/1				
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	ε. 'Αλεξάνδρεια 11/1				
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	δ. Μπουνομπούτελ 1/1				
ΠΟΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Γκιζάν 11/1				
ΠΟΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ)	66	48801	δ. Π. Σαϊδ 15/1				
ΠΟΥΣΕΝΗ	62	17953	α. Ν. 'Υόρκη 19/12				
ΠΟΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ἀργεί Πειραιά				
ΠΟΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Παναμά 26/12				
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2981	α. Τζέντα 10/1				
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Καρθαγένη 15/12				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ)	67	45229	ἀργεί Πειραιά				
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Πειραιά 11/1				
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Θέβερντ 8/1				
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	υπό παραλαβή				
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	επισκευές Πειραιά				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	ε. Μουτσούρε 15/12				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ)	73	17941	α. Βαλτιμόρη 7/12				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	ε. Μπούενος 'Αίρες 31/12				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)				
ΠΟΥΝΕΝΤΣ	68	9650	α. Ρονγκούν 17/12				
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722					
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	α. Δουνκέρκη 14/1				
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	δ. Π. Σαϊδ 11/1				
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ἀργεί 'Αστακό				
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μαρακάμπο 2/12				
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724	ἀργεί Πειραιά				
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ε. Χάμπτον 7/1 για Βέλγιο				
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	α. Χάλλ 13/1 για Κούβα				
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	α. Γάνδη 7/1 για ΗΠΑ				
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 4/1				
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	δ. Γιβραλτάρ 11/1				
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191					
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	δ. Σουέζ 3/1				
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	δ. Παναμά 14/12				
ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Μαυρίκιο 7/1 για Λονδίνο				
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ)	57	12875	δ. Κων/πολη 4/1				
ΡΑΛΙΝΑ Κ.	70	14609	δ. Κων/πολη 10/12				
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	α. Τζέμπελ 'Αλί 16/1				
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ)	59	12413	α. Πάλακ 13/12				
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249	στο Ντάρ ες Σαλάσμ 28/12				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 1 (δ)	77	18325	ε. Γιουροπόρτ 18/1				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ)	79	32023	α. Πειραιά 13/1 για 'Ιταλία				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ)	78	69016	δ. Π. Σαϊδ 3/1				
ΡΕΑ	71	9025	α. Ρουέν 27/12 για Λάγος				
ΡΕΑ	56	4275	ἀργεί Πειραιά				
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	δ. Σουέζ 11/1				
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	ε. Κεμπέκ 18/12				
ΡΕΝΑ	72	14651	ε. Νταμόν 9/1				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	68	30294	α. Μπάχια Μπλάνκα 4/1				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	ἀργεί Τρινκομάλη				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961	ἀργεί Πειραιά				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ε. Κασσιούγκ 24/12				
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	ε. 'Αμβούργο 30/12				
ΡΗΝΗ	63	15929	ἀργεί Πειραιά				
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ)	71	77049	ἀργεί Πειραιά				
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	α. Μπαχρέν 14/1				
ΡΙΒΑ	63	10299	ἀργεί Γαλαξείδι				
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599	α. Λόμπε 10/1				
ΡΙΟ	75	9112	α. Κολόμπο 18/1				
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ)	57	12812	ἀργεί Γαλαξείδι				
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Λισσαβόνα 18/11				
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198	α. Γένοβα 4/1				
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931	ἀργεί Λευκάδα				
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ)	67	37311	ἀργεί 'Αλιβέρι				
ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552	ε. Μουπάσσα 25/12				
ΡΟΑΝ (δ)	59	12270	ε. 'Αμστερνταμ 16/1				
ΡΟΔΟΣ	55	3370	ἀργεί Πειραιά				
ΡΟΔΟΣΙ	67	15382	ε. Πειραιά 9/1				
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ)	60	20416	δ. Κων/πολη 9/1				
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ἀργεί Πειραιά				
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ἀργεί 'Αργιστόλι				
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Δουνκέρκη 15/1				
				ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7806	ε. Μαϊγίστε 'Αίλ. 14/1
				ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14483	α. Σιγκαπούρη 13/12
				ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ)	63	31248	α. Ν. 'Υόρκη 21/12
				ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	ἀργεί 'Αλιβέρι
				ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. 'Αμβούργο 19/12 για 'Αλγερία
				ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995	ε. Λισσαβόνα 10/1
				ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	δ. Ντόβερ 29/11
				ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Λας Πάλαμας 10/1
				ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	α. Π. Σαϊδ 15/1
				ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Π. Κήλογκ 28/12
				ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013	α. Σιγκαπούρη 8/1
				ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ε. Π. Χάρκουρι 5/1
				ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Τενερίφ 2/1
				ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	α. 'Αμβέρσα 13/1
				ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	δ. Γιβραλτάρ 8/1
				ΣΑΜΟΣ	66	17208	ἀργεί 'Ελευσίνα
				ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	στο Π. όφ Σαίπην
				ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ἀργεί Πειραιά
				ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
				ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	στο Ρότερνταμ 25/10
				ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
				ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	65	2916	δ. Π. Σαϊδ 13/1
				ΣΑΜΠΑ (δ)	57	13247	δ. Κων/πολη 5/1
				ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ἀργεί Πειραιά
				ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	ἀργεί Πειραιά
				ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	ἀργεί Πειραιά
				ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Κασσιούγκ 25/12
				ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ)	64	16417	ε. Νσαντάι 10/1
				ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	α. 'Ελευσίνα 9/12
				ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Σιγκαπούρη 14/1
				ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	υπό παραλαβή
				ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990	α. Κίγκστον 30/12
				ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	α. Μπουσάν 24/9
				ΣΑΝ ΤΖΟΝ	67	10329	ἀργεί Τρινκομάλη
				ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ἀργεί 'Ελευσίνα
				ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Σάντο Ντομίνγκο 22/12
				ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Λονδίνο 17/1
				ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. Τσαγκουαράμας 11/1
				ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	α. 'Αντοφαγκάστα 11/1
				ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	α. Δουνκέρκη 12/1
				ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ)	61	20581	ἀργεί Πειραιά
				ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Ρουέν 16/1
				ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΟΡ	72	9983	δ. Γιβραλτάρ 26/12
				ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	δ. Σουέζ 14/12
				ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Φρημάντλ 10/1
				ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	ἀργεί 'Αντίκυρα
				ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	
				ΣΑΥΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	16263	δ. Μπουνομπούτελ 25/12
				ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Ρίο 'Ιανέριο 12/1
				ΣΑΠΦΩ	63	17876	ἀργεί Πειραιά
				ΣΑΡΟΝΙΚ	79	5801	ἀργεί Ρίο 'Ιανέριο
				ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ἀργεί Μπαράγκ
				ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	78	10299	μετον. «ΤΡΑΝΣΠΑΞΙΦΙΚ»
				ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	ἀργεί Λομπίτο
				ΣΑΡΟΝΙΣ	62	13714	ἀργεί Πειραιά
				ΣΕΛΑΣ	63	10947	ἀργεί Γαλαξείδι
				ΣΕΜΕΛΗ	63	11071	στο Φάλλμουθ
				ΣΕΜΕΛΗ	64	9962</	

ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ.....	58	8640
ΣΚΥΡΩΝ.....	64	17487
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ.....	62	8771
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ.....	63	2211
ΣΟΒΕΡΕΐΝ ΣΤΑΡ.....	66	8534
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.).....	67	2439
ΣΟΝΙΝΤ.....	68	11659
ΣΟΥΑΝ.....	63	5404
ΣΟΥΑΝ ΛΕΐ'Κ (δ.).....	61	20433
ΣΟΥΒΑΛΑ.....	67	5367
ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4903
ΣΟΥΝΙΟΝ.....	68	13894
ΣΟΦΙΑ Κ.....	71	15696
ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364
ΣΟΦΙΑ Μ.....	77	16432
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	65	7751
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.).....	65	42810
ΣΠΙΡΙΤ.....	64	10595
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.).....	72	103291
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.).....	64	41260
ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ.....	56	8878
ΣΤΑΜΥ.....	72	30315
ΣΤΑΡ (δ.).....	56	10287
ΣΤΑΡ.....	64	1584
ΣΤΑΡ Ι.....	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ.....	72	18876
ΣΤΑΡ ΓΚΕΐ'ΖΕΡ.....	68	16611
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ.....	68	16612
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ.....	73	14667
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ.....	73	14667
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892
ΣΤΑΡ ΠΡΑΐ'ΝΤ.....	62	15649
ΣΤΑΡ ΣΙΠ.....	62	4357
ΣΤΑΡΛΕΤ.....	77	9881
ΣΤΑΖΙΑ.....	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.).....	76	163810
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.....	69	16789
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.....	52	2445
ΣΤΕΛΛΑ.....	69	23472
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ.....	55	8021
ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.....	73	3700
ΣΤΟΡΚ.....	70	15302
ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ.....	56	8818
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.).....	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ.....	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.).....	72	70507
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576
ΣΥΡΑ.....	77	16380
ΣΥΡΟΣ.....	64	5237
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	66	7952
ΣΧΙΝΙΑΣ.....	65	10115
ΣΟΚΡΑΤΗΣ.....	58	8584
ΣΩΤΗΡ.....	62	21099
ΤΑΑΜΠΟ.....	77	10185
ΤΟΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	78	5778
ΤΟΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	5777
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.).....	66	38260
ΤΑΚΗΣ Η.....	57	6508
ΤΑΚΤΙΚ (δ.).....	74	105422
ΤΑΛΑΒΕΡΑ.....	61	7399
ΤΑΝΙΤ (δ.).....	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ.....	79	12958
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ.....	61	10532
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.....	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ.....	76	11768
ΤΑΡΕΚ.....	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ.....	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ.....	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΐ'Ν.....	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.....	80	15369
ΤΑΖΙΑ (δ.).....	69	63989
ΤΑΖΙΑ.....	62	14150
ΤΑΤΑΐ' ΚΟΥΗΝ.....	66	1677
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.).....	70	73526
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.....	75	14785
ΤΑΤΙΝΑ (δ.).....	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ.).....	77	18707
ΤΕΤΙΕΝ.....	63	9892
ΤΖΑΚΥ.....	84	32247
ΤΖΑΝΙΣ Α.....	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΐ'Υ.....	72	9081
ΤΖΕΐ'ΝΤ.....	74	8915
ΤΖΕΐ'ΝΤ ΙΙ.....	80	9100
ΤΖΕΐ'ΝΤ ΙΙΙ.....	80	9100
ΤΖΕΛΑ.....	62	9571
ΤΖΕΛΕΠΙ.....	67	9173
ΤΖΕΜΙΝΙ.....	66	5450
ΤΖΕΝ Σ.....	67	9171
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	62	16563
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.).....	63	27952
ΤΖΙΝΙ.....	61	11125
ΤΖΟΑΝΝΑ.....	77	19253
ΤΖΟΑΝΝΑ.....	69	15869
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.....	68	14569
ΤΖΩΝ.....	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ.....	77	16278
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΡ.....	77	16380
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ.....	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	70	9074
ΤΖΩΝ Π.....	68	12011

ΤΖΩΝ Π.....	53	2731
ΤΖΩΝΗ.....	65	19750
ΤΖΩΝΝΥ.....	76	9867
ΤΖΩΡΤΖ.....	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ.....	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.....	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ.....	77	11348
ΤΗΘΥΣ.....	73	3717
ΤΗΝΟΣ.....	68	8825
ΤΙΑΡΑ.....	69	9731
ΤΙΜΠΕΣΤΙ.....	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51288
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ.....	77	9437
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	64	15404
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	63	31526
ΤΟΝΥ.....	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	71	9082
ΤΟ ΠΡΩΤΟ.....	72	9824
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.).....	69	41678
ΤΟΥΑΡΕΓΚ.....	74	13639
ΤΟΥΛΙΠ.....	70	32758
ΤΟΥΡΚΙΑ.....	56	4301
ΤΡΑΐ'ΛΑΐ'Τ.....	75	60670
ΤΡΑΐ'ΝΤΕΝΤ (δ.).....	65	41195
ΤΡΑΐ'ΟΥΜΦ (δ.).....	68	46827
ΤΡΑΐ'ΣΤΑΡ (δ.).....	75	68631
ΤΡΑΐ'ΣΤΑΡ (δ.).....	66	36548
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	64	7070
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ.....	67	6756
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.).....	67	58527
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΛΑΐ'Τ.....	66	25327
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ.....	65	21381
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.).....	68	39214
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.).....	67	64646
ΤΡΕΐ'ΝΤΟΥΐ'ΝΤ.....	64	17295
ΤΡΕΐ'ΝΤΟΥΐ'ΝΤ.....	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.....	70	48501
ΤΡΙΒΕΛΣ.....	74	11644
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.).....	62	25717
ΤΡΙΤΩΝ.....	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ.....	66	3048
ΤΡΟΐ'ΕΝΜΠΕΛΣ.....	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580
ΤΡΟΐ'ΕΝΜΠΕΛΣ.....	74	11644
ΤΣΑΡΙΤΥ.....	67	46248
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ.....	65	17713
ΤΣΙΝΤΑ.....	59	2870
ΤΥΧΗ.....	70	10886
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.).....	67	52189
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ.....	68	9266
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502
ΦΑΙΔΕ.....	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ.....	66	1506
ΦΑΙΔΩΝ.....	60	6723
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382
ΦΑΙΔΩΡΑ.....	73	9112
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889
ΦΑΛΚΟΝ.....	60	4100
ΦΑΜΙΛΛΥ Αΐ'ΒΟΥΡΥ.....	77	9977
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΖΕΛ.....	63	9854
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ.....	81	11500
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΟΥ.....	66	10046
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ.....	62	9890
ΦΑΜΙΛΛΥ ΕΙΡΗΝΗ.....	83	12811
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ.....	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ.....	79	11730
ΦΑΝΗΣ.....	55	3382
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ.....	66	1443
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ.....	50	5317
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411
ΦΕΐ'ΡΟΥΐ'.....	83	17217
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22600
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.).....	75	62498
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΣ.....	64	13516
ΦΙΛΩ ΑΥΓΕΡΗ.....	59	7801
ΦΙΩΝ.....	80	11730
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ.....	70	11041
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΐ'ΑΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ.....	69	9992
ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΐ'ΕΡ.....	56	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ.....	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	65	11940
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΛΩΡΑ Ν.....	73	17519
ΦΛΩΡΑ ΙΙ.....	60	5044
ΦΟΙΝΙΞ.....	69	11489
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.....	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΐ'Σ.....	63	18141
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.....	70	10191
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.....	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΐ'ΝΤ.....	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	73	10192
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΐ'Υ.....	66	2999
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.....	72	7006
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.....	71	10192
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι.....	66	1444
ΦΡΑΝΚΥ.....	63	5417
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302
ἀργεί Μανφρεντόνια.....		
α. Λας Πάλμας 23/12.....		
ε. Σχίζεϊν 13/12.....		
δ. Παναμά 14/1.....		
ε. Πειραιά 3/1.....		
α. Θέουτα 25/12.....		
α. Π. Πάλμας 14/1.....		
ἀργεί Χαλκίδα.....		
ε. Θεσσαλονίκη 24/11.....		
ἀργεί Ρίβερ Ντάρτ.....		
ε. Νόρντονχαμ 6/1.....		
ἀργεί Χαλκίδα.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Σιγκαπούρη 15/12.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ε. Πειραιά 6/1.....		
α. Ρίο Γκράντε 25/12.....		
δ. Κων/πολη 29/12.....		
ε. Ν. Ύορκη 10/1.....		
α. Μπαλάο Τέρμιναλ 29/12.....		
ἀργεί Στυλίδα.....		
υπό παραλαβή.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Γένοβα 29/12.....		
επισκευές Πειραιά 29/11.....		
ε. Ντόνγκες 13/11.....		
α. Μπούλεν Μπαϊ 19/12.....		
α. Σ. Νικόλας Μπαϊ 14/12.....		
ε. Μανφρεντόνια 30/12.....		
ε. Λά Παλιές 6/1.....		
ε. Ρίεκα 13/12.....		
ε. Βιτόρια 18/12.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ε. Ντάρ ες Σαλάμα 15/12.....		
α. Γένοβα 10/12.....		
δ. Γεβραλτάρ 4/1.....		
ε. Γάνδη 12/1.....		
α. Φιλαδέλφεια 17/12.....		
α. Άμβέρσα 18/1.....		
ε. Σάρροχ 12/1.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Ρουέν 11/1 για Νουαντίμπου.....		
ἀργεί Ν. Όρλεάνη.....		
ε. Τζέντα 14/1.....		
α. Μπανγκόκ 30/12.....		
επωλήθη.....		
ε. Τζέντα 12/1.....		
α. Μπιζέρτα 10/1.....		
ἀργεί Στυλίδα.....		
ε. Βαρκελώνη 14/1.....		
α. Καράτσι 31/12 για Ίβαν.....		
α. Μπ. Άϊρες 11/11.....		
ε. Φιλαδέλφεια 15/12.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Σιγκαπούρη 10/1.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Μπαϊόρα.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
δ. Ντουμπάϊ 18/12.....		
α. Ούντεβάλλα 4/1.....		
ἀργεί Έμδεν.....		
α. Πειραιά 27/12.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Ήμοχαβεν 5/12.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Σύντεϊ 14/1.....		
ε. Ρουέν 13/1.....		
ε. Νάπολη 12/1.....		
υπό παραλαβή.....		
ε. Χάμπτον 15/1.....		
ἀργεί Χαλκίδα.....		
δ. Σουέζ 9/1.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Σιγκαπούρη 10/1.....		
α. Άλγκεϊρας 2/1.....		
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 20/12.....		
α. Αύγουστα 4/1.....		
α. Φός 6/1.....		
α. Χιούστον 3/1.....		
ἀργεί Έλευσίνα.....		
ἀργεί Έλευσίνα.....		
α. Σάν Φρανσίσκο 30/12.....		
α. Ν. Ύορκη 13/1 για Άρούμπα.....		
α. Σαβάνα 4/1 για Αϊγυπτο.....		
ε. Π. Σάϊντ 13/1.....		
υπό παραλαβή.....		
α. Σιγκαπούρη 8/1.....		
δ. Σουέζ 7/1.....		
ε. Πειραιά 7/1.....		
α. Φός 4/1.....		
α. Λά Πλάτα 7/1.....		
ε. Πασαγιές 2/1.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
δ. Π. Σάϊδ 10/11.....		
α. Λας Πάλμας 12/1.....		
δ. Σουέζ 8/1.....		
ε. Παρανάγουα 7/1.....		
ε. Μπαντίρμα 25/12.....		
α. κόδιε 14/1.....		
α. Αύγουστα 23/12.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ε. Λάρνακα 23/12.....		
ε. Σ. Άννα Μπαϊ 11/12.....		
ἀργεί Χαλκίδα.....		
ε. Μομπάσα 24/11.....		
στο Χόρ αλ Ζουμπάρ.....		
α. Ντόρμπμαν 28/12.....		
ε. Σίμπα 9/1.....		
α. Λόμε 12/1.....		

ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Μάουντ Μανγκάκου 6/1
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	ε. Τακόμα 16/1
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	α. Λός Πάλμας 5/1
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 30/12
ΦΡΟΣΩ	70	18328	δ. Παναμά 29/12
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	δ. Σουέζ 14/1
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Ντάρμπαν 8/12
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ε. Σαλβαντόρ 10/1
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Σάν Λορένζο 6/1
ΦΩΦΩ Α.	82	25200	υπό ναυπήγηση
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Ντεμεράρα 15/1
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	αργεί Πειραιά
ΧΑΡΡΥ Δ.	69	4025	ε. Μομπάσα 5/1
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ε. Μπ. "Αίρες 11/1
ΧΑΡΗΣ	68	2918	α. Μαλάγα 28/12
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ε. "Ικόνιο 8/1
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	αργεί Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366	δ. Ντόβερ 12/1
ΧΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	69	10016	α. Μαντράς 2/1
ΧΙΑΝ ΓΟΥΔΙΝΘ	68	10016	δ. Παναμάς 8/11
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	ε. Μαντράς 13/1
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Τζέντα 23/12
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ε. Ρουέν 8/1
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	α. Λός "Αντζελες 11/1
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	ε. "Αλεξάνδρεια 15/1
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	δ. Σουέζ 29/12
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Βανκούβερ 22/12
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	α. Ναυλάκι 26/12
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σάν Νικόλας Μπαϊ 15/1
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	αργεί Έλευσίνα

ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	ε. "Αμβέρσα 11/1
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	αργεί Πειραιά
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	αργεί Πειραιά
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Πειραιά 13/1 για Α. Θεόδωροι
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	α. Πόρτσμουθ 12/1
ΧΛΟΗ	75	16421	αργεί "Αργοςτόλι
ΧΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΝ	71	17187	υπό παραλαβή
ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433	αργεί Ν. "Ορλεάνη
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67	3831	αργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	αργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Ν. "Ορλεάνη 4/1
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	αργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Ν. "Ορλεάνη 8/11
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Κολούμπια Ρίβερ 21/12
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	αργεί Πειραιά
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. "Ικόνιο 1/1 για "Ιταλία
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΑΡΑ	56	8524	υπό παραλαβή
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ	65	7952	ε. Βρέστη 17/12
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Σιγκαπούρη 10/1
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	ε. Κάρατσι 15/1
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	αργεί Έλευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	αργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	αργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	αργεί Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	αργεί Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	αργεί Πειραιά

« ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ »

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, Πειραιάς

Τηλέφωνα: 417 8858 — 412 2637 — 417 8869

Νέα Ταχυδρομική Διεύθυνση: Ταχ. Θυρίς 80076 185 10 Πειραιάς

Διευθυντής
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Νοταρά 77, Πειραιάς

Διευθυντής Συντάξεως
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ
Σερήφου 50 & "Αχαρνών

Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ
Πλ. Κανάρη 15, Πειραιάς



Τά υπό ξένες σημαίες



Πλοία που σημειώνονται με αστερίσκο (*) δεν είναι συμβεβλημένα
 με το NAT και πλοία τα όποια δεν φέρουν ένδειξη σημαίας
 είναι λιβεριανά

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	ε. Φός 15/1
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	ε. Ντόρμαν 1/10	ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	ε. Χιούστον 5/1
ΑΓΙΑ MARINA	67	43450	ε. Ντόρ-ες-Σαλάμ 21/12	ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Πειραιά 9/9
ΑΓΙΑ MARINA (M.)	66	12374	άρχει Πειραιά	ΑΝΝΑ Α. (Μάλτ.)	57	10376	δ. Σουέζ 22/12
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	ε. Βενετία 3/1	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501	ε. Άνναπολη 16/1
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Κύπρου Κρίστιδ/1	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΕΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	ε. Πειραιά 13/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΝΤΕΣΤΕΝΤΙΑ (π.)	70	10886	ε. Γκέρλιντον 10/1
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	α. Φός 2/1	ΑΝΤΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	ε. Τζέντα 5/1
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	ε. Ταμπικό 8/1	ΑΝΤΕΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	9122	α. Λας Πάλμας 11/1
ΑΓΚΟΡΑΣ (Μάλ.)	62	8975	δ. Σουέζ 9/9	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Σίντι Κερπ 26/12
ΑΓΛΑΪΑ VII (π.)	74	8944	α. Τσίμπα 7/1 για Τζέντα	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	άρχει Τραπάνι
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Ν. Όρλεάν 13/1 για Γιοκοχάμα	ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	ε. Βενετία 1/1
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	στό Κάδιξ 18/1	ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	ε. Γάνδη 12/1
ΑΔΕΛΩ (δ.)	57	20745	άρχει Πειραιά	ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	ε. Ριγίεκα 14/1
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	άρχει Σάν Πέντρο	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	ε. Ρότερνταμ 6/1	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	έπισκευς Ν. Υόρκη 1/12	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ (π.)	60	3500	α. Τζέντα 26/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	ε. Τέρα 6/1	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Ρίο Ίανέιρο 7/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Γιβραλτάρ 17/1	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	δ. Σουέζ 23/12	ΤΣΑΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	α. Ν. Όρλεάν 13/1
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Χιμέι 12/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Πειραιά 15/1	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	άρχει Λευκάδα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	δ. Κων/πολη 12/1	ΑΡΗΣ (κ.)	59	4532	ε. Άντεν 28/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	ε. Φουτζέιρα 14/1	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	δ. Κων/πολη 17/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Κων/πολη 12/1	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	α. Τζέντα 29/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	άρχει Πειραιά	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	ε. Πύλο 2/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	δ. Σουέζ 21/11	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	ε. Τενερίφ 11/1	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Τζουάιμα 4/1
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	άρχει Πειραιά	ΑΡΧΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. Άλγκεθίρας 3/11
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	άρχει Άμστερνταμ	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	άρχει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Ίλεορ 27/12 για Καμπάνα	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	12798	δ. Π. Σαίδη 4/1
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΪΣΤΟΜ (π.)	72	11185	α. Πειραιά 27/12 για Ρωσία	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (π.)	74	12498	α. Λας Πάλμας 10/1	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Μπορντό 7/1
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Σουέζ 1/10	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	δ. Σκώ 16/1
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	α. Ρίο Ίανέιρο 8/1	ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	ε. Σεβίλλη 24/12
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	ε. Σχέζον 16/1	ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	ε. Πειραιά 2/1
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	ε. Βίλα Κονστιτιούσιον 15/1	ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	άρχει Άστακό
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	στό Χάρ 4 Ζουμπάρ	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΓΛΗ (π.)	71	1453	ε. Κέιπ Τάουν 23/12
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205	δ. Κων/πολη 8/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	69	7574	σημαία Κύπρου
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Τζέντα 5/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	άρχει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΑΪΌΝΗΡ (π.)	69	9199	ε. Άλεξάνδρεια 18/12	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	άρχει Τρινκομάλη
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	α. Ρεσίφε 17/12 για Άλγερία	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	α. Σιγκαπούρη 16/12
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	ε. Ντόρμαν 14/1	ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	α. Ν. Όρλεάν 5/1
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	α. Πειραιά 5/1	ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078	στό Σάντος 16/1
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	69	9199	ε. Ρεσίφε 2/1	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	δ. Κων/πολη 20/12
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	δ. Κων/πολη 18/12	ΒΑΓΓΕΛΗΣ (π.)	69	12360	α. Νταβόο 8/12 *
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Σηάτλ 16/1				
ΑΪΪΚΟΝ *	71	27958	ε. Κολούμπια 30/12	ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	ε. Λάγος 30/11 *
ΑΪΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	ε. Άντοφαγκάστα 15/1	ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	ε. Πειραιά 15/1
ΑΪΪΝΤΗΑΛ (Μάλτ.)	65	9223	α. Κολόμπο 15/12	ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	δ. Κων/πολη 8/1
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	α. Ταργκίνα 28/12	ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	δ. Επτάνησα 2/12
ΑΪΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	α. Ν. Όρλεάν 3/12	ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	δ. Ντουμπάι 18/12
ΑΪΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	ε. Τσάνα 8/1	ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	άρχει Πειραιά
ΑΪΪΡΗΝΣ ΡΑΨΟΝΤΥ (κ.)	67	29256	άρχει Πειραιά	ΒΕΝΟΥΣ (Μάλτ.)	62	4991	ε. Σπλίτ 15/1
ΑΙΤΖΜΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	άρχει Μομπάσα	ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪΆΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	μεσογειακές μεταφορές
ΑΙΤΖΜΑΝ ΣΙ (μ.)	73	57761	ε. Νάβρικ 18/1	ΒΕΡΑ *	65	24314	α. Ν. Όρλεάν 9/12
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	α. Κολόμπο 18/12	ΒΙΚΤΩΡΥ V (π.)	62	10403	υπό παραλαβή
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Ν. Όρλεάν 30/12	ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ *	72	19654	δ. Σουέζ 3/1
ΑΚΤΗ.	77	17395	α. Βικτόρια 15/1	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	α. Μίνα άλ Φαχάλ 26/11
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Ρας Τανούρα 4/1	ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Κάρατι 31/12
ΑΛΕΝΤΕΪΆ (δ.)	70	51615	άρχει Έλσεούια	ΒΟΛΤΕΡΑ (π.)	70	3025	ε. Ίκόνιο 27/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ.)	71	68731	ε. Ν. Υόρκη 10/1	ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716	δ. Κων/πολη 9/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Λεμεσό 19/12 για Βενγάζη	ΓΑΛΛΑΤΕΙΑ *	56	9537	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	δ. Έλσινόρε 8/1	ΓΑΛΗΝΗ *	55	9418	άρχει Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΪΣ (π.)	69	10722	α. Κέιπ Τάουν 28/12	ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	άρχει Άλιβέρι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Άλιβέρι 6/8	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. *	70	10006	α. Τζέντα 12/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ *	58	4877	α. Χάιφα 12/1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	έπισκευς Μομπάσα 4/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Κ. (λιβ.δ.)	60	12762	επιπλήθη Ίνδους διαλυτές	ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	69	12042	δ. Παναμά 26/12	ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491	ε. Γκάρστον 16/1
ΑΛΕΞΗΣ	64	6252	στό Λάγος 5/12	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ (π.)	67	13091	α. Μπελαγουάν 30/11 για Σιγκαπούρη
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ.	65	18389	δ. Ντουμπάι 14/1	ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Μάλτ.)	68	28879	στο Μισισσιουπι
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	α. Καρθαγένη 10/1	ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	δ. Κων/πολη 30/12
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	μετατρέπεται Σέμεντ Κάρριερ	ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069	άρχει Μαλάλαγκ Μπαί
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	υπό παραλαβή	ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	στή Λας Πάλμας
ΑΛΚΜΑΝ *	66	27985	άρχει Χώγκεσαντ	ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	υπό παραλαβή
ΑΛΚΜΗΝΗ Α. (Μ.)	57	8898	δ. Κων/πολη 5/1	ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12087	ε. Μπαντάρ Άμπας 1/10
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	άρχει Άλιβέρι	ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μάλτ.)	59	8647	έπισκευς Πειραιά
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	άρχει Πειραιά	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)		10073	έπισκευς Γκνάνσκα
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	α. Τολεράν 12/10 για Μαπούτο	ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (μ.)	66	3849	α. Ν. Όρλεάν 4/12
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	ε. Χάρβη 15/1	ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Αιγούστα 13/1 για Α. Θεόδωροι
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΌΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Μπελέν 9/1 για Σάντος	ΓΚΑΖ ΠΑΪΌΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Σάντο Καστίλο 27/12
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	δ. Παράνγκουα 4/1	ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Αιγούστα 4/1 για Μπόργκ Ίσολμ
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	έπισκευς Γιοκοχάμα	ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	άρχει Πειραιά
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. Μπλούφ 15/1	ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	άρχει Πειραιά
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	ε. Πειραιά 3/12	ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ.	65	1222	α. Τέινμαουθ 23/12
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	άρχει Κάρατι	ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στην Καζαμπλάνκα
ΑΜΠΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ.	62	8530	ε. Άμπιτζάν 17/12
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	α. Αιγούστα 11/1	ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004	α. Ίκόνιο 31/12 για ΗΠΑ
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231	ε. Χιούστον 11/1	ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	70	12253	α. Τέρα 12/1 για Λάγος
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΪΛΑΝΤ.	67	21457	α. Ρας Τανούρα 5/1	ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ.	78	5351	ε. Άμπιτζάν 22/12
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	δ. Παναμά 8/12	ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕΪ (π.)	65	21261	ε. Φλόσσιονγκ 1/1
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Σιγκαπούρη 12/1	ΓΚΛΑΝΤ ΑΪΪΛΑΝΤΕΡ I.	68	1804	μετον. «ΑΤΛΑΝΤΙΚ»
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Γιοκοχάμα 7/1	ΓΚΛΑΝΤ ΓΟΥΪΝΤ ΝΤ π.	70	11525	δ. Σουέζ 10/12
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Τοκουούμα 25/12	ΓΚΛΑΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	α. Άμβούργο 5/1 για Ν. Αφρική
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Κολοούμπια ρίβερ 8/1	ΓΚΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8628	ε. Μπαντάρ Άμπας 17/12
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	άρχει Πειραιά	ΓΚΛΑΝΤ ΛΑΪΌΝ.	64	10141	έγκατελείφθη Περισκό
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204					

ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π)	68	9067	α. Καρατάσι 1/1	ΙΝΔΙΑΝΑ (λιβ.)	77	11280	ε. Σαλβαντόρ 31/12
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ)	66	36276	αργεί Ν. Όρλεάνη	ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	ε. Ήμινχαμ 22/12
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (π)	62	8891	δ. Σουέζ 27/10	ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ π	63	10141	α. Βρέμη 6/1 για Ίβαν	ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (Μαλ)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	αργεί Αλιβέρι	ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΊΣ (Μαλ)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (π)	68	9070	ε. Σουάιμα 28/12	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΊΝΤ (Μαλ)	45	3684	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388	α. Τζέντα 21/12	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΓΟΥΝΤ ΠΑΊΟΝΗΡ (π)	60	4470	α. Ν. Όρλεάνη 16/12	ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μαλ)	61	5201	δ. Κων/πολη 1/1
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (π)	68	9079	α. Ούμ Σάιντ 2/11	ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (π)	68	9067	ε. Ούμ Σάιντ 30/12	ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΎΛΟΡ (κ)	74	3279	α. Π. Άρβουρ 9/12	ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΕΣΣΕΣ (π)	61	8999	α. Σάν Νικόλας (Αργ.) 15/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ (π)	60	11838	επώληθη Ίνδους διαλυτές	ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (Μαλ)	52	7304	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ (π)	75	3523	α. Π. Άρβουρ 9/12	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΎ (Μαλ)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (π)	57	9079	επώληθη Ίνδους διαλυτές	ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Λάγος 5/12	ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ (π)	58	8891	αργεί Πειραιά	ΙΟΣ Ι (π)	70	3971	στον Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ (π)	67	38636	α. Άμβέρσα 12/1	ΙΣΜΗΝΗ (π)	68	4202	δ. Κων/πολη 27/11
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (π)	67	42273	αργεί Ν. Όρλεάνη	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Τακόμα 14/12
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (π)	62	8631	δ. Σουέζ 12/10	ΙΩΑΝΝΗΣ (κ)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΊΝΤΕΡ π	73	6415	α. Βαλτιμόρη 6/1	ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΙΙ (κ)	60	4067	ε. Τζέντα 3/1 *
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ)	70	9954	α. Π. Κήλογκ 22/12	ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (π)	61	10934	αργεί Άστακό *
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π)	75	3520	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 13/1	ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (π)	60	10934	αργεί Άστακό
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	α. Ν. Όρλεάνη 9/1	ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	ε. Κουνταλόρ 27/12
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ (π)	60	7187	α. Χιούστον 31/12	ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	59	5051	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (Ονδ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9	ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. Αμερικής
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΊΖΟΝ (π)	67	38636	α. Άμστερνταμ 15/1 για ΗΠΑ	ΚΑΛΙΣ ΣΚΑΎ (π)	60	4240	αργεί Γάνδη
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΛΛΙΟΠΗ (π)	60	5323	ε. Κολόμπο 3/12
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ)	68	8915	ε. Αλεξάνδρεια 24/12	ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ)	69	4229	α. Μόντρεαλ 14/1
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	αργεί Πειραιά	ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. Φερόλ 3/1
ΓΟΥΣΤΓΟΥΊΝΤ	70	11329	α. Ν. Όρλεάνη 15/12	ΚΑΛΥΝ (κ)	69	11430	α. Λάγος 27/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΥΤΙΑΙΤΥ	83	24500	ε. Ρίο Ίανείρο 5/1	ΚΑΛΥΨΟ (π)	69	5997	δ. Π. Σάϊδ 13/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Άμβέρσα 15/1	ΚΑΝΙΚΑ (π)	60	3840	α. Βουβόνη 9/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ)	81	40357	α. Φρημάντλ 5/1 για Περισκό	ΚΑΠΑΛ (κ)	55	1599	α. Μαπούτο 29/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Ν. Όρλεάνη 12/1	ΚΑΡΝΤΙΦ (κ)	57	3826	αργεί Π. όφ Σπαιήν
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΊΤΟΡ	68	22782	ε. Μανίλα 18/11	ΚΑΡΝΤΙΦ ΑΝΔΡΕΑΣ (π)	63	16984	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕΊΤΣΑΡ	67	23347	δ. Γιβραλτάρ 14/1	ΚΑΡΝΤΙΦ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ)	54	10905	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Λισσαβόνα 10/1 για Βερμούδα	ΚΑΡΝΤΙΦ ΑΛΕΚ (κ)	67	8927	ε. Σάν Πέντρο 17/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Κέιπ Τάουν 6/1	ΚΑΡΝΤΙΦ ΓΡΕΓΟΡ (δ.π.)	54	10993	α. Άνγκρα ντ'ος Ρέις 16/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ)	70	56799	α. Γκιζόν 27/2	ΚΑΡΝΤΙΦ ΝΑΞΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Σάν Νικόλας 6/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ)	71	56800	α. Λ. Άντζελες 11/12	ΚΑΡΝΤΙΦ ΝΙΚΟΛΑΣ (π)	62	9222	α. Ντακόρ 28/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ)	72	114710	α. Μίνα δλ Φαχλ 14/1	ΚΑΡΝΤΙΦ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	18000	ε. Κων/πολη 12/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ)	73	114933	αργεί Πειραιά	ΚΑΡΝΤΙΦ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ)	66	3168	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (π)	57	9158	αργεί Πειραιά	ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ)	78	126261	ε. Πειραιά 26/12	ΚΑΡΕΝ (π)	66	16301	δ. Μπρουνσμπουέλ 13/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ)	79	126260	α. Γιοκαίχι 23/11	ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	ε. Γένοβα 13/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ)	71	102326	αργεί Πειραιά	ΚΑΡΝΤΙΦ (κ)	71	9206	α. Σιγκαπούρη 7/1
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π)	45	2740	αργεί Χαλκίδα	ΚΑΡΡΑΣ (π)	62	10834	α. Γάνδη 11/1 για Βενετία
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ)	60	6235	δ. Σουέζ 14/1	ΚΑΣΟΣ (κ)	53	2806	αργεί Χαλκίδα
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	α. Φιλαδέλφεια 6/1	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	α. Θεσσαλονίκη 16/90
ΔΕΦΝΗ (μ)	63	30886	επισκευές Ν. Ύόρκη 21/12	ΚΑΣΤΑΝΙΑ (π)	81	3900	α. Ντάρμπαν 15/1
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	ε. Ρίο Ίανείρο 10/1	ΚΑΣΤΑ (κ)	72	17674	α. Χάλιφαξ 5/1
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	υπό παραλαβή	ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΊΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Νακάλα 10/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β. (π.)	61	2981	ε. Π. όφ Σπαιήν 14/12	ΚΑΣΤΟΡ (κ)	63	8671	α. Αιγύπτια 29/12
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μαλ.)	61	7838	ε. Ντουμπάϊ 2/1	ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σαουδική Άραβία
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ)	68	50999	α. Σιγκαπούρη 20/12	ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π)	62	5870	ε. Πειραιά 21/11
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Σιγκαπούρη 5/1	ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π)	65	9799	α. Θέουτα 13/1
ΔΟΤΩ	68	35191	δ. Γιβραλτάρ 13/1	ΚΕΊΊ Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	α. Λός Πάμας 25/12
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ)	69	10625	ε. Μπαντάρ Χομεϊνί 10/12	ΚΕΡΒΑΝ (π)	61	10444	ε. Λεμεσό 21/12
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑΊΤ (κ)	67	21706	ε. Τζέντα 12/2/83
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ. (π.)	62	8399	δ. Δαρδανέλια 17/12	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒΣ	52	5674	α. Π. Σάϊδ 13/1
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	αργεί Άστούρια	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-	57	5250	αργεί Έλευσίνα
ΕΚΤΩΡ (κ)	72	4922	α. Ρουέν 14/11	ΤΥ (Μ)	61	13308	στον Πειραιά
ΕΛΕΊΣΤΡΙΑ IV (κ)	52	2484	ε. Πειραιά 3/12	ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π)	75	176009	δ. Σουέζ 3/12
ΕΛΕΊΣΤΡΙΑ V (κ)	55	4037	ε. Σάν Φραγκίσκο 14/1	ΚΛΕΛΙΑ (κ)	75	20880	δ. Ντουμπάϊ 22/12
ΕΛΕΝ	67	27989	αργεί Χώγκεσαντ	ΚΛΕΟΙ Ι (π.δ.)	59	4336	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Τσίμπα 24/12	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ ΙΙ (μ)	57	14070	α. Καζαμπλάνκα 29/12
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Τουμπάρδο 30/12	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΊΝΤΕΡ	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ)	65	38279	α. Νάπολη 31/12	ΚΟΡΑΛ (κ)	60	5991	ε. Κων/πολη 26/12
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ)	65	9894	δ. Παναμά 1/1	ΚΟΡΦΟΣ Ι. (κ)	51	7126	αργεί Πειραιά
ΕΛΙΣΑΜΠΕΘ Ι (π.δ.)	59	12662	μετον. ΡΕΓΓΙΝΑ ΙΙ Παν.	ΚΟΥΡΚΟΝ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Βανγκαρέ 9/1
ΕΛΙΝΑ (κ)	67	24766	α. Μπουένος Άϊρες 21/12	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Όκλαντ 9/1
ΕΛΕΝΙΚ ΑΊΛΑΝΤ (Σιγκ.)	82	5225	μετον. ΑΊΤ ΑΛΑΝΤ (Μαλ.)	ΚΟΥΡΙΟΝ (κ)	59	20514	α. Ντόχα 8/12
ΕΛΕΝΙΚ ΚΕΊΊ Π (Σιγκ.)	82	4280	ε. Λάρνακα 1/12	ΚΡΑΝΑΟΣ (π)	59	3354	δ. Παναμά 23/12
ΕΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (σιγκ.)	81	4280	ε. Άμβούργο 1/12	ΚΡΑΝΤΩΡ (π)	64	2304	δ. Παναμά 15/1
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	δ. Γιβραλτάρ 22/12	ΚΡΑΤΙΔΑΟΣ (π)	60	3995	δ. Παναμά 26/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344	α. Μπαχρέιν 13/1	ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Γιοκοχάμα 10/1	ΚΡΟΙΣΟΣ (λιβ.)	58	5058	ε. Αλεξάνδρεια 15/1
ΕΛΛΗ (Μαλ.)	66	9135	α. Μπιλμπάο 10/1	ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Ντάρμπαν 12/1
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές	ΚΥΚΛΩΠΑΣ (λιβ.)	57	9118	α. Ντουμπάϊ 17/11
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (Μαλ.)	69	12102	α. Χόγκ Κόγκ 24/12	ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	αργεί Ίτέα
ΕΛΝΤΑΝΙΑ (κ)	65	7498	α. Μονφαλκόνε 27/12	ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	ε. Βουβόνη 9/1
ΕΝΑΜΕΛ (κ)	60	5513	αργεί Άστακό	ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (κ)	65	10596	μεταφορές Περισκο
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ ΙΙ (π)	64	32756	στο Ντουμπάϊ 1/8	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π)	67	26493	αργεί Έλευσίνα
ΕΣΤΙ (π)	72	10351	ε. Ν. Όρλεάνη 13/1	ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ)	63	24424	α. Σάο Σεμπαστιάο 2/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-	67	11056	υπό παραλαβή
ΕΥΑΛΗ (π)	59	7059	αργεί Πειραιά	ΖΟΣ (κ)	60	3325	ε. Βενετία 15/1
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	αργεί Ίτέα	ΚΩΣΤΗΣ (Μαλ.)	59	6140	αργεί Πειραιά
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Γκνάνσος 8/1 για Σάντος	ΛΑΙΔΗΛΛΑΊΚ (π.)	71	13166	ε. Βουβόνη 7/1
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Μόμπιλ 7/1 για Δουνκέρκη	ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	δ. Παναμά 27/12	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΒΥ (δ.)	53	11230	αργεί Πειραιά
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π)	69	10900	ε. Πρόβιντενς 28/12	ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	υπό παραλαβή
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	αργεί Ίτέα	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	προς διάλυση Μπουσάν
ΖΑΚ (π.)	62	10028	παργεί Ρίβερ Μπλακγουάτερ	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π)	78	11162	ε. Κολόμπο 15/1
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	α. Αλεξάνδρεια 14/1	ΛΑΡΑ (κ)	56	6921	προσάραξε Τίραν
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	α. Νταμμάμ 30/12	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Σιγκαπούρη 1/1
ΖΗΝΑ (λιβ.)	68	31093	δ. Έλσινόρε 10/1	ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ)	69	2993	α. Πασαγιές 28/12
ΖΙΝΚ ΤΡΕΊΝΤΕΡ(π)	66	10051	α. Σιγκαπούρη 31/12	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	ε. Πόιντ Πιέρ 26/12
ΖΗΝ	79	16379	ε. Ντάρμπαν 17/1	ΛΕΜΠΟΝ (κ)	60	4068	α. Έλευσίνα 15/12
ΖΗΝΑ	79	16390	α. Όζόκα 4/1	ΛΕΝΑ	68	22449	δ. Κων/πολη 29/12
ΗΡΑΚΛΗΣ (π)	57	2875	α. Πειραιά 22/12 για Τζέντα	ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (π)	63	8427	ε. Σάν Πέντρο 16/11
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)	58	5266	υπό παραλαβή	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (π)	61	8627	α. Ν. Όρλεάνη 30/12
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)	53	5691	αργεί Πειραιά	ΛΕΤΑ (κ)	55	1000	μεταφορές Ίνδονησίας
ΗΣΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	63	29739	ε. Μπαχόμες 6/10	ΛΕΥΘΕΡΩ (π)	62	14027	ε. Μπουσιρ 24/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Σιγκαπούρη 1/1	ΛΕΥΚΑΣ (κ)	65	2435	δ. Κων/πολη 11/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Μπάσσα	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Κόμπε 6/1 για Σηάτλ
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	765	37431	αργεί Άγ. Δομνίκο	ΛΗΤΩ ΙΙ (π)	72	6106	α. Άμπιτζάν 25/12
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	αργεί Άγ. Δομνίκο	ΛΙΑΛ (π.)	50	2734	αργεί Σάρφα
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Σιγκαπούρη 1/12	ΛΙΑΛΙΜΑΡΕ (κ)	68	1599	α. Π. Ήλιζαμπεθ 3/1
ΘΕΑΝΩ (κ)	69	10650	α. Ρεσίφε 19/11 για Άλγερία	ΛΙΤΣΑ	77	6228	ε. Πειραιά 12/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π)	61	9266	δ. Μπρουνσμπουέλ 31/12	ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	α. Σάν Χουάν 7/1
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ)	58	11765	ε. Γκιζόν 19/12	ΛΟΎ ΑΛΤΥ (κ)	71	22523	α. Γένοβα 11/1
ΘΕΟΧΑΡΗΣ (π.)	68	9803	μετον. ΑΛΙΣ ΣΤΑΡ				α. Έμδεν 10/1 για Χάλιφαξ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΙΙ (κ)	60	3847	δ. Π. Σάϊδ 6/1				
ΘΥΕΛΛΑ (μ)	66	40933	ε. Ν. Ύόρκη 14/1				
ΙΜΑ	68	27989	α. Κολόμπια ρίβερ 9/1 για Κορέα				

ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	α. Τζέντα 18/12
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	υπό παραλαβή
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	(2)	11229	α. Λ. Πάλας 31/12
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	α. Σιγκαπούρη 22/12
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Σουάιμα 13/12
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	36881	δ. Ντόβερ 15/1
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	ε. Άμβούργο 14/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	ε. Θέουτα 17/11
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Σάντος 24/12 για Ταμπίκο
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	άρχει Γάνδη
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	δ. Π. Σαΐδ 9/1
ΜΑΡΘΑ Α. (π.)	59	8596	άρχει Μπιλμπάο
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	α. Κ. Κρίστι 3/1
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Ριγίκα 14/1
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13359	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	ε. Τζέντα 15/1
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	δ. Γιβραλτάρ 16/1
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Χιούστον 27/12
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δ.)	85	46941	ε. επωλήθη Διαλυτές Φορμάδες
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ)	69	8773	α. Ικόνιο 20/12 για Τυνησία
ΜΑΡΙΝΕΡ ('Ονδ.)	60	5760	δ. Π. Σαΐδ 15/1
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	στο Ντουμπάι
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	ε. Πειραιά 15/1
ΜΑΡΙΝΙΚΗ (κ.)	73	86098	α. Λός Πάλας 8/1
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.κ.)	66	57027	α. 'Αιν Σούκνα 7/1
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Σουέζ 16/1
ΜΑΡΙΦΙΛΙΠ ('Ονδ.)	58	2140	στη Βερμούδα
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	στο 'Αρζ(β 14/1
ΜΑΡΙΩ	65	17238	άρχει Στυλίδα
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	άρχει Λευκάδα
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στο Κούλ ντε Σάκ 14/1
ΜΕ'ΙΟΝ II (π.)	61	7351	προσάραξε Λάγος
ΜΕΛΟΥΤΥ	69	6200	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/1
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	άρχει Κουβέιτ
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	δ. Σουέζ 13/1
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μπόνου (άποθηκη)
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)	61	9194	ε. επωλήθη 'Ισπανούς διαλυτές
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Λός 'Αντζελες 13/1
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	α. Λαττόκια 10/1
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	άρχει Πειραιά
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75125	επισκευές Πειραιά
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. 'Αλεξάνδρεια 16/1
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	μετο ΣΤΡΑΒΓΚΑΜ (Κύπρ.)
ΜΗΛΟΣ VI(κ.)	59	4668	ε. Πειραιά 14/1
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	ε. Τζέντα 14/1
ΜΙΑ	80	15552	α. Ντάρμπαν 1/1
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	35000	ε. Ναγκόγια 7/1
ΜΙΛΑΝΤΑ Α. (Μ)	56	8985	δ. Κων/πολη 14/1
ΜΙΜΗ Μ. (Μάλ.)	69	13525	ε. Τέμα 27/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/1
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	δ. Παναμά 10/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Τάμπα 10/1
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/12
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Κόρπους Κρίστι 7/1
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	δ. Παναμά 5/1
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/1
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/12
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ντεμεράρα 12/1
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (π.)	71	1584	α. Ντεμεράρα 12/1
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	ε. Ταμπίκο 16/12
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Κ. Κρίστι 7/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Χιούστον 12/1
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/1
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/11

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/11
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	άρχει Βοστώνη
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (π.)	61	3943	α. Πειραιά 13/12
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλ.)	59	5384	α. Τζέντα 12/1
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Π. Σαΐδ 25/12
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	ε. Τύνιδα 6/1
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.)	57	2281	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	δ. Σουέζ 30/12

ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	υπό παραλαβή
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ I. (π.)	65	31779	ανάμενει Φουτζέιρα
ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	υπό παραλαβή
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ	73	56273	α. Άμβέρσα 21/12 για Καναδά
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	άρχει Ν. 'Υόρκη
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	άρχει Ν. 'Υόρκη
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.)	73	31861	ε. Ουλάσν 26/12
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	προσάραξε Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	υπό παραλαβή
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	α. Σηάτλ 12/1 για 'Απωνία
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Άλγκεθίρας 12/1
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	δ. Σουέζ 5/1
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	α. Δουνκέρκη 12/1
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/1
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	α. Πειραιά 16/1
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	στη Καβάλα
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλασσας
ΝΕΠΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/1
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άρχει 'Ιτέα
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	α. Πειραιά 30/12 για 'Αλεξάνδρεια
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άρχει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ε. Πειραιά 9/1
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	άρχει Μπαράκ
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	άρχει Σπέτσες
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	ε. Σύρο 16/12
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/1
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	α. Πόρτο 'Εμπεδόκλε 30/12
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	α. Χιούστον 12/1
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	ε. Άμβούργο 5/1
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Μπαχρέιν 11/1
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	άρχει Χαλκίδα
ΝΙΜΑΣ Ι. (π.)	56	3274	στο Σουδάν
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	ε. 'Αλεξάνδρεια 6/1
ΝΙΟΒΗ (Μάλ.)	69	21427	ε. Μπαντάρ Άμπας 11/1
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	ε. Πειραιά 15/1
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	άρχει Σήρνες
ΝΟΜΑΡΝ ΝΑ'Γ'ΑΝΤ	67	22817	ε. Χασιμόνχε 18/12
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	ε. Μπρέικ 16/1
ΝΤΑΝΙΕΛ II(π.)	69	1999	α. 'Αλεξάνδρεια 5/1
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	α. Θεόντα 4/1
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Ρουέν 7/1 για Αίγυπτο
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	άρχει Μίνα Σάκρ
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	υπό παραλαβή
ΝΤΕΝΕΜΠ (π.)	68	2534	α. Βαρκελώνη 5/1
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	ε. Ντάρμπαν 10/1
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	δ. Κων/πολη 7/1
ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854	δ. Κων/πολη 24/12
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	δ. Κων/πολη 14/1
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	ε. Σιγκαπούρη 8/1
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	ε. Ν. 'Υόρκη 15/1
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Ναταλάν 31/12
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22280	ε. Σπέζια 13/1
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ	80	16200	α. Ρίο Γκράντε 30/12
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Άνγκρα ντ'ος Ρέις 5/12
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	63	11120	άρχει 'Αστακό
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	υπό παραλαβή
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	δ. Σουέζ 26/12
ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	45678	α. Φιλαδέλφεια 16/1
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	α. Σάν Φρανσίσκο 5/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	άρχει 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	άρχει 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123	άρχει 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	α. Άμβέρσα 11/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	δ. Παναμά 8/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Χειάνζα 22/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	άρχει 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	δ. Ντουμπάι 5/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Κάνιος 'Αρκας 3/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Γ'Σ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άρχει Πειραιά

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

ΓΡΑΦΕΙΑ · ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΟΤΑΡΑ 77, 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 · 4122 537
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 80076

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

EDITING & PRINTING OFFICES: 77 ΝΟΤΑΡΑ STR.
P.O. BOX 80076 — 185 10 PIRAEUS
PHONE: 01 · 4176658 or 4122537
CABLE: "CHRONIKA" PIRAEUS

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 3.000

Annual Subscription Rates:

Europe and U.K. (Air Mail)	Pounds Stg. 40.00
Europe and U.K. (Surface Mail)	Pounds Stg. 32.00
U.S.A. and Canada (Air Mail)	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail)	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail)	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail)	U.S. Dollars 120.00

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	δ. Π. Σαΐδ 15/1	ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	α. Φιλαδέλφεια 7/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ἀργεί 'Αλιβέρι	ΣΗΛΑΚ (Μάλτ.)	67	28528	δ. Γιβραλτάρ 7/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (η.)	77	15844	α. Κολούμπια 15/1	ΣΗΛΙΝΚ (Μάλτ.)	74	18963	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 8/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. 'Αννόπολη 9/1	ΣΗΛΟΓΓΕΡ (Μάλτ.)	65	7047	δ. Παναμά 18/1
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μάλτ.)	69	12412	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 13/1
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	στό Τορκουέ 16/1	ΣΗΜΠΑΚ (κ.)	74	33073	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 24/12
ΟΠΠΟΡΤΟΥΝΙΤΥ	73	152327	ἐπωλήθη Διαλυτές Ν. Κορέας	ΣΗΣΤΑΡ (Μάλτ.)	69	12411	ε. Γκρεϊντζμουθ 17/1
ΟΡΕΓΚΟΝ (δ.)	65	36370	δ. Σουέζ 5/1	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ἀργεί Πειραιά
ΟΞΕΑΝ (κ.)	66	10825	ε. Σουέζ 25/12	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η.)	80	9015	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/1
ΟΞΕΑΝ Α' ΝΤΗΛΛ (δ.)	72	49808	δ. Γιβραλτάρ 8/1	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/1
ΟΞΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	ἀργεί Πειραιά	ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Θέοντα 25/12
ΟΞΕΑΝ ΣΚΑ'Υ (η.)	67	24128	ε. Σάν Νικόλας 14/1	ΣΙΑΒΕΡ ΜΟΥΝ	63	24810	ἀργεί Γαλαξειδί
ΟΞΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	α. Πόιντ Πιέρ 6/12	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΟΞΕΑΝΙΚΑ	65	28101	ἀργεί Χώγκεσαντ	ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ.)	62	7704	ε. Ντακάρ 11/12
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (Μάλτ.)	62	8927	ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς	ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	α. Τζιμπουτί 10/11
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η.)	74	9712	ε. Γιοκοχάμα 9/1	ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	ε. 'Αμπιτζάν 6/6
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ II (η.)	61	8816	α. Αύγουστα 13/1 για Γιβραλτάρ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318	ἀργεί Πειραιά	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577	α. Πειραιά 2/1	ΣΟΛΑΝΖ Π. (π.)	60	8294	α. Τοκοπίλα 27/12
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ				ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	ε. Πειραιά 25/12
(κ.)	70	11525	μετον. «ΠΑΦΟΣ» (Κύπρ.)	ΣΟΡΚΟΣ	69	9650	α. Λός 'Αντζέλες 31/12
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η.)	59	3906	α. Μαλάνα 29/12	ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15765	α. Γιοκοχάμα 7/1
ΠΑΝΘΗΡ (η.)	82	35380	δ. Γιβραλτάρ 8/1	ΣΟΥΖΑΝΑ (η.)	68	7701	ε. Κολόμπο 26/12
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (η.)	66	7463	δ. Κων/πολη 3/1	ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	ὕπο παραλαβή	ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	α. Ρουέκ 10/1 για 'Ιταλία
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.η.)	73	30067	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/1	ΣΠΗΝΑΔΑ	78	12518	ε. Γδούκα 16/1
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μάλ.)	62	9455	δ. Σουέζ 2/12	ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. 'Αλεξάνδρεια 16/1
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	ἀργεί Μπρούκει Μπαϊν	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η.)	80	32000	α. Σάντος 13/1
ΠΑΣΙΦΙΚ (η.)	66	21883	α. Κέιπ Τάουν 20/7	ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	δ. Ντουμπάι 26/12
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	60	8721	α. Τσάλνα 1/11	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΤΒΙΝ (η.)	62	14112	ἀργεί Χαλκίδα	ΣΤΕ'ΥΡ	69	9946	ὕπο παραλαβή
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (η.)	62	11756	ἀργεί Πειραιά	ΣΩΤΗΡΗΣ (η.)	70	5278	ὕπο παραλαβή
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	ἀργεί Καμπάνας	ΣΩΤΗΡΗΣ (η.)	70	5480	α. Πειραιά 30/12
ΠΑΥΛΟΣ XII (η.)	69	1999	ἀργεί Πειραιά	ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μάλτ.)	60	6.646	ὕπο παραλαβή
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	α. Τζέντα 13/1	ΤΑΜΑΡΑ II (η.)	60	8420	'Ολική 'Απόλεια Μογκαντίσσο
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	α. Πειραιά 13/10	ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Γιούροπορτ 30/12
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	ε. Τζέντα 13/1	ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	ἀργεί 'Αστακό
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Λός 'Αντζέλες 2/1	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	ἀργεί 'Αστακό
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577	α. Θρή Ρίβερς 30/11	ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842	α. Μπιλμπάο 12/1
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707	α. Κουβέιτ 13/12	ΤΖΟΝ Κ. (π.)	72	5393	στη Ν. 'Υόρκη 23/12
ΠΙΕΡΟΣ (η.)	63	1702	ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς	ΤΖΟΝ ΠΕΡΟ	68	10618	ἀργεί Σετουμπάλ
ΠΙΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	α. Ρίο Γκράντε 13/1	ΤΖΟΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Γάνδη 6/1
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Φός 16/1	ΤΖΟΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	ἀργεί Πειραιά
ΠΛΕΙΑΣ (η.)	64	5654	ε. Μπαντρίμα 26/12	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492	ἀργεί 'Αστακό
ΠΛΟΥΒΙΟΥΣ	72	13294	ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910	ἀργεί Πειραιά
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Τερνέστη 14/1	ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	ἀργεί Πειραιά
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Γιουροπόρτ 12/1	ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	δ. Κων/πολη 14/1
ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ (κ.)	49	2879	ἀργεί Κίμωλο	ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	8848	ε. Σαγκάη 30/12
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. 'Αλγκεκίρας 7/1	ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η.)	60	8070	προσάραξε 'Αβδόνα
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	ε. Τζέντα 26/12	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Αύγουστα 23/12
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	ἀργεί Μπρούκει Μπαϊν	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η.)	70	3820	ε. Ντόρ-ε-Σαλάμ 27/12	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	δ. Παναμά 9/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στό Κατάκωλο	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	α. Χάμπτον 6/1
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (η.)	66	15565	δ. Π. Σαΐδ 6/1	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18824	α. Χάμπτον 28/12
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	α. Ντουμπάι 20/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΛ	72	18723	δ. Π. Σαΐδ 4/1
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	ἀργεί Πειραιά	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/11
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Σηάτλ 2/1	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	δ. Παναμά 7/1
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	δ. Γιβραλτάρ 14/1	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	δ. Παναμά 10/1
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ) π*	68	48781	α. Χάμπτον 16/1	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	α. Ν. 'Υόρκη 2/1
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977	α. Ρουέν 17/1	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	δ. Π. Σαΐδ 16/1
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η.)	61	3966	α. 'Ακαγιούτλα 28/12	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	ὕπο παραλαβή
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (η.)	69	10524	α. Ντάρμπαν 14/1	ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η.)	73	11383	δ. Σουέζ 6/1	ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Μπιλμπάο 13/12
Π. ΣΤΑΡ II (λιβ.)	66	15393	α. Ντεμεράρα 12/1	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Χιούστον 31/12
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	Βυθίστηκε Μάχη 24/1	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (η.)	71	4635	α. Κασσιούνγκ 15/12
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η.)	78	45330	δ. Ντόβερ 12/1
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	ἀργεί 'Αστακό	ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	ε. Τζέμπελ 'Αλι 15/1
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ I (η.)	63	15982	α. Σμύρνη 21/12	ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. 'Αλικάντε 13/1
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (η.)	60	4820	ε. Πειραιά 15/12	ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	4	16299	α. Σάλλου Βόε 14/1
ΡΗΘΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	ε. Π. ορ. Σπαιήν 4/1	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/1
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ.)	67	35540	ἀργεί Στυλίδα	ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	δ. Σουέζ 18/12
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ἀργεί Πειραιά	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	δ. Παναμά 16/1
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ)	62	12040	ε. Π. Σαΐδ 7/1	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	δ. Παναμά 12/1
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η.)	58	8920	δ. Σουέζ 6/1	ΦΙΛΙΠΙΔΑ (π.)	74	8869	ὕπο παραλαβή
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	ε. Σπλιτ 10/1	ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	ὕπο παραλαβή
				ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	ὕπο παραλαβή
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)	69	99134	ε. Σιτακόγκ 14/1	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΛΛΥ Δ. (η.)	68	15474	α. 'Αντεν 21/12	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η.)	78	6585	ε. Τζέντα 15/1
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	δ. Κων/πολη 28/12	ΦΛΟΡΙΑΝΑ (Μάλτ.)	64	8226	δ. Γιβραλτάρ 12/12
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	α. 'Αμμόχωστο 15/1	ΦΛΟΡΙΖΑΝΤ	65	15178	α. Ντουμπάι 4/10
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	10630	δ. Παναμά 22/11	ΦΟΙΒΟΣ (λιβ.)	58	5063	α. Σαγκάη 20/12
ΣΑΝ ΜΠΟΛΤ (κ.)	64	3671	α. Λεμεσό 3/7 για Πειραιά	ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Βομβάη 5/1
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	α. Χουέλβα 24/11	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	α. 'Αμπού Μπακούς 6/1
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	α. Τζέμπελ Ντάνα 12/1	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	ε. Ρεγιουνιόν 14/1
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Γιοκαΐχι 8/1	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Μόντρεαλ 10/11
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	ε. Τζέντα 21/12
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ἐπικεσκεύε Κολόμπο	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122.945	ὕπο παραλαβή
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ἀργεί Σιγκαπούρη	ΦΡΗΝΤΟΜ I	59	1229	πρώην «Φρίγκο Κουήν»
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	α. Σιγκαπούρη 19/10	ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	α. Λέγκχορν 14/1
ΣΑΝΣΕ (η.)	62	15405	α. Γιούροπορτ 6/1 για 'Αγκαδιρ	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (η.)	60	3563	ε. Πειραιά 2/11
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η.)	57	1674	ε. Σιγκαπούρη 14/1	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (η.)	61	1695	α. Λός Πάλμας 31/12
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	α. Κόμπε 30/12	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Λός 'Αντζέλες 15/1
ΣΑΝΤΟΣ II (η.)	57	9433	ε. Σιγκαπούρη 19/12	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Σιγκαπούρη 10/1
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Πασιγιές 30/12	ΧΑΡΙΣ (η.)	55	2740	ὕπο παραλαβή
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.)	76	43143	α. Μόντρεαλ 10/1	ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	α. Σάλλου Βόε 4/1
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	α. Γιούροπορτ 14_51	ΧΕΛΜΑΡ (π.)	60	4657	α. Σιγκαπούρη 24/8
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874	ἀργεί Γκρήρμσταντ	ΧΕΡΟ (η.)	57	1368	ε. 'Αλεξάνδρεια 6/1
ΣΕΙΡΗΝΑ (η.)	77	16267	α. Ντουλούθ 23/8	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η.)	78	15981	α. Τζέντα 12/1
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	δ. Π. Σαΐδ 16/1	ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (η.)	62	1768	ἀργεί Πειραιά
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Τερνέστη 9/1	ΧΟΛΛΑΝΤ (Μάλτ.)	61	4877	ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	ε. Μπιλμπάο 15/1	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4999	α. Τζέντα 13/1
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456	ε. Ρόττερνταμ 10/1	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σικ.)	57	6229	ἀργεί Τρίνιταντ
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ.)	71	8894	ε. Κολόμπο 3/1	ΧΩΚ (κ.)	64	10292	α. Φάλασινγκ 6/1
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές	ΨΑΦΙ (κ.)	54	1596	πρώην «Κασκίδοτος»
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	ἀργεί Σιγκαπούρη	ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Τενερίφες 14/1	ΩΚΕΑΝΙΑ (η.)	62	10530	ἐπωλήθη Κινέζου Διαλυτές
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η.)	62	9979	στην Κωνσταντζα	ΩΜΕΓΑ (κ.)	63	11575	α. Πειραιά 21/1 για 'Αλβανία
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η.)	71	11379	α. Κουβέιτ 4/1	ΩΣΤΡΑΛ (η.)	67	2938	
ΣΗΓΚΑΛ (Μάλτ.)	65	9043	α. 'Αννα Μπαϊν 6/1				



CHANDRIS CHANDRIS CHANDRIS CHANDRIS

S.S. ELLINIS

M.V. ROMANZA

S.S. BRITANIS

S.S. REGINA PRIMA

S.S. AMERIKANIS

S.S. ARIANE II

M.V. THE VICTORIA

95, AKTI MIAOULI STR. PIRAEUS (37) - TEL. 4126757/8/9

TELEGRAMS: "CHANDRIS LINES" PIRAEUS - TELEX: 21-2327 CLP GR



The name for overall economy

SULZER

The confirmed low fuel consumption of RTA Superlongstrokes is a bonus for shipowners that have already ordered them. But low consumption alone will not ensure economical operation. And ultralow fuel consumption and shaft speeds have their price. The answer: optimization of all the cost factors found in the overall economy of our R-type diesels; rugged, reliable design combining experience with future needs; short engines and length-saving power take-off concepts for economic auxiliary power generated by the main engine. Where engine room heights are limited, the Sulzer medium-speed Z/ZA 40 and AS/AT 25 engines offer equivalent overall economy on heavy fuel, too. And when it's time to part, the Sulzer engine will increase the selling price of your vessel. Overall economy including low fuel consumption is no surprise. After all, our name depends on it.

Sulzer overall economy is no surprise

so I should like to know more about

- ☐ RLB diesel engines ☐ RTA Superlongstroke engines
☐ Z/ZA 40 engines ☐ AS/AT 25 engines ☐ Service

Name

Company name and address

Company position

Send to Nautech O.E., Th. G. Pappas - A. A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street, Athen 134