

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Απριλίου 1984
Αρ. Φύλλου 1172/931

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1172/931 ΔΡΧ. 100 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1984

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στα ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. 'Αμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

PICCARD HELLAS DIVERS

HIOTIS BROS & Co.

Akti Possidonos & Dimosthenous 1
PIRAEUS — Tel: 4173938 - 4174963
AOH 4523958 - 4518885
4514066 - 9835152
Tlx: 3073 PICA GR, Cable PICCAHIBROS

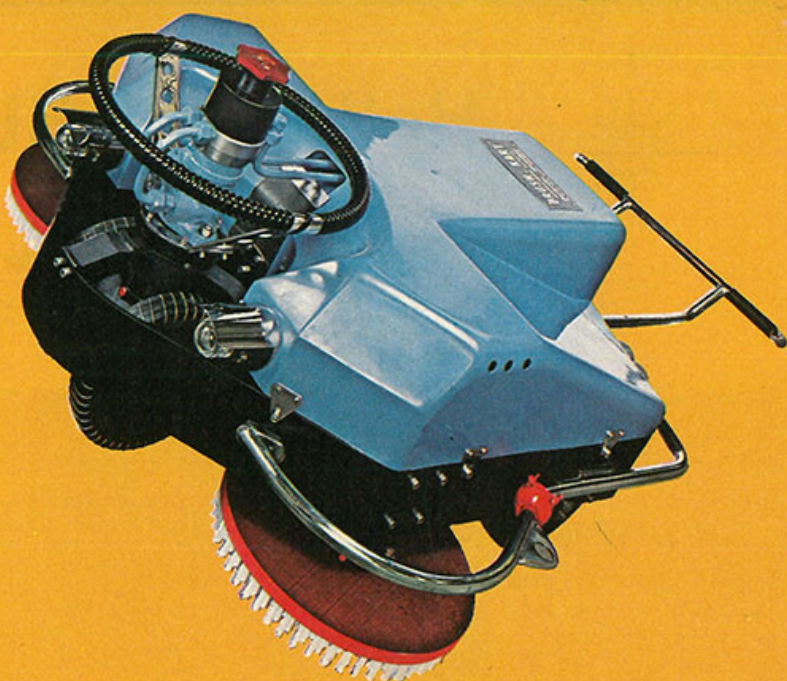
SERVICES:

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

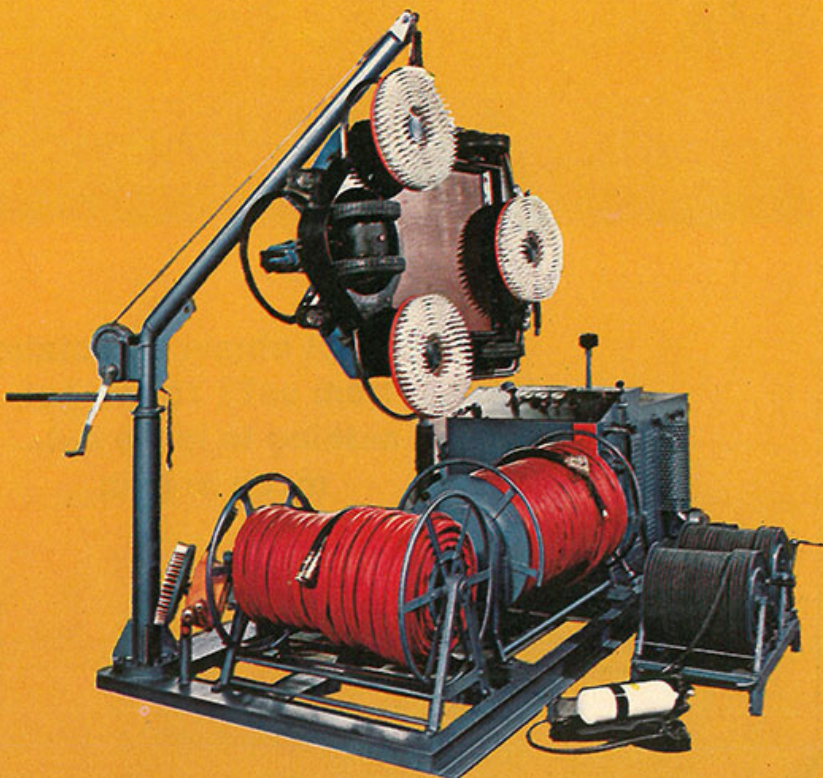
PERMANENT SERVICE
STATIONS

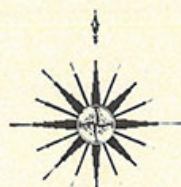
- PIRAEUS
- LAVRION
- PYLOS



NEW BRUSH KARTS FOR LAID UP VESSELS

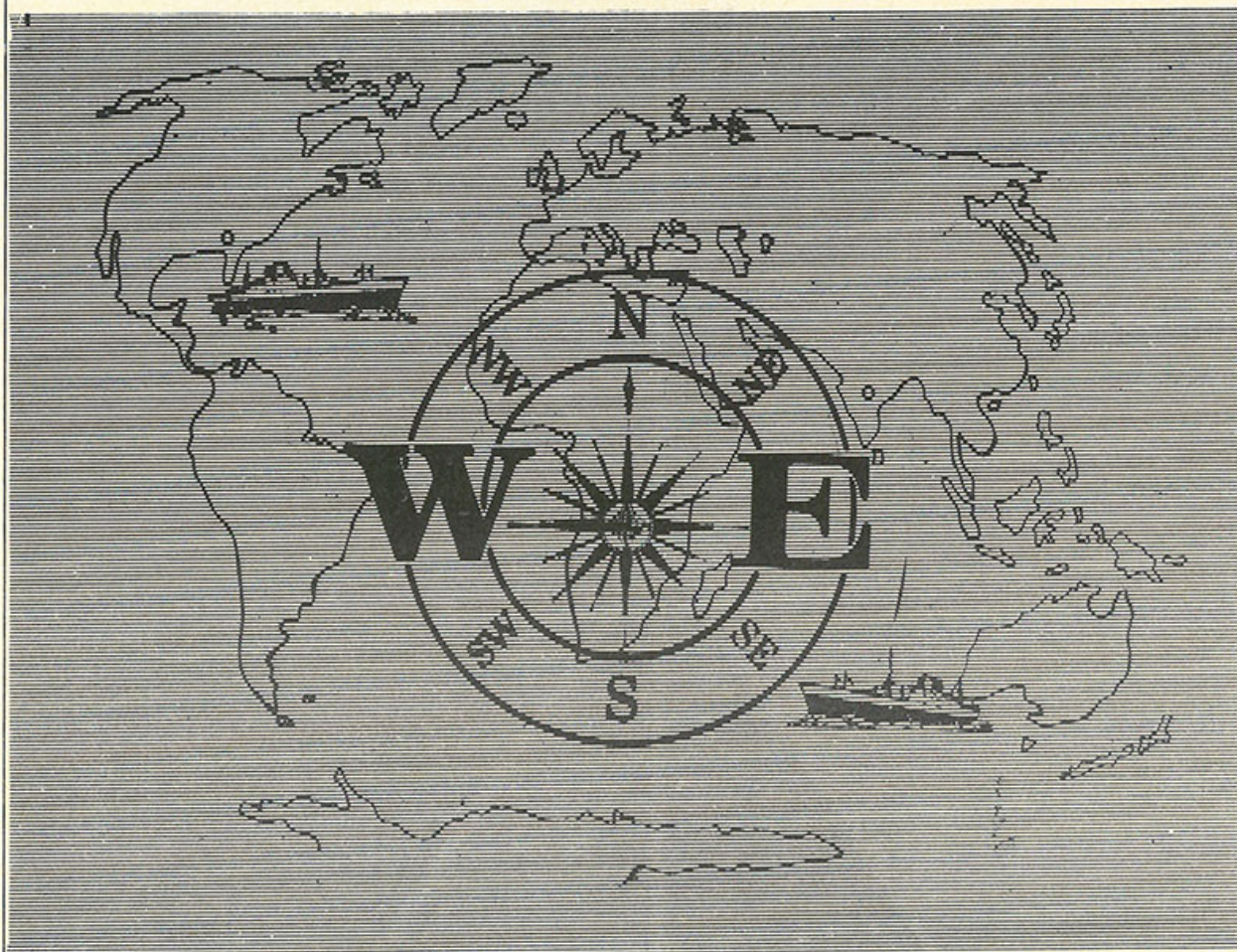
Ἡ μικρότερη προσφορά δέν εἶναι πάντα κριτήριο





Hellarabia BUNKERS

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

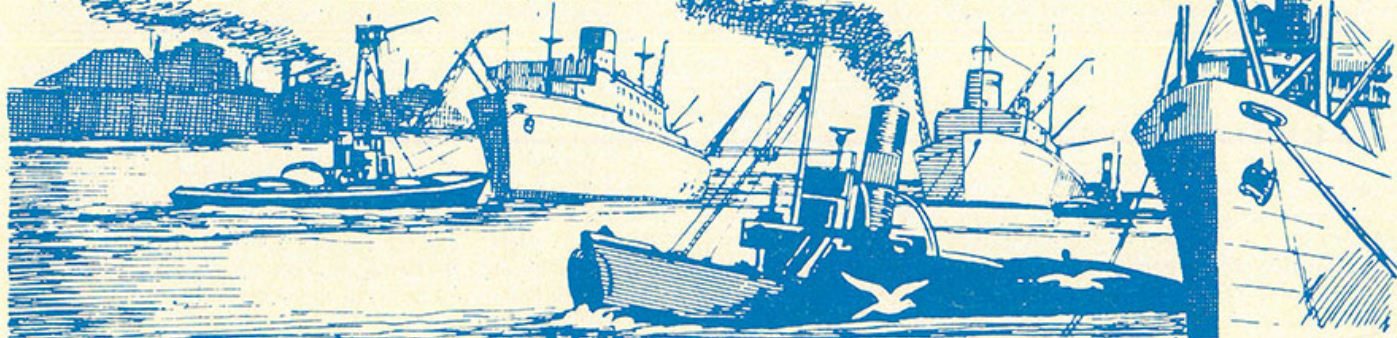


Why not obtain a quotation
from us?? You've got
nothing to loose but...
much to gain.

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1172/931

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Χρειάζεται μόνον χαρτί και μολύβι

Τό συμφέρον του τόπου, πού είτε τό θέλουμε, είτε όχι είναι άμεσα συνυφασμένο μέ τήν ύπαρξη τής Έλληνικής Ναυτιλίας, μάς ύποχρεώνει νά επανέλθουμε στήν πρώτη από τίς ρυθμίσεις πού πρέπει νά γίνουν γιά νά σταματήσει ή διαρροή των πλοίων από τό εθνικό νηολόγιο, ή όποία, όπως προκύπτει από τά εβδομαδιαία στοιχεία του Έπουργείου, εξακολουθεί νά συνεχίζεται μέ έντονο ρυθμό. Άναφερόμεθα στήν κατάργηση τής ανακυκλώσεως, ή όποία πρέπει νά είναι ολοκληρωτική και όχι περιορισμένη κατά τήν έννοια πού έδωσε τήν περασμένη εβδομάδα ό Έπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας ανακαινώντας τή ρύθμιση του δωδεκαμήνου γιά τά νεότευκτα πλοία και τήν τμηματική διακοπή της, γιά όρισμένα χρονικά διαστήματα και γιά όρισμένες ειδικότητες, γιά τά υπόλοιπα, σύμφωνα μέ τά στοιχεία πού θά προκύψουν από τήν απογραφή των άνέργων ναυτικών, ή όποία τελειώνει στίς 10 Άπριλίου.

Όλα αυτά πού ανακοίνωσε ό Έπουργός είναι ήμίμετρα και δέν αποτελούν τή λύση πού πρέπει νά υπάρξει και ή όποία μπορεί νά βρεθεί μόνον όταν θά πάρουμε στό χέρι τό μολύβι και τό χαρτί γιά νά κάνουμε μερικούς απλούς λογαριασμούς και νά μετρήσουμε τά σύν και τά πλύν. Άπό τους λογαριασμούς αυτούς θά αποδειχθεί μέ μαθηματική ακρίβεια πού δέν επιδέχεται άμφισβητήσεις ότι τό μέτρο τής ανακυκλώσεως, πού δέν μπορεί νά διορθωθεί μέ ήμίμετρα, οδηγεί σέ άλλες παραμέτρους και σέ περισσότερα πλύν από τά σύν πού αναμένονταν από αυτό. Είναι συνεπώς καιρός νά εγκαταλειφθεί άφού άλλωστε δέν προσφέρει τίποτε. Καί αντί γιά τή νομοθετική ρύθμιση πού σχεδιάζεται γιά τήν κάλυψη των επί μέρους ρυθ-

μίσεων πού έχει κάνει ως τώρα ό Έπουργός, είναι προτιμότερο νά προχωρήσουμε στήν άμεση και ολοκληρωτική κατάργηση αυτού του θεσμού πού αποδείχθηκε ιδιαίτερα επιβαρυντικός γιά τήν όμαλή λειτουργία και τήν ανταγωνιστικότητα των πλοίων και μακροπρόθεσμα, εάν καθυστερήσουμε και άλλο, θά αποδειχθεί περισσότερο ζημιόγος και γι' αυτούς ύπέρ των όποιων θεσπίστηκε αλλά και γιά τόν τόπο. Παράλληλα είναι άπαραίτητο νά υπάρξει πρόβλεψη ώστε ή επιβάρυνση των 2.500 δρχ. γιά τή χρησιμοποίηση άλλο-

δαπών ναυτικών νά ισχύσει από τήν ήμέρα εφαρμογής των διμερών συμβάσεων και μόνον γιά τά συγκεκριμένα πλοία πού θά τίς εφαρμόζουν.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» αναγνωρίζουν ότι ή σημερινή κυβέρνηση πήρε τολμηρά μέτρα ύπέρ τής Ναυτιλίας, ύπογραμμίζουν όμως ότι τά μέτρα αυτά γιά νά αποδώσουν τους καρπούς πού επιδιώκουν και εκείνοι πού τά έσχεδιάσαν και τά ύλοποίησαν πρέπει νά συμπληρωθούν μέ τήν κατάργηση τής ανακυκλώσεως.

Τό δεκαπενθήμερο

Αΐσιο τέλος στή σύμβαση;

Άπό τίς πληροφορίες πού ύπήρχαν τίς τελευταίες ήμέρες προκύπτει τό συμπέρασμα ότι τό θέμα τής συλλογικής συμβάσεως των ποντοπόρων βρίσκεται πλέον πρós τό τέρας του. Σύμφωνα μέ τίς ύπάρχουσες πληροφορίες ή ρύθμιση πού αναμένεται νά γίνει θά είναι ιδιαίτερα εύνοική γιά τους ναυτικούς, αξιωματικούς και πληρώματα, εάν ληφθούν ύπ' όψη οι συνθήκες πού επικρατούν και οι δύσκολες στιγμές πού διέρχεται ή Έλληνική Ναυτιλία.

Δυστυχώς, δέν μπορούμε νά προσθέσουμε τίποτε άλλο γιά νά μή θεωρηθεί σαν παρέμβαση στίς διαπραγματεύσεις. Μπορούμε όμως νά ύπογραμμίσουμε ότι εκείνο πού πρέπει νά πρυτανεύσει πρωτίστως αυτές τίς τελευταίες ήμέρες είναι ή διατήρηση ύψηλου πνεύματος συνεργασίας, κατανόησης και όμοψυχίας μεταξύ των δύο κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας γιά τό καλό όλων και κυρίως του τόπου.

ΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Συμφωνούμε απολύτως μέ κάθε προσπάθεια γιά τή βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων, διαφωνούμε όμως ριζικά μέ τόν τρόπο πού εμφανίσθηκαν οι τελευταίες σχετικές ανακοινώσεις του Έπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας και κυρίως όσα αναφέρθηκαν εν σχέσει μέ τους νηογνώμονες. Γιατί απλούστατα μπορεί νά οδηγήσουν από τή Σκύλλα στή Χάρυβδη και θεωρούμε ότι οι άρμόδιοι ύπηρεσιακοί παράγοντες έπρεπε

νά είχαν ενημερώσει σέ βάθος τόν Έπουργό γιά τίς παρενέργειες στίς όποιες μπορούν νά οδηγήσουν οι ανακοινώσεις του. Ναί στά ασφαλή πλοία, αλλά όχι και ζημιές στά πλοία από έμάς τους ίδιους — όσοι γνωρίζουν σέ βάθος όλα τά σχετικά ζητήματα μάς κατανοούν απολύτως και όφείλουν, έστω και εκ των ύστερων, νά εξηγήσουν στον Έπουργό όλα αυτά πού μπορούν νά προκύψουν από τίς ανακοινώσεις του. Καί κάτι ακόμη: Πρέπει νά υπάρξει μία συγκεκριμένη ιεράρχηση των ελλείψεων γιά νά μήν έχουμε γιά

«ψύλλου πήδημα» απαγορεύσεις απόπλου, καθυστέρησης, πρόστιμα κλπ. και κυρίως για να μην σπείρουμε τον πανικό επί δικαίους και άδικους.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Ο Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας ανακοίνωσε ότι στο Υπουργείο καταρτίζεται σειρά νομοσχεδίων που αφορούν την εκπαίδευση και τη μετεκπαίδευση των στελεχών της Ναυτιλίας και του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος. Είναι ως τη στιγμή αυτή άγνωστο το περιεχόμενο των προετοιμαζόμενων νομοσχεδίων γι' αυτό και δεν μπορούμε να προχωρήσουμε σε καμία κρίση. Έπισημαίνουμε μόνον ότι ουσιαστικά μέτρα για τη μετεκπαίδευση των ναυτικών λαμβάνονται τώρα με πολύ μεγάλη καθυστέρηση, ενώ για την εκπαίδευση μεταφέρουμε και εδώ την ανησυχία του έφοπλισμού, όπως ξεφράσθη στην κοινή σύσκεψη των Δ.Σ. της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας που έγινε την περασμένη εβδομάδα στο Λονδίνο. Στη σύσκεψη αυτή ξεφράσθη, όπως ανακοινώθηκε, η εύλογη και έντονη ανησυχία του έφοπλισμού — ο οποίος τόσο συνεισφέρει για τη ναυτική εκπαίδευση — για την έκρυθμη (έτσι χαρακτηρίζεται) κατάσταση που από καιρό τώρα επικρατεί στις Σχολές του Έμπορικού Ναυτικού και τονίσθηκε η μεγάλη ανάγκη να ζητηθεί από την Κυβέρνηση, ιδιαίτερα από το Υπουργείο Ναυτιλίας, η λήψη μέτρων και επίσης να προγραμματισθεί ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση της παρεχόμενης εκπαίδευσής — ανησυχίες και αντιλήψεις που πρέπει να ληφθούν ιδιαίτερα υπόψη από το Υπουργείο.

ΤΟ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΟ

Ο κ. Κατσιφάρας ανακοίνωσε επίσης ότι προωθείται και το περιβόητο πλέον συνδικαλιστικό νομοσχέδιο και διευκρίνισε ότι ένα από τα κρίσιμα θέματα που εξετάζεται είναι αυτό που αναφέρεται στον γεωγραφικό προσδιορισμό του δικαίωματος άσκησης της απεργίας. Πολλά έχουν ακουστεί η και

γραφεί ακόμη για το θέμα αυτό και δλοι άναγνωρίζουν την ιδιαιτερότητα της Ναυτιλίας — το πλοίο σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να εξομοιωθεί σαν ένας χώρος εργασίας όπως αυτοί της στεριάς — και καλό θα ήταν να ακολουθήσουμε σ' αυτό το σημείο όσα εφαρμόζονται σε άλλες κατ' έσοχην ναυτιλιακές ή και σε εύρωπαϊκές χώρες, δηλαδή και τον γεωγραφικό περιορισμό και τη μη κήρυξη απεργίας όταν υπάρχει αντίθετη γνώμη του πληρώματος (στη Γαλλία, λόγω χάρη, σε περίπτωση κηρύξεως απεργίας από μία ειδικότητα ή απεργία δεν γίνεται στα πλοία εκείνα στα όποια εκφράζεται αντίθεση του πληρώματος, όχι μόνον αυτής της συγκεκριμένης ειδικότητας αλλά όλων, δηλαδή εάν τό σωματείο των άσυρματιστών π.χ. κηρύξει απεργία ο άσυρματιστής κάθε πλοίου δεν μπορεί να άπεργήσει εάν ή πλειοψηφία του πληρώματος εκφράσει αντίθετη άποψη). Όπως οδήποτε τό θέμα αυτό πρέπει να λήξει τό ταχύτερο δυνατό για να ξεκαθαρίσουν τά πράγματα ώστε να μην μπορούν περιορισμένες αλλά πειστικές μειοψηφίες να δημιουργηθούν άναταραχή στα πλοία.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα των καταστάσεων που μπορούν να δημιουργήσουν περιορισμένες αλλά πειστικές μειοψηφίες μάς δίνει ή πρό ήμερών γενική συνέλευση της ΠΕΜΕΝ, στην όποια 123 άτομα ένεκριναν ψήφισμα που ζητεί να θεωρηθεί ότι έχουν ναυαγήσει οι διαπραγματεύσεις για τη συλλογική σύμβαση των ποντοπόρων και να υπάρξει άπεργικός άγώνας.

Σημειώνουμε, για τους μηχανικούς που δεν παρέστησαν στην συνέλευση (ή προσέλευση ήταν περιορισμένη άφου οι παρόντες στην έναρξη της συνελεύσεως ήταν μόνον 171, παρά τό γεγονός ότι οι μηχανικοί που διαμένουν στην περιοχή της πρωτεύουσας και προσφέρονται για ναυτολόγηση και οι όποιοι λόγω της άνεργίας τους είναι εκείνοι που έπρεπε κατά τεκμήριο να προσέλθουν άνέρχονται σε 540), ότι ή διοίκηση της ΠΕΜΕΝ στην είσηγησή της, επανέλαβε, κατά κάποιον τρόπο την αντίληψη που διατύπωσε στη Βουλή ο βουλευτής κ. Άντ. Άμπατιέλος, ό όποιος ύποστήριξε ότι ή Έλληνική Ναυτιλία είναι άμερικανικό οικονομικό, πολιτικό και στρατηγικό κινούμενο, που έξυπη-

ρετεί τά ήμπεριαλιστικά συμφέροντα των Ένωμένων Πολιτειών και του ΝΑΤΟ και γι' αυτό οι Έλληνες έφοπλιστές χρηματοδοτούνται από τις άμερικανικές τράπεζες οι όποιες έτσι τους έχουν στο χέρι.

Γράφει στην είσηγησή της ή διοίκηση της ΠΕΜΕΝ: «Ό σκοπός των Έλλήνων έφοπλιστών είναι άπόλυτα έναρμονισμένος με τους σκοπούς και τις επιδιώξεις του διεθνούς τραπεζιτικού κεφαλαίου που βρίσκεται πίσω από αυτούς, που θέλει μέσα στα πλαίσια του ΝΑΤΟ και της ΕΟΚ μία σημαία εύκαιρίας για να έχει από τη μία φτηνές μεταφορές και από την άλλη ένα τέταρτο όπλο στην ύπηρεσία των πολεμοκάπηλων σχεδίων του».

Τά συμπεράσματα από αυτή την αντίληψη της διοικήσεως της ΠΕΜΕΝ για την Έλληνική Ναυτιλία τά άφήνουμε στους μηχανικούς αλλά και στην Πολιτεία. Έμεις που ύποστηρίζουμε ότι ή ύπαρξη όσο τό δυνατόν περισσότερων πλοίων με Έλληνική σημαία άποτελεί εύλογία Θεού για τους ναυτικούς μας, σε αντίθεση με την διοίκηση της ΠΕΜΕΝ που λέγει ότι με λιγότερα πλοία οι μηχανικοί θα έχουν καλύτερη και άποδοτικότερη άπασχόληση, επαναλαμβάνουμε ότι πρέπει να μπουν φραγμοί στην άσυνδοσία των μικρών αλλά πειστικών και άρτια οργανωμένων μειοψηφιών και αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τό συνδικαλιστικό νομοσχέδιο.

ΟΙ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ

Αιφνιδίασαν οι θαλαμηπόλοι με τη μεγάλη συγκέντρωση και την πορεία έν συνέχεια που πραγματοποίησαν στις 15 Μαρτίου στο Υπουργείο Ναυτιλίας για να ύποστηρίξουν ένα δίκαιο και άναγνωρισμένο από όλους αίτημα που άφορά τη συνταξιοδοτική τους θέση. Καί ή συγκέντρωση και ή πορεία προς τό Υπουργείο διακρίνονταν από σεμνότητα και οι θαλαμηπόλοι με την καθαρή έπαγγελματική τους στάση συγκέντρωσαν την έπικροτησή του αίτηματός τους από όλους — είναι χαρακτηριστικό ότι κατά την πορεία από την Πλατεία Τερψιθέας προς τό Υπουργείο οι θαλαμηπόλοι είχαν καταλάβει μόνον τη μία λωρίδα του δρόμου άφήνοντας την άλλη για τη ροή της κυκλοφορίας και αυτό εκτιμήθηκε από όλους, διεκδίκησαν τό αίτημά τους χωρίς να καταργήσουν τό δικαίωμα των άλλων πολιτών να κινηθούν και να κατευθυνθούν όπου ήθελαν. Σημειώνουμε αυτή τη λεπτομέρεια γιατί από τη μέχρι τώρα έμπειρία προκύπτει ότι σε άλλες άνάλογες περιπτώσεις και κυρίως όταν οι πορείες διοργανώνονται από τους γνωστούς συνθηματολόγους, από ελάχιστους ανθρώπους καταλαμβάνεται ολόκληρος ο δρόμος και οι πολίτες παρεμποδίζονται να κυκλοφορήσουν και αυτή ή λεπτομέρεια πρέπει να έπισημανθεί και από την Άστυνομική Διεύθυνση ώστε ή μία λωρίδα των δρόμων να παραμένει άνοικτή για την κυκλοφορία όταν γίνονται πορείες.

Και τώρα επί της ουσίας του αίτηματος των θαλαμηπόλων. Οι θαλαμηπόλοι διεκδικούν την ίδια συνταξιοδοτική μεταχείριση με τις ειδικότητες του μαγείρου Γ', μηχανοδηγού, αρχιθερμαστού και ναυκλήρου γιατί καταβάλλουν τις ίδιες εισφορές και είναι άπόλυτα δίκαιο να άπολαμβάνουν και τις ίδιες συντάξεις. Τό αίτημα έτέθη από αντιπροσωπεία θαλαμηπόλων στον γεν. γραμματέα του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλο, ό όποιος έδήλωσε ότι τό αίτημα θα ίκανοποιηθεί έντός δύο μηνών με την κατάθεση σχετικού νομοσχεδίου στη Βουλή.

WINGS SHIPCHANDLERS

DUBAI, UNITED ARAB EMIRATES

GENERAL SHIP SUPPLIERS IN U.A.E.

ROUND THE CLOCK SERVICE WITH BEST PRICES

SUPPLY ON F.O.B. AT SHARJAH, DUBAI AND

JEBEL AT PORTS.

ATTENDING PORTS OF KHORFAKHAN, RAS AL KHAIMA

ALSO OPERATING OFF SHORE LIMIT OF U.A.E.

* OUR MOTIVE TO SERVE *

P.O.BOX: 6181

DUBAI U.A.E.



CABLE: WISHES

V.H.F.: WISH DXB

TEL.: 421299, 420659 & 420322, TLX: 47996 WISH EM
TEL.: SHARJAH: 353703

GREEK REPRESENTATIVE, M.G. STEFANOU,
INTERNATIONAL MARINE SERVICES, PIRAEUS
TEL.: 4136977 & 4514465. TLX: 212692 CONC GR.

Γιά την ικανοποίηση του αιτήματός τους οι θαλαμηπόλοι ζητούν να συμπληρωθεί ως εξής το άρθρο 17 παράγραφος Β' του νόμου 1085/80: Θαλαμηπόλοι Ε.Ν. που έχουν πραγματοποιήσει μετά την απόκτηση της άδειας έξι χρόνια πραγματική ναυτική υπηρεσία υπάγονται στην οικεία κλάση συνταξιοδοτικού μισθού μαγείρου Α' τάξεως.

ΔΟΥΛΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΕΣ

Με άφορμή τα όσα σημειώσαμε στο προηγούμενο τεύχος για τους δουλεμπόρους που δρουν στον Πειραιά, μας επισημαίνεται από γνωρίζοντες περισσότερα ότι η σχετική δραστηριότητα δεν θα μπορούσε να αναπτυχθεί, ούτε και να τελεσφορήσει, εάν δεν υπήρχε στενότητα συνεργασίας των «σπληνιτόρων» — όπως αποκαλούνται οι μεσάζοντες, για να χρησιμοποιήσουμε τον επιεικέστερο χαρακτηρισμό — και ανθρώπων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αυτό αποδεικνύεται περίτρανα, όπως λένε οι γνωρίζοντες, από το γεγονός ότι οι «σπληνιτόροι», για να αποφύγουν τον κίνδυνο συλλήψεως επ' αυτοφώρω, δεν λαμβάνουν χρήματα από τους δυστυχισμένους ναυτικούς που «έξυπηρετούν» και εισπράττουν την αμοιβή τους με δήθεν προκαταβολές που χορηγούν — και τις προκαταβολές αυτές λαμβάνουν οι ίδιοι από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις με τις οποίες συνεργάζονται, φυσικά τις περισσότερες φορές πίσω από την πλάτη των διευθυνόντων που αγνοούν όσα γίνονται χωρίς όμως αυτό να τους απαλλάσσει από τις ευθύνες τους. Ευθύνες όμως και μάλιστα τεράστιες έχουν και οι ίδιοι οι ναυτικοί που πέφτουν θύματα αυτών των στυγνών εκμεταλλευτών της ανάγκης για εργασία οι οποίοι δεν σπεύδουν να καταγγείλουν υπεύθυνα στις αρμόδιες αρχές και στις επαγγελματικές τους οργανώσεις τα συμβαίνοντα. Συνεπώς, για να σταματήσει αυτή η εκμετάλλευση των ναυτικών πρέπει και οι δύο πλευρές — και η εργοδοσία και οι ίδιοι οι ναυτικοί, και εν προκειμένω οι ναυτικές οργανώσεις — να λάβουν συγκεκριμένα μέτρα για να σταματήσει η εκμετάλλευση της ανάγκης για εξασφάλιση εργασίας (δεν αναφέρομε το Υπουργείο γιατί θεωρούμε ότι ο ρόλος του εν προκειμένω είναι αυτόνομος, όπως δηλαδή και θεωρούμε ότι η μάστιγα μπορεί να εκλείψει μόνον με τη στενή συνεργασία και τη λήψη των επιβαλλομένων μέτρων από τις άμεσως ενδιαφερόμενες πλευρές).

Εν πάση περιπτώσει, το όλο πρόβλημα, εκτός από τη στυγνή και βάνναυση εκμετάλλευση του ιερού δικαιώματος της εργασίας, έχει και μία άλλη πλευρά. Την πλευρά του αθέμιτου πλουτισμού των δουλεμπόρων και αυτή η πλευρά πρέπει να απασχολήσει τις αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου Οικονομικών με την ανάλογη επιβολή του σχετικού έργου από το υπουργείο Ναυτιλίας το οποίο πρέπει να έχει — οφείλει να έχει — τις ανάλογες πληροφορίες που μπορούν να οδηγήσουν στην εξάλειψη της εκμεταλλεύσεως και από έναν άλλο δρόμο.

ΛΥΩΝΟΥΝ ΟΙ ΠΑΓΟΙ

Για τις 28 Μαρτίου έχει προβλεφθεί το άνοιγμα των θαλασσίων οδών του Άγ. Λαυρεντίου στην διώρυγα Γουέλαντ μεταξύ Όνταριο και Λίμνης Ήρυ και για τις 2 'Απριλίου το άνοιγμα στην περιοχή Μόντρεαλ - Λίμνης Όνταριο.

Οι προβλέψεις αυτές έχουν πάντως και κάποια άβεσβαιότητα, δεδομένου ότι το πάχος του πάγου στη θαλάσσια οδό ήταν μεγαλύτερο από τα προηγούμενα χρόνια, σε σημείο που να μην επιτρέπει επακριβή καθορισμό της ημερομηνίας του ανοίγματος.

Πάντως ο ποταμός Σαίν-Μαρί μεταξύ της λίμνης Σουπérieur και της λίμνης Χιούρον θα αποδοθεί στη ναυσιπλοία από τις 24 'Απριλίου καθημερινά από τις 7 το πρωί μέχρι τις 11 το βράδυ.

ΣΥΜΒΑΙΝΟΥΝ ΚΑΙ ΑΛΛΟΥ

Απάντηση στα αιχμηρά σχόλια που έχει αφιερώσει ο διεθνής ναυτιλιακός τύπος και ιδιαίτερα ο βρεταννικός κατά τον τελευταίο χρόνο σχετικά με τις άθροες αγορές μεταχειρισμένων πλοίων από Έλληνες, τις οποίες σχολιάζουν ως παρακινδυνευμένες και καθαρά κερδοσκοπικές, δίνει η πρόσφατη αγορά από αμερικανική εταιρία ασχολούμενη με την εκμετάλλευση ξενοδοχείων, κινηματογράφων και καπνεμπορίας, δύο ULCC από την Σέλλ.

Η Loews Corporation απέκτησε έναντι περίπου 12 εκατομμυρίων δολλαρίων τα ULCC «Limnea» και «Liparus» εκάστου 315.700 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1975 με τον όρο ότι η πωλητρια εταιρία θα αναλάβει για τρία χρόνια τα έξοδα παροπλισμού... και συντηρήσεώς τους.

Αν, λοιπόν, οι Έλληνες κατηγορήθηκαν για τάσεις κερδοσκοπίας αγοράζοντας πλοία που σε τελευταία ανάλυση αυτό αποτελεί και τη δουλειά τους, πώς θα πρέπει να χαρακτηρισθούν τώρα αυτοί οι Αμερικανοί, που όπως φαίνεται αντί να διαλέξουν κάποιες μετοχές του αμερικανικού χρηματιστηρίου για να επενδύσουν τα αποθέματά τους, προτίμησαν να αποκτήσουν δύο σύγχρονα υπερδεξαμενόπλοια για τα οποία προβλέπουν αίσιο μέλλον σε μερικά ... χρόνια;

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Διά να είναι αποτελεσματικά οι διαξαγόμενοι μετά της Σοβιετικής Έμπορικης Αντιπροσωπείας διαπραγματεύσεις, πρέπει να αναγνωρίσουν και τα Σοβιέτ πόσον πολυτίμους υπηρεσίες παρέχει η Έλληνική ναυτιλία εις το ρωσικόν εξαγωγικόν εμπόριον.

— Μας γράφουν εκ Σαγκάης ότι αι πρώται ναυλώσεις ελληνικών φορτηγών διά τους λιμένας της Άπω Ανατολής παρέχουν έδαφος μιάς εύρυθρας αναπτύξεως της προς τα εκεί ναυτιλιακής μας δραστηριότητος και του δυνατού της απορροφήσεως σημαντικής ελληνικής χωρητικότητος από τας αγνώστους, μέχρι πρό τινας ακόμη, διά την σημαίαν μας μακρινάς ταύτας αγοράς.

— Συνεχίζεται δυστυχώς, επί ζημιά των γενικοτέρων της ναυτιλίας μας συμπεριόντων, η από τόσου χρόνου έκκρεμότης εις την εκδίκασιν των όχι και ολίγων υποθέσεων ναυαγίων ελληνικών σκαφών.

— Οι Έλληνες ναυτικοί μόλις έμαθαν ότι τα ιστιοφόρα δύνανται να πλέωσιν όχι μόνον δι' ιστίων αλλά και διά μηχανής έσωτερικής καύσεως, εύκόλως εγκαθισταμένης, έσπευσαν άμέσως εις την τοποθέτησιν πετρελαιομηχανών εις τα ωραία ιστιοφόρα πλοία των. Ούτω άπεκτήσαμεν ιδιαιτέραν κατηγορίαν πλοίων, την των πετρελαιοκινήτων ιστιοφόρων.

— Εις το τέλος του α' τριμήνου του τρ. έτους η άτμήρης ναυτιλία μας είχε την ακόλουθον δύναμιν: Υπάρχοντα υπό ελληνικήν σημαίαν α/π 33 τόν. γκρός 1.496.699. Υπό ξένας σημαίας 38 τόν. γκρός 151.369. Υπό παραλαβήν 7 τόν. γκρός 26.097. Σύνολον 578 πλοία τόν. γκρός 1.674.165.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 79/1.4.1934)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

ΦΕΡΟΜΕΝ ΕΙΣ ΓΝΩΣΙΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΟΤΙ, τά πλοία: "VALANI" "VALANI SPIRIT" και "VALANI CARRIER", τά όποια μέχρι και της 30 Σεπτεμβρίου 1983, έτέλουν υπό την διαχείρισιν της Παναμαϊκής Έταιρίας CHRISTACO COMPANIA NAVIERA S.A. τελούν εκτοτε υπό την διαχείρισιν της Παναμαϊκής Έταιρείας RHODIAN SHIPPING CO. LTD. ή άλλης υπό την προσωπικήν διαχείρισιν του κ. Τριανταφύλλου ΧΑΛΚΙΑ.

Η Έταιρεία CHRISTACO COMPANIA NAVIERA SA ουδεμίαν έχει εκτοτε διαχειριστικήν αρμοδιότητα εν σχέσει με τά ως άνω πλοία ή τά πλοία "RHODIAN HELMSMAN", "RHODIAN TRADER" και "CYPRLOT MARINER" τά όποια από της αυτής ήμερομηνίας (30/9/83) τελούν υπό την διαχείρισιν της Έταιρείας VASTEMAR MARITIME CO. LTD.

Ταύτα γνωρίζομεν προς τούς ενδιαφερόμενους πιστωτάς ή άλλους συναλλασσόμενους με τά ως άνω πλοία προς γνώσιν τους.

Μετά τιμής

διά την CHRISTACO COMPANIA NAVIERA S.A.

ΣΤ. ΙΩΑΝΝΟΥ Β. ΑΤΣΙΔΗΣ

Αθήνα, 16 Μαρτίου 1984

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Μερικές σκέψεις για το NAT

Από τη δήλωση του γεν. γραμματέα του YEN κ. Βασ. Παπαδόπουλου σε αντιπροσωπεία των θαλαμηπόλων ότι η ικανοποίηση του συνταξιοδοτικού τους αιτήματος θα γίνει με νομοσχέδιο που θα κατατεθεί σε δύο μήνες στη Βουλή προκύπτει ότι προωθείται το νομοσχέδιο για το NAT. Δεν είναι ως τη στιγμή γνωστό τι θα περιέχει το εν λόγω νομοσχέδιο — ο κ. Παπαδόπουλος υποσχέθηκε να ενημερώσει τους ναυτιλιακούς συντάκτες για όλο το φάσμα των νομοσχεδίων που καταρτίζονται από Υπουργείο Θεωρούμε όμως ότι είναι αναγκαίο να εκφράσουμε μερικές σκέψεις μας γύρω από το θέμα αυτό, γιατί ακόμη εξακολουθεί να υπάρχει ο άποχος από το θόρυβο που δημιουργήθηκε όταν είχε δει πρό καιρού το φως της δημοσιότητας ένα σχετικό προσχέδιο.

Πρώτο και κύριο, το NAT (καί κατ' ακολουθίαν και ο Οίκος Ναύτου, και τα Ταμεία Προνοίας κλπ.), συντελούσης και της συγκυρίας που προκαλεί ή συνεχιζόμενη ναυτιλιακή κρίση που οδηγεί στη συρρίκνωση του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου δεν μπορεί να σωθεί και ούτε θα μπορέσει να συνεχίζει να αποτελεί για πολύ ακόμη το άποκούμπι των γηραιών των ναυτικών μας με ένα ξαναζεσταμένο φαγητό — και ξαναζεσταμένο φαγητό είναι αυτό που γίνεται με την ίδια μεθοδολογία που είχε ακολουθηθεί έως τώρα επί μεγάλης σειράς ετών και οδήγησε στη σημερινή κατάσταση.

Δεύτερο, αυτό σημαίνει ότι εάν θέλουμε να εξακολουθήσουν το NAT και τα άλλα ταμεία και ιδρύματα να αποτελούν άποκούμπι των γηραιών των ναυτικών μας πρέπει να ακολουθηθεί ένας έντελως νέος δρόμος. Και αυτός ο νέος δρόμος είναι η εκ βάθρων αναδιοργάνωση και αναδιάρθρωση των ασφαλιστικών ταμείων και ιδρυμάτων των ναυτικών που μπορεί να γίνει μόνον από ειδικούς — "Ελληνες κατ' αρχήν, εάν υπάρχουν, και στην αντίθετη περίπτωση από ξένους. Σημειώνουμε ένδεικτικά μόνον ότι κάπου υπάρχει, στο Λονδίνο νομίζουμε, μία μελέτη από την οποία προκύπτει ότι με πολύ μικρότερο κόστος από το σημερινό, που υπολογίζεται σε δύο έως τρεις ποσοστιαίες μονάδες, μπορούν να εξασφαλισθούν στους ναυτικούς μας πολύ περισσότερα από όσα τους παρέχονται σήμερα από το NAT, τον Οίκο Ναύτου κλπ. Φυσικά η αναδιοργάνωση ή η αναδιάρθρωση των ασφαλιστικών ταμείων των ναυτικών δεν μπορεί να περιοριστεί μόνον στο θέμα των παροχών αλλά πρέπει να αφορά ολόκληρο το φάσμα της λειτουργίας τους με ιδιαίτερη έμφαση στην αξιοποίηση των περιουσιακών τους στοιχείων στην πλέον σύγχρονη βάση για να σταματήσει επί τέλους ο εμπειρικός τρόπος του τύπου «να παρακαλέσουμε την Τράπεζα της Ελλάδος να μας εξασφαλίσει το καλύ-

τερο δυνατόν επιτόκιο» (για τις καταθέσεις σε συνάλλαγμα).

Από τις επισημάνσεις αυτές ανακύπτει ότι εκείνο που μπορεί να γίνει άμεσα στο νομοθετικό τομέα είναι μόνον η ρύθμιση επεγόντων συνταξιοδοτικών θεμάτων για την εξαίρεση εξόφθαλμων αδικιών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται το 80% των πλοιαρχών και των Α' μηχανικών, η εξίσωση των θαλαμηπόλων με τις άλλες ειδικότητες που καταβάλλουν τις ίδιες εισφορές με αυτούς, η κατάργηση της διατάξεως του Νόμου 1085 που αφορά την έναρξη της συνταξιοδότησης των χρωών και των όρφανών των θνησκόντων ασφαλισμένων, για να απαρριθμίσουμε μερικές ένδεικτικές περιπτώσεις. Υπενθυμίζουμε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν επισημάνει εγκαίρως την αδικία μεταχείρισης που είχε επιφυλαχθεί στις χήρες και στα όρφανά αλλά είχε εκφραστεί από τότε η αντίληψη ότι η αδικία έπρεπε να αρθεί με ένα γενικότερο νομοσχέδιο για το NAT και έτσι πέρασαν άλλα δύο χρόνια χωρίς να γίνει τίποτε και η σύνταξη των ανθρώπων αυτών εξακολουθεί να αρχίζει τον πρώτο μήνα μετά την υποβολή της σχετικής αίτησης και όχι από τον επόμενο μήνα το θανάτου του ασφαλισμένου — φυσικά η σχετική διάταξη πρέπει να έχει αναδρομικό χαρακτήρα γιατί δεν είναι νοητό να αδικούνται οι πολίτες από τις αβελβίες της διοικήσεως.

Στο μεταξύ και μέχρις ότου ολοκληρωθούν οι διαδικασίες για να αρχίζει η κατά τα ανωτέρω αναδιάρθρωση και αναδιοργάνωση των ασφαλιστικών ταμείων και ιδρυμάτων των ναυτικών μπορούν να γίνουν πολλά εκ των ενόντων για να σταματήσει να αποτελεί και το NAT μία από τις αιτίες φυγής των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο, γιατί δυστυχώς και αυτό συμβαίνει και μόνον όσοι δεν έχουν άμεση επαφή με την καθημερινή πραγματικότητα δεν μπορούν να το αντιληφθούν. Ένα από αυτά τα πολλά αφορά και τη διακίνηση — καί κατ' ακολουθίαν και την εκκαθάρισή τους — των ναυτολογίων. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν, σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες γύρω στα 11.000 ανεκαθάριστα ναυτολόγια και καταστάσεις συμβεβλημένων πλοίων (για την ακρίβεια 6.000 ναυτολόγια και 5.000 καταστάσεις συμβεβλημένων πλοίων) και κανένας δεν είναι σε θέση να γνωρίζει πότε θα εκκαθαρισθούν αφού στη διακίνηση των ναυτολογίων εξακολουθεί να εφαρμόζεται το σύστημα που είχε καθιερωθεί από την ίδρυση του NAT με όλες τις δυσμενείς συνέπειες που επιφέρει αυτό ακόμη και σε εκείνους που ανταποκρίνονται συστηματικά στις υποχρεώσεις τους προς το NAT.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

ΕΞΑΦΑΝΙΖΕΤΑΙ Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ»

Με την απόφαση του Όμοσπονδιακού Δικαστηρίου που διέταξε την υποχρεωτική εκκαθάριση της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» στις Ήνωμένες Πολιτείες, σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κώδικος περί χρεωκοπίας των ΗΠΑ, δεν υπάρχουν πλέον περιθώρια για κάποια λύση και οικάζεται ότι θα προχωρήσουν με ταχύ ρυθμό και οι πλειστηριαμοί των πλοίων που βρίσκονται στην Ελλάδα και που είχαν μέχρι τώρα αναβληθεί.

Ο Άμερικανός δικαστής δεν απεδέχθη την αίτηση της «Ελληνικής» να της επιτραπεί να προχωρήσει σε έθελοντική εκκαθάριση του ενεργητικού της καθώς οι μεγάλοι πιστωτές της εταιρίας υποστήριξαν ότι δεν υπάρχουν ελπίδες για επαναλειτουργία της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας τακτικών γραμμών, η οποία επί πολλές δεκαετίες υπήρξε μία υποδειγματική ναυτιλιακή επιχείρηση που ανδρώθηκε και επεκτάθηκε χωρίς καμιά κρατική επιδότηση ή ιδιαίτερη μεταχείριση, σε αντίθεση με τις αμερικανικές και ευρωπαϊκές εταιρίες που στηρίζονται ποικιλόμορφα από τις εθνικές κυβερνήσεις τους για να ανταπεξέλθουν στον πολύ δυσχερή στίβο των διεθνών τακτικών γραμμών.

ΟΡΘΟΛΟΠΣΜΕΝΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η οικονομική κρίση, η ανεργία που φθάνει πλέον σε ανησυχητικές διαστάσεις και η έκρηκτική υπερχρέωση των χωρών του Τρίτου Κόσμου αποτελούν τις κύριες διαπιστώσεις των πιεστικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο κόσμος μας, για τα οποία προτείνει μία ορθολογισμένη λύση ο καθηγητής και ακαδημαϊκός κ. Άγγελος Άγγελόπουλος στο βιβλίο του «Παγκόσμιο Σχέδιο για άπασχόληση». Ο κευνσιανισμός σε διεθνή κλίμακα, το οποίο κυκλοφόρησε ήδη στην Αγγλική και Γαλλική και σύντομα θα ακολουθήσει η έκδοσή του στην Ελληνική.

Ως βασική προϋπόθεση ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας προτείνεται η δετής αναστολή του χρεολυσίου του κεφαλαίου, που αποτελεί τα 2/3 της ετήσιας υπηρεσίας των δανείων. Με την μέθοδο αυτή η πληρωμή του κεφαλαίου θα ξαναρχίσει τον έκτο χρόνο και παρατείνεται επί μία δεκαετία. Η πρόταση αυτή αφορά τα 800 δισεκατομμύρια δολάρια τα οποία οφείλουν σήμερα οι εκατό χώρες του λεγόμενου Τρίτου Κόσμου, για τα οποία το ετήσιο τοκοχρεολύσιο ανέρχεται σε 145 δισεκ. δολάρια και όπως όλοι γνωρίζουμε λόγω της ύφεσεως αδυνατούν να καταβάλλουν, απειλώντας με χρεωκοπία τις δανειστές τράπεζες.

Παράλληλα ο Έλληνας καθηγητής, προτείνει μία νέα χρηματοδότηση των υπό ανάπτυξη χωρών της πέντε χρονία, η οποία να προέλθει από τις βιομηχανικές χώρες που θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία αυξημένης ζήτησης βιομηχανικών προϊόντων, νέων επενδύσεων και νέων θέσεων απασχόλησεως στις βιομηχανικές χώρες.

Ακόμη ο κ. Άγγελόπουλος προτείνει την υιοθέτηση ενός νέου σχεδίου «Μάρσαλ» τροποποιημένο κατά το ότι θα ρυθμίζει πρώτα το πρόβλημα των τεραστίων χρεών του Τρίτου Κόσμου και το οποίο βασίζεται στην αλληλεξάρτηση Βορρά-Νότου. Το σχέδιο αυτό καλεί τις Ήνωμένες Πολιτείες να λάβουν την πρωτοβουλία να χορηγήσουν 11 δισεκ. δολάρια για τα πέντε πρώτα χρόνια και 16 δισεκατομμύρια για τα δεκαπέντε επόμενα χρόνια.

Agents for Bunkers, Ship's loading and discharge,
Repairs and Crew at Colombo

PREMSEKA SHIPPING PRIVATE LTD.

23/1 Havelock Road, Colombo 5, Ceylon
Teleph: 84276 — Telex: 21839 RANMUT C.E.

Αυτή η νέα βοήθεια θα σημάνει την αύξηση της ζητήσεως στις υπό ανάπτυξη χώρες, οι οποίες θα στραφούν για την κάλυψη των αυξημένων αναγκών τους στις ανεπτυγμένες χώρες της Δύσεως, όπου θα σημειωθεί αύξηση της παραγωγής, της απασχολήσεως και κατ' επέκταση του όγκου των δια θαλάσσης διακινουμένων πρώτων ύλων και κατεργασμένων προϊόντων, με ευεργετικές επιπτώσεις στη παγκόσμια ναυτιλία.

ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΤΟ ΘΕΜΑ FIO

Είναι επιτακτική ανάγκη να κλείσει με μία δήλωση του Υπουργού Ναυτιλίας το θέμα που δημιούργησε η εισήγηση των υπηρεσιών για την κατάργηση του δρου FIO. Διότι εκτός από τα προβλήματα που θα δημιουργήσει στα πλοία η κατάργηση του δρου FIO με την αντίληψη των επιβαρύνσεων για τα «έξοδα κύτους» των εμπορευμάτων που μεταφέρουν, το υιοθετηθέν από τις υπηρεσίες του ΟΛΠ μέτρο θα καταστήσει πιο δύσκολο και ανελεύθερο ναυτιλιακώς το λιμάνι — ούσιαστικά θα το καταστήσει το αποδιοπομπαίο λιμάνι της Μεσογείου — και επί πλέον θα επιβαρύνει το κόστος των εισαγόμενων προϊόντων σε βάρος της καταναλώσεως. Είναι όμως καιρός για τέτοια τη στιγμή που ο λαός πληρώνει το κύριο βάρος της οικονομικής κρίσεως και της προσπάθειας για να βγει ο τόπος από τη στενωπό που έχει δημιουργήσει η συγκυρία;

Από τα στοιχεία του ΟΛΠ προκύπτει ότι με τον δρο FIO διακινούνται συμβατικά γενικά φορτία σε ποσοστό 70% και από αυτό και μόνον προκύπτει η έκταση του αριθμού των πλοίων που θα πληξεί το μέτρο. Και να μόνον ο πλοιοκτήτης θα επιρρίψει στο ναύλο — εάν φυσικά μπορεί υπό τις σημερινές περιστάσεις — τις επιβαρύνσεις που θα προκύψουν, ο Έλληνας όμως αντιπρόσωπος τακτικών ή μετ' γραμμών θα αυξήσει τις ανάγκες σε ταμειακά ανοίγματα αυτή τη δύσκολη για όλους εποχή από την επί πλέον δαπάνη για τα «έξοδα κύτους» και την αναμονή εισπράξεως από τον άσυνεπτη παραλήπτη που θέλει να τον ξεφορτωθεί ο ΟΛΠ — ο θεματοφύλακας των διακινουμένων εμπορευμάτων — και να τον φορτώσει σε άλλους. Επί πλέον των ανωτέρω είναι αναμφισβήτητη και η σπατάλη πολύτιμου συναλλάγματος που θα ήταν προκλητική ακόμη και αν γινόταν και σε εποχή παχιών αγελάδων. Ο κ. Κασιφάρας έχει άμεση γεύση από τραπεζικά καθώς και από την κάμψη της εισροής συναλλάγματος από τη Ναυτιλία. Ας πάρει ένα μολύβι στο χέρι, που φαίνεται ότι δεν πήραν οι εισηγητές του μέτρου και ίσως ούτε ο ΟΛΠ, και να κάνει τους σχετικούς λογαριασμούς. Στην εισήγηση του ΟΛΠ υπολογίζεται σε 500 εκατ. δραχμές ετησίως το ύψος των «εργατικών δικαιωμάτων» για τα «έξοδα κύτους» των φορτίων που έρχονται με τον δρο FIO και τα οποία πληρώνονται σε δραχμές. Με την εισηγούμενη μεταβολή ξεκινάμε τον υπολογισμό των εξόδων με άφετηρία τα 500 εκατ. σε δραχμές τα οποία έφεξης θα πληρώνονται σε συνάλλαγμα αλλά δεν θα είναι μόνον τόσα, διότι από τις κόνφερανς θα προστεθούν έξτρα για πλήρη κατοχύρωσή τους σε αυξήσεις, καθυστερήσεις και προμήθειες και διάφορα άλλα που θα προστεθούν στο ναύλο, χωρίς τον δρο FIO, με αποτέλεσμα η νέα δαπάνη από το μέτρο να προσεγγίσει το ένα δισεκατομμύριο σε συνάλλαγμα. Έτσι, σε τελευταία ανάλυση, το έμπορεύμα θα υπολογισθεί στο Τελωνείο σε μεγαλύτερο ύ-

ψος και θα φθάσει ακριβότερο στον Έλληνα καταναλωτή.

Θα θέλαμε να γνωρίζουμε τί σκέπτονται για το μέτρο αυτό η Τράπεζα της Ελλάδος και το υπουργείο Έθνικης Οικονομίας, επανερχόμενοι όμως στον κ. Κασιφάρα σαν εκφραστή της κυβερνητικής πολιτικής στον ναυτιλιακό τομέα τονίζουμε ότι για μέν το ελληνικό πλοίο το νέο μέτρο θα επιφέρει μεγαλύτερα οικονομικά ανοίγματα και καθυστερήσεις στην αποκατάστασή τους από τους παραλήπτες — δεν χρειάζεται να προσθέσουμε τίποτε περισσότερο γι' αυτό. Το μέτρο όμως θα είναι ακόμη οδυνηρότερο για τους μικρομεσαίους ναυτικούς πράκτορες, γιατί με λιγότερα κεφάλαια κινήσεως και με την ναυτιλιακή κρίση που τους έφερε σε σημείο ώστε να ανταποκρίνονται μετά βίας στις πληρωμές του προσωπικού θα κληθούν να ανοιχθούν σε αυξημένες δαπάνες — προκαταβολές στον ΟΛΠ για πληρωμή των εξόδων κύτους και αναμονή της πληρωμής από τον παραλήπτη — και θα περιμένουν άρκετον καιρό έχοντας στα χέρια τους μόνον «χαρτιά» χωρίς τίποτε άλλο, ενώ ο ΟΛΠ θα διατηρεί το έμπορεύμα το οποίο και θα μπορεί να εκποιήσει όταν περάσουν οι προθεσμίες αποθηκείσεως, οπότε είναι δυνατόν να μην περισσέψει τίποτε — όπως συνέβη και τώρα σε όρισμένες περιπτώσεις — για τών ναυτικό πράκτορα που θα βρεθεί στο δρόμο ή και στον Κορυδαλλό ακόμη, γιατί οι υποχρεώσεις του εξακολουθούν να «τρέχουν».

Τό συμπέρασμα από τα ανωτέρω είναι ότι μόνον έχθροι της Ναυτιλίας θα μπορούσαν να εισηγούνται και να προσπαθούν να επιβάλουν παρόμοια μέτρα και θέλουμε να πιστεύουμε ότι ο κ. Κασιφάρας, όπως έχει αποδείξει επανειλημμένα, θα σταματήσει τον κατηγορο στον οποίο οδηγούμεθα με τις άστοχες — κατά τον επεικέστερο χαρακτηρισμό — εισηγήσεις.

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ «ΦΙΛΙΚΟΝ Α.»

Τό ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Φιλικόν Α.» έβληθη την περασμένη Τρίτη στον Περσικό, λίγες ώρες μετά τον απόπλου του από τό Κουβέιτ με φορτίο πετρελαίου για την Ιταλία, από ρουκέτα άγνωστης προελεύσεως και έπαθε ρήγμα στη δεξαμενή των σλόπς. Τό σκάφος κατόρθωσε να συνεχίσει τό ταξίδι του χωρίς άπευκταίο και την Λέμπτη προσήγγισε σε λιμάνι των Έμιράτων για τή διενέργεια έπισκευών προκειμένου να συνεχίσει τό ταξίδι του προς την Ιταλία. Στην προκειμένη περίπτωση εξαίρεται ή στάση της εταιρίας «Σέρρες» που αντιπροσωπεύει την πλοιοκτήτρια στην Ελλάδα. Μόλις έγινε γνωστό τό περιστατικό άργά τό άπόγευμα της Τρίτης, κινητοποιήθηκε άμέσως όλόκληρος ό μηχανισμός της εταιρίας και σε έλάχιστη ώρα οι οικογένειες των 20 Έλλήνων μελών του πληρώματος είχαν ένημερωθεί τηλεφωνικά ή με τηλεγραφήματα για τό περιστατικό και έτσι όταν οι σχετικές πληροφορίες μεταδόθηκαν από τά ηλεκτρονικά μέσα ένημερώσεως δέν υπήρξε καμία άνησυχία από την πλευρά των οικείων των μελών του πληρώματος. Επίσης στην εταιρία έδιναν πρόθυμα κάθε πληροφορία που υπήρχε στους Έλληνες και ξένους δημοσιογράφους που ζητούσαν να πληροφορηθούν λεπτομέρειες για τό συμβάν. Μέ λίγα λόγια υπήρξε ή όρθη αντιμετώπιση του περιστατικού και πράξει να βρεί μιμητές για τί άρκε-

τές περιπτώσεις οι δημοσιογράφοι έχουν συναντήσει δυσφορία ή και άδιαφορία ακόμη με άποτέλεσμα ή ένημέρωση να μίν είναι ή πρόπousa.

Ο ΕΘΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Είναι γεγονός ότι τόν τελευταίο καιρό καταβάλλεται μία συστηματική προσπάθεια στον Έλληνικό Νηογνώμονα ώστε να μπορέσει να δώσει πλήρη και σωστή εξυπηρέτηση στα ελληνόκτητα πλοία με τόν ταχύτερο και οικονομικότερο τρόπο. Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας ό Έλληνικός Νηογνώμων όργάνωσε σε νέα βάση τό Τμήμα Ραδιοτηλεφωνίας - Ραδιοτηλεγραφίας και είναι πλέον σε θέση να επιθεωρεί και να εκδίδει Πιστοποιητικά Ραδιοτηλεφωνίας — Ραδιοτηλεγραφίας χωρίς επί πλέον επιβάρυνση για την επιθεώρηση που θα διενεργείται, εκτός φυσικά των εξόδων μετακινήσεως. Σημειώνεται ότι ό Έλληνικός Νηογνώμων έχει έξουσιοδοτηθεί από την Ελλάδα, την Κύπρο, την Μάλτα, τόν Παναμά, τόν Λίβανο, την Όνδουρα, τή Βενεζουέλα και άλλες χώρες για επιθεωρήσεις και την έκδοση των άνάλογων πιστοποιητικών. Από τά ανωτέρω προκύπτει ότι είναι αυτόνομο ότι όλοι πρέπει να κάνουν χρήση των υπηρεσιών που παρέχει ό Έλληνικός Νηογνώμων, ό οποίος παράλληλα πρέπει να έντεινεί όσο είναι δυνατόν περισσότερο τίς προσπάθειές του για την παροχή στα ελληνόκτητα πλοία υπηρεσιών ύψηλου επιπέδου σε διευρυνόμενο συνεχώς χώρο.

ΡΑΔΙΟ—ΣΗΜΑΝΤΗΡ

Οί άρμόδιοι γερμανοί έπιστήμονες έλπίζουν ότι ό νέος ραδιο-σημαντήρ που παρουσίασαν, θα έγκριθεί ταχέως ώστε να καταστεί δυνατή ή εγκατάστασή του στα πλοία όλου του κόσμου. Ό σημαντήρ αυτός, προϊόν μακρών μελετών του Γερμανικού Ίνστιτούτου άεροναυτικών και διαστημικών Έρευνών, άπεδείχθη άνώτερος από τους παρουσιασθέντες από έξι άλλες χώρες, σε δοκιμές λειτουργίας υπό αντίξοες κλιματολογικές συνθήκες.

Κατά τους γερμανούς ό νέος σημαντήρ θα συμβάλλει άπολεσματικά στην αύξηση της άσφαλείας ναυσιπλοΐας. Τό όργανο αυτό έκπέμπει αυτόμάτως σήματα μόλις έλθει σε έπαφή με τό νερό μετά τή βύθιση του πλοίου. Τά σήματα λαμβάνονται από δορυφόρους που τά συνδέουν με τά πλοία διασώσεως ή κάθε άλλη μονάδα που βρίσκεται στην περιοχή. Ό ίδιος σημαντήρ μπορεί να χρησιμοποιηθεί από σωσίβιες λέμβους για να μεταδίδει ένα κωδικό σήμα ή τό όνομα του κινδυνεύοντος πλοίου, τό στίγμα του, την ακριβή ώρα του άτυχήματος και πληροφορίες για τό είδος της άπαιτουμένης άρωγής.

ΟΙ ΚΛΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΡΟ—ΡΟ

Υπάρχει ή γνώμη ότι τά όχηματοφόρα πλοία (ρόλ-ον/ρόλ-οφ) λόγω της άπουσίας πλευρικών διαφραγμάτων κατακλίζονται άμεσώτερα από τά ύδατα σε περίπτωση συγκρούσεως ή προσάραξεως και παίρνουν έπομένως σοβαρότερη κλίση. Γι' αυτό και ό Βρετανικός Νηογνώμων προβαίνει τώρα στους ύπολογισμούς αναλύσεως της κατακλίσεως του πλοίου, ώστε να παρασχεθούν έπαρκή στοιχεία στους πλοίαρχους των ρό-

ρό για την ταχύτητα επιδιώξεως της καταστάσεως και του διαθεσίμου χρόνου για την απάντηση των υδάτων.

Μολονότι λόγω της κατασκευής των σκαφών αυτών η επιβράδυνση της κατακλύσεως φαίνεται αδύνατη, οι αρμόδιοι αντιμετωπίζουν τουλάχιστον την εφαρμογή ενός ελαχίστου αριθμού κριτηρίων ασφαλείας των πλοίων αυτών. Τα κριτήρια βασίζονται στην αρχή ότι και αν ακόμη η διατήρηση του κατακλυθέντος πλοίου «εν επιπλεύσει» δεν είναι δυνατή, είναι ανάγκη να παρασχεθεί ικανός χρόνος για την κανονική εγκατάλειψη του πλοίου. Έπιζητείται λοιπόν να συγκριθεί ο χρόνος που απαιτείται για την ασφαλή εγκατάλειψη με τον χρόνο που μεσολαβεί μεταξύ αφενός μέρους του ατυχήματος ή της ενάρξεως της κατακλύσεως και αφετέρου της απώλειας της ευσταθείας ή της ανατροπής. Ακριβώς δε τη σύγκριση αυτή πραγματοποιεί η μελέτη του Μηχανώματος, η οποία επιτρέπει να μετρηθεί η ταχύτητα με την οποία το όχημα-φορέο πλοίο παίρνει τους διαφόρους βαθμούς κλίσεως από τη στιγμή της αρχικής εισόδου των υδάτων.

ΟΙ ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΖΩΝΕΣ

Όπως γράψαμε ήδη η Αγγλία προχωρεί στην εγκατάσταση ελευθέρων ζωνών σε διάφορους λιμένες της χώρας. Όπως ανέκοιωσε ο Υπουργός Οικονομικών επίκειται η κατάθεση νομοσχεδίου για τη σύσταση έξι ελευθέρων λιμένων των οποίων η λειτουργία προβλέπεται μετά δεκάμηνο. Οι ελεύθερες αυτές ζώνες θα δημιουργηθούν στους λιμένες του Μπέλφαστ, Μπίρμινγχαμ, Κάρντιφ, Λίβερπουλ, Πρέστον και Σαουθάμπτον.

Η Βρετανία είναι η τελευταία χώρα της Κοινής Αγοράς που αποφασίζει τη λειτουργία ελευθέρων λιμένων, με την ελπίδα ότι θα αποτελέσουν μία καινούργια πηγή απασχολήσεως που θα επιτρέψει την ενθάρρυνση των εξαγωγών. Μολονότι το Υπουργείο Οικονομικών είναι επιφυλακτικό ως προς τα αποτελέσματα, η πείρα δείχνει ότι όλοι οι ελεύθεροι λιμένες λειτουργούν με επιτυχία. Οι εταιρίες που θα εγκατασταθούν εκεί θα εισάγουν εμπορεύματα από το εξωτερικό, θα τα εξεργάζονται σε τελειωμένα προϊόντα και θα τα επανεξαγάγουν εκτός της ΕΟΚ. Υπό τους όρους αυτούς τα τελικά προϊόντα θα είναι ελεύθερα παντός δασμού και τελωνειακού τέλους.

Σήμερα σε όλο τον κόσμο λειτουργούν περί τους 400 ελεύθερους λιμένες από τους οποίους 70 στις Ηνωμ. Πολιτείες. Ένας από τους σημαντικότερους θεωρείται ο λιμήν του Άμβουργου που εργάζεται με τη μεγαλύτερη επιτυχία και του οποίου οι συναλλαγές αντιπροσωπεύουν πάνω από 15 δισεκ. λιρών ετησίως.

ΤΟ ΓΛΥΚΟ ΝΕΡΟ

Μεγαλεπήβολο σχέδιο επεξεργάζεται το Ιαπωνικό Υπουργείο Μεταφορών για τη μεταφορά γλυκού νερού από την Ιαπωνία προς τις χώρες του Περσικού Κόλπου. Για το σκοπό αυτό προβλέπεται η χρησιμοποίηση των δεξαμενοπλοίων που επιστρέφουν κενά προς τον Κόλπο.

Το σχέδιο υπολογίζει ότι θα μπορούσαν να μεταφερθούν ετησίως περί τα 30-50 εκατ. τόννων γλυκού νερού από τη νήσο Yakushima, στα νοτιοδυτικά της Ιαπωνίας, περιοχή με άφθονα δμβρια ύδατα. Ένα μεγάλο ακόμη πρόβλημα αποτελεί το μέσο μεταφοράς του νερού από τη νήσο προς τον λιμένα προσηγγίσεως των πλοίων. Η τιμή θα πρέπει να κυμανθεί γύρω από τα 300 γιέν κατά τόννο, με το ένδοχο να φθάσει τα 400 γιέν αν η εκφόρτωση του νερού γίνεται σε λιμάνι διαφορετικό από το λιμάνι παραλαβής του πετρελαίου.

Μία εμπορική επιτροπή που βρίσκεται τώρα στη μέση Ανατολή θα υποβάλει τις σχετικές προτάσεις προς τις αρμόδιες αρχές. Είναι γνωστό πάντως ότι κατά την Υπουργική διάσκεψη πετρελαίου του 1982, έξι χώρες του Κόλπου είχαν αποφασίσει την από κοινού εισαγωγή με κενά δεξαμενόπλοια 1,2 δισεκ. τόννων γλυκού νερού ετησίως, εκ των οποίων 1 δισεκ. τον. από την Εύρωπη και διακόσιες χιλιάδες τόννων από την Απω Ανατολή.

ΕΘΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ

Παραπονούνται οι αμερικανικές ναυτιλιακές εταιρίες ότι δεν μετέχουν ικανοποιητικά στις μεταφορές των εθνικών φορτίων. Και επικαλούνται το γεγονός ότι στο συνολικό όγκο μεταφορών του αμερικανικού εμπορικού στόλου, τα λεγόμενα κρατικά φορτία, που ελέγχονται ή χρηματοδοτούνται από τις δημόσιες υπηρεσίες, δεν υπερβαίνουν το 3%.

Ειδικότερα ισχυρίζονται ότι επί των 37 εκατομμ. τόννων που μετέφεραν τα υπό αμερικανική σημαία πλοία, τα υπό κρατικό έλεγχο φορτία αντιπροσωπεύουν μόνο το 3% των μεταφορών των ναυλωμένων πλοίων και στο 30% των μεταφορών σε πλοία τακτικών γραμμών με αμερικανική σημαία. Ως προς τον φορέα που προωθεί τα κρατικά φορτία παρατηρείται ότι το Υπουργείο Άμυνας διαθέτει τη μερίδα του λέοντος με ποσοστό 70% και ακολουθεί σε απόσταση το Υπουργείο Γεωργίας με ποσοστό 18%.

Έκείνο το οποίο προκύπτει από τις ανησυχίες αυτές είναι ότι οι ναυτιλιακοί παράγοντες στην Αμερική διατηρούν πολύ ανεπτυγμένη την αντίληψη της υπέρ της εθνικής σημαίας επιφυλάξεως των εθνικών φορτίων.

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Κάθε τέσσερα χρόνια γίνεται ένας διαγωνισμός διάπλου του Ατλαντικού με ιστοφόρα σκάφη επανδρωμένα με ένα μόνο άτομο. Όπως είναι φυσικό σ' ένα τέτοιο διαγωνισμό μετέχουν κάθε λογής ναυπηγήματα από τις κινεζικές τζόγκες μέχρι τις πολυνησιακές πιρόγες. Αλλά σκάφος με ανεμόμυλο δεν είχε εμφανισθεί ακόμα. Νά όμως πού ένας Νεοζηλανδός νέος υπέβαλε αίτηση για να λάβει μέρος στον φετινό αγώνα με ένα πλοίο - ανεμόμυλο, με τελικό στόχο να αποδείξει την εμπορική του χρησιμότητα.

Πρόκειται για τρισκαφο πλοίαρχο μήκους 40 ποδών, πού είναι εξοπλισμένο με μία μεγάλη τριπτέρυχη έλικα διαμέτρου 10 περίπου μέτρων, η οποία είναι στηριγμένη σε τρίποδο στο μεσαίο σκάφος και κινεί μέσω συστήματος υδραυλικής μεταδόσεως μία μικρή προπέλα στο νερό πού δίνει την κίνηση στο πλοίαρχο. Καθώς μάλιστα η έλικα είναι στηριγμένη σε περιστρεφόμενο άξονα ταξιδεύει άσχετα από τη φορά του ανέμου, ακόμα και έντελως κόντρα στον άνεμο.

Υπάρχουν πολλοί πού πιστεύουν ότι η Επιτροπή των αγώνων θα απορρίψει τελικά την αίτηση, θεωρώντας ότι το άλλοκοτο αυτό κατασκεύασμα είναι «έκτος των κανόνων του παιχνιδιού». Στην εποχή μας όμως πού διεξάγονται τόσα σοβαρά και πολυδάπανα πειράματα για την εξοικονόμηση ενέργειας, η δυνατότητα βοηθητικής χρησιμοποίησης των πινών έχει παύσει να θεωρείται νοσταλγική παραδοξολογία.

Έτσι λοιπόν οι γραφικοί ανεμόμυλοι πού στη ξηρά έχουν μείνει ανεργείς, δεν αποκλείεται να χαρίσουν στη θάλασσα όχι μόνο μία πρόσθετη νότα γραφικότητας αλλά και ένα ακόμα τρόπο για να καρπούμεθα τα αγαθά της. Μεγάλο άμπελι ή θάλασσα και τρυγητό δεν έχει» δεν λέει και ο Καζαντζάκης;

ΣΚΛΗΡΗ ΜΟΙΡΑ

Πέρασε ένας ολόκληρος χρόνος πού χάθηκε αδόκητα ο Βάσος Καβουνίδης, αποστερώντας όχι μόνο την οικογένειά του αλλά ολόκληρη τη ναυτική οικογένεια από ένα λαμπρό στέλεχος πού την ύπηρετησε υποδειγματικά σ' όλη του τη ζωή. Οι συνάδελφοί του και το προσωπικό των πλοίων του δεν λησμονούν τον προϊστάμενο ή τον συνεργάτη πού τους οδηγούσε με ευπρέπεια και θάρρος στους δύσκολους επαγγελματικούς αγώνες, κερδίζοντας τη μεγαλύτερη ήσως ανθρώπινη νίκη, τη νίκη της αγαθής ύστεροφημίας.

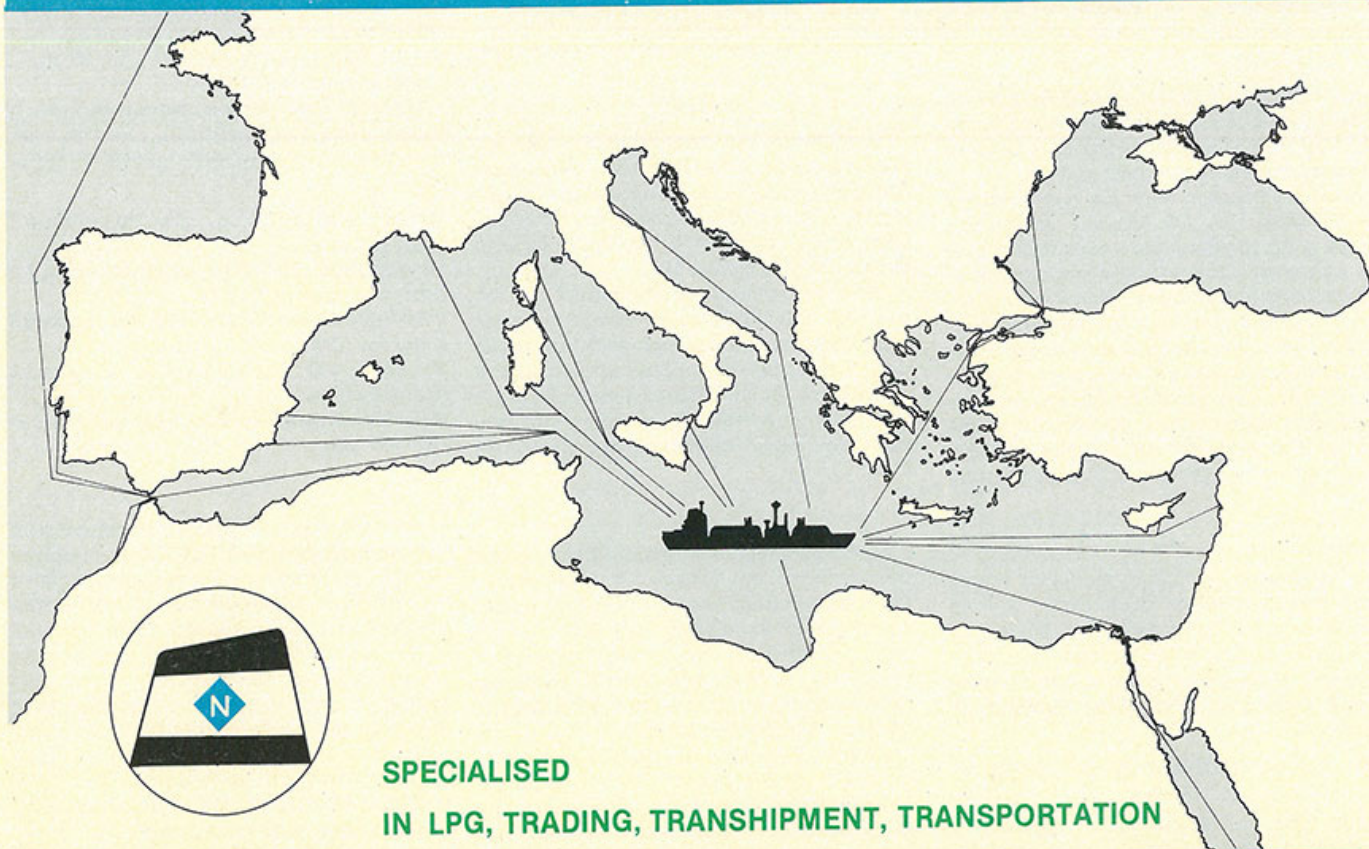
Αλλά πρίν κλείσει ο χρόνος, η μοίρα χτύπησε και τον πρεσβύτερο μόνον αλλά τελευταίο στη ζωή αδελφό, τον Χρυσόστομο Καβουνίδη. Μολονότι ο ίδιος δεν είχε άμεση ενεργό ανάμιξη στη ναυτιλιακή επιχείρηση, ήταν πάντα, σαν έμπειρος νέστωρ, κοντά της. Ενώ παράλληλα ή ικανότητά και ή επισημοσύνη του τον έφεραν στο προσκήνιο της δημόσιας ζωής, στην οποία από πολλές θέσεις πρόσφερε πολύτιμες υπηρεσίες.

Μοίραν δ' ού τι φυγείν έπορευ. Αλλά ή ζωή συνεχίζεται. Και ή απρόσωπη ναυτιλία, όπως θα θυμάται πάντα τούς σωστούς πρωτεργάτες της, έτσι παρακολουθεί τώρα με άγάπη τούς αξίους συνεχιστές τους.

«BOMBAY»

NEGRIS Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87, BOMBAY 400038, INDIA - CABLES: NEGRISCLEO
Phones: 261068 - 268656 - A.O.H. 211534 - Telex: 011-5718 XIOS



SPECIALISED

IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

NAFTOMAR

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

NAFTOMAR

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

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.

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

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.

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

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

Κατά 3% υπολογίζεται να αυξηθεί κατά το 1984 ο όγκος του διεθνούς εμπορίου, ποσοστό καθόλου εύκαταφρόνητο σε σύγκριση με τα άμεσως προηγούμενα χρόνια.

Δυστυχώς όμως η τεράστια χωρητικότητα των 30 εκατ. τόν. d.w. των υπό ναυπήγηση μπάλκ κάρριερς απορροφά κάθε ανοδική τάση, χωρίς να υπολογισθεί η παροπλισμένη χωρητικότητα φορτηγών πλοίων που ανέρχεται περίπου σε άλλους 30 εκατ. τόν. d.w.

Έτσι μόνη διέξοδος για να επανεύρει η αγορά των φορτηγών κάποια ισορροπία μεταξύ προσφερομένου και δυναμένου να απασχοληθεί αποδοτικά τοννάξ είναι η συνεχής και έντακτη διάλυση των παλαιών σκαφών, χωρίς νέες παραγγελίες σε αντικατάστασή τους.

...

Η παραγωγή χάλυβος παραμένει πάντα ένας από τους πλέον αξιόπιστους δείκτες της οικονομικής δραστηριότητας, όπως αποδεικνύουν οι παρακάτω αριθμοί που αφορούν τις Ήνωμένες Πολιτείες όπου η οικονομική ανάκαμψη είναι πλέον πραγματικότητα:

Μέσος όρος εβδομαδιαίας παραγωγής σε τόννους		
Μάρτ. 1983	Φεβρ. 84	Μάρτ. 84
1.397	1.802	1.961

...

Αύξηση κατά 5 εκατομ. τόννους περίπου, εμφανίζουν οι εξαγωγές σιτηρών από τον Καναδά, την Αυστραλία και την Αργεντινή κατά την νέα περίοδο 1983-84, έναντι συνολικών εξαγωγών ύψους 41,5 εκατ. τόννων που πραγματοποίησαν οι τρεις χώρες την περυσινή περίοδο.

Εξάλλου σημαντικές ποσότητες σιτηρών αγόρασαν κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους η Κίνα, η Βραζιλία και η Σοβιετική Ένωση, συμπεριλαμβανομένων των 1,5 εκατομ. τόννων που εξασφάλισε η τελευταία από την αγορά της Αυστραλίας ή οποία φέτος στοχεύει στην επίτευξη συγκομιδής ρεκόρ ύψους 19,5 εκατ. τόννων.

...

Η αδιάθετη υπερπαραγωγή σιτηρών στις βορειο-δυτικές Πολιτείες των Ήνωμένων Πολιτειών αναμένεται να προκαλέσει ανοδο της ζήτησεως μπάλκερς τα οποία θα χρησιμοποιηθούν ως πλωτές αποθήκες ανοικτά των ακτών του Ειρηνικού.

Ηδη το υπόλοιπο της αδιάθετης εσοδείας του 1983 που έχουν συγκεντρώσει οι γεωργικοί συνεταιρισμοί φθάνει τα 50 εκ. μπουσελς, ενώ η φετινή παραγωγή αναμένεται να αποφέρει άλλα 100 εκατ. μπουσελς μέχρι τον προσεχή Αύγουστο, χωρίς να διατίθενται πλέον ικανοί αποθηκευτικοί χώροι στη στεριά.

...

Συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της ινδικής κυβέρνησης και του σωματείου των λιμενεργατών για να λυθεί η δεκαπενθήμερη απεργία που έχει παραλύσει την εμπορευματική διακίνηση στους λιμένες της χώρας και έχει ακινητοποιήσει 53 πλοία εντός των λιμένων, ενώ περίπου άλλα 180 περιμένουν στα άγκυροβόλια.

Πρόκειται για τη πλέον μακρόχρονη απεργία που σημειώνεται στην Ινδία λόγω μισθολογικών διεκδικήσεων και θα ζημιώσει την χώρα κατά 780 εκατομμύρια στερλίνες.

...

Η αγορά των δεξαμενοπλοίων δεν δικαιολογεί μεγάλη αισιοδοξία προς το παρόν και γι' αυτό πρέπει να ενταθεί ο ρυθμός διαλύσεως των μεγάλων δεξαμενοπλοίων, που δείχνει σημεία ανασχέσεως μετά την πρόσφατη βελτίωση του επιπέδου των ναύλων από τον Περσικό.

Σύμφωνα με στοιχεία των ναυλομεσιτών E.A. Γκίμπσον, το σύνολο των αργούντων δεξαμενοπλοίων περί τα μέσα Μαρτίου έφθανε τα 327 σκάφη 59,6 εκατ. τόν. d.w. έναντι 334 σκαφών 60,7 εκατ. τόν. d.w. που άργουσαν περί τα μέσα του περασμένου Φεβρουαρίου. Επίσης, σύμφωνα με τους υπολογισμούς τους, το σύνολο των δεξαμενοπλοίων που διατέθηκαν για διάλυση από τις

αρχές του 1984 δεν ξεπερνά τα 50 σκάφη 4,8 εκατ. τόννων, γεγονός που δημιουργεί αμφιβολίες αν με τον ρυθμό αυτό θα επιτευχθεί ο στόχος διαλύσεως χωρητικότητας 25 εκατ. τόν. d.w. εντός του 1984.

Τέλος οι ίδιοι μεσίτες διατείνονται ότι η άργουσα χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων κατανέμεται κατά κατηγορία μεγέθους ως εξής:

Μεγέθους 10-25.000 τόν. d.w.: 26 σκάφη 0,5 εκατ. τόν. d.w.
Μεγέθους 25 - 50.000 τόν. d.w.: 37 σκάφη 1,3 εκατ. τόν. d.w.
Μεγέθους 50-100.000 τόν. d.w.: 60 σκάφη 4,3 εκατ. τόν. d.w.
Μεγέθους 100 - 200.000 τόν. d.w.: 43 σκάφη 6 εκατ. τόν. d.w.
Μεγέθους 200.000 και άνω: 161 σκάφη 47,5 εκατ. τόν. d.w.

...

Από τις λίγες έποικοδομητικές σκέψεις που ακούσθηκαν στο πρόσφατο συνέδριο «Money & Ships» που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, υπογραμμίζουμε την άποψη του Κ. Γιώργου Π. Λιβανού ότι οι υπό ανάπτυξη χώρες θα έχουν περισσότερο όφελος και απασχόληση των κατοίκων τους διαθέτοντας τα κεφάλαιά τους σε παραγωγικές βιομηχανικές και αγροτικές επενδύσεις, αντί να καταναλώνονται στη δημιουργία ασύμφορων εθνικών στόλων για τις ίδιες, τούς οποίους καλούνται να επιδοτούν συνεχώς για να διατηρηθούν σε λειτουργία.

...

Μελέτη που εκπόνησε η βρετανική εταιρεία μελετών «Τέρμιναλ Όπερέιτορς», θυγατρική του γνωστού ναυλομεσιτικού οίκου «Έγκαρ Φόρρεστερ», προβλέπει ότι περί τα μέσα του 1985 και υπό τη βασική προϋπόθεση ότι θα συνεχισθούν αμείωτες οι διαλύσεις των παλαιών σκαφών, η υπερπροσφορά τοννάξ εις μέρη των φορτηγών ξηρού φορτίου θα μειωθεί σε 4% έναντι 7% σήμερα, ενώ στα δεξαμενόπλοια οι προοπτικές είναι ευνοϊκότερες και υπολογίζοντας σε αύξηση της ζήτησεως μεταφοράς αργού από το Περσικό οι μελετητές διατείνονται ότι το πλεόνασμα μπορεί να απορροφηθεί σταδιακά μέχρι τα τέλη του 1985, δημιουργώντας πλέον ύγιεις προϋποθέσεις για επενδύσεις σε πετρελαιοφόρα.

PHONES: 675.4321, 323.0064

TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Παλινδρομήσεις

Μετά από μία κατακόρυφη πτώση, σχεδόν δλο τό μήνα Φεβρουάριο και έν μέρει τόν Μάρτιο, τό δολλάριο έδειξε τήν δύναμή του και άπογοήτευσε δσους δέν πίστεψαν σ' αυτό. Βέβαια πολλοί πού είχαν αγοράσει Μάρκα πρὸς US \$ 1 = DM 2.85 ένα μήνα νωρίτερα βρήκαν τήν εύκαιρία νά κάνουν ένα καλό κέρδος (περίπου 10%) πουλώντας τά Μάρκα τους και ξαναγοράζοντας τά δολλάρια τους πρὸς 2,60.

Αυτή ή επιστροφή πρὸς τό δολλάριο καθώς και τά συνεχιζόμενα ύψηλά επιτόκια τοῦ δολλάριου προκάλεσαν τήν ανάκαμψη τοῦ δολλάριου, όχι βέβαια στά παλαιά πλαίσια αλλά κατά πολύ ύψηλότερα επίπεδα από εκείνα τής πρώτης εβδομάδος τοῦ Μαρτίου.

Βέβαια οί αιτίες πού προκάλεσαν αρχικώς τήν πτώση τοῦ δολλάριου (μεγάλο άνοιγμα τοῦ κρατικού προϋπολογισμού, πολιτική άστάθεια στήν Μέση Άνατολή και Κεντρική Άμερική) παραμένουν, πλὴν όμως με τίς νέες τιμές τό δολλάριο δέν φαίνεται υπερτιμημένο και μάλιστα όταν ληφθῇ ύπ' όψη ή άνάκαμψη τής Άμερικανικής οικονομίας και σχετική μείωση τής άνεργίας, καθώς και ή σταθερότης τοῦ τιμαρίθμου.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Ό μεγάλος νικητής στήν αναπροσαρμογή τών εύρωνομισμάτων έναντι τοῦ δολλάριου ήταν τό Γερμανικό Μάρκο πού σέ ώρισμένη στιγμή παρουσίασε μία άνοδο έναντι τοῦ δολλάριου τής τάξεως τών 12-13%. Οί διασυνδέσεις όμως τοῦ μάρκου μέσον τοῦ φ i δ i ο ὁ με τά άλλα νομίσματα τής Κοινής Άγοράς προκάλεσαν και τήν άνοδο τοῦ Γαλλικοῦ Φράγκου πού δέν είχε καμμία αίτία νά δείξει τέτοια άνοδο έναντι τοῦ δολλάριου και νά φθάσει από \$ 1 = F.F. 8.65 σέ \$ 1 = F.F. 7.85, καθώς και τής Άταλ. Λίρας, τοῦ Βελ. Φράγκου ως και τοῦ Όλλανδικοῦ Φιορινίου, οί οικονομίες τών όποιων δέν δικαιολογούν άνοδο τοῦ νομίσματος.

Γιά μία στιγμή υπῆρξε ή γνώμη νέας αναπροσαρμογής τοῦ Μάρκου έναντι τών άλλων Εύρωνομισμάτων, πράγμα πού ή Γερμανική οικονομία και ή Bundesbank δέν επιθυμούν και γι' αυτό τά τά επιτόκια τοῦ Μάρκου διατηρήθηκαν σέ χαμηλά σχετικώς επίπεδα αποθαρρύνοντας έτσι τούς τυχόν κερδοσκόπους.

Ή Στερλίνα

Τό Άγγλικό νόμισμα, πού οί χαμηλές τιμές πετρελαίου, ή άνεργία και πολιτική άστάθεια στή Μέση Άνατολή είχαν φέρει στό χαμηλότερο επίπεδο πού έφθασε ποτέ πα-

ρουσίασε μία περιορισμένη και όλιγοήμερη ανάκαμψη τόσοσέν έναντι τοῦ δολλάριου όσοσέν και έναντι τών άλλων νομισμάτων. Ή Άγγλική κυβέρνηση δέχεται σχετικώς εύμενός τήν πτώση τοῦ νομίσματος της, πού άφ' ενός επιτρέπει μία αύξηση τών εξαγωγών πλὴν όμως προκαλεί και μία άνοδο τών τιμών τών εισαγομένων ειδών.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Ός άναφέραμε, γιά μία καμμία ειδική αίτία (πλὴν τήν διασύνδεσιν με τό φ i δ i) τό φράγκο παρουσίασε μία ραγδαία βελτίωση έναντι τοῦ δολλάριου μικράς όμως διαρκείας.

Τό Φράγκο παραμένει με τήν Άταλ. Λίρα και τό Βελγικό Φράγκο τό νόμισμα με τά ύψηλότερα επιτόκια, όχι πλέον 20-25% όπως πρὸ διετίας, αλλά σταθερά γύρω στά 15%.

Τό Έλβετικό Φράγκο

Τό Έλβετικό Φράγκο παραμένει τό κατ' έξοχήν αποθεματικό νόμισμα παρά τή πολύ χαμηλή απόδοσή του γύρω στά 2% (μετά τήν φορολογία στήν πηγή). Όπως και τά άλλα νομίσματα ύστερα από μία μετεωρική άνοδική πορεία, παρουσίασε και αυτό μία κάμψη και έπανῆλθε σέ ποιο ρεαλιστικά επίπεδα.

Τό Γιέν

Μέρα με τήν ήμέρα ή Άιαπωνία άπελευθερώνει τό νόμισμά της πού αρχίζει και γίνεται διεθνές και πού πολλές κεντρικές τράπεζες επιζητούν ως αποθεματικό νόμισμα.

Με πολύ χαμηλή αύξηση τοῦ τιμαρίθμου, με πιστωτικό ισοζύγιο έξωτερικών συναλλαγών, παρά τίς αντίρρήσεις τής Κεντρικής Τράπεζας τής Άιαπωνίας, είναι φυσικό τό Άιαπωνικό νόμισμα νά τραβά τό ένδιαφέρον τής διεθνούς χρηματαγοράς.

Ή Δραχμή

Στίς στήλες μας τοῦ περασμένου μηνός γράψαμε γιά τήν άπροσδόκητη και άδικαιολόγητη άνοδο τής δραχμής έναντι τοῦ δολλάριου.

Έάν ή άνοδος τών άλλων νομισμάτων ήτανε μικράς διαρκείας, τής δραχμής ήτανε άκόμη πιό βραχεία. Πολύ γρήγορα ξαναγύρισε στά παλαιά επίπεδα και στό κλείσιμο τής 26/3/84 παρουσιάζει τό γνωστό σταθερό γ λ ὁ σ τ ρ η μ α πού έφερε τήν δραχμή από \$ 1 = Δρ. 30 στό σημερινό \$ 1 = Δρχ. 104.

Πού θά φθάσει ή Δραχμή; Ποιά είναι ή πραγματική της αξία; Σέ ποιο επίπεδο θά σταθεροποιηθεί;

Πολλοί από τούς ξένους Τραπεζίτες και οικονομολόγους βλέπουν τήν δραχμή νά

σταθεροποιείται προσωρινά στά 120. Άλλά τί άντιπροσωπεύει τό 120; Γιατί 120 και όχι 150 ή 100;

Ποιά τιμή συναλλάγματος θά σταματήσει τήν τρομερή διαφορά εισαγωγών/έξαγωγών χωρίς νά έπηρεάσει δυσμενώς τόν Τιμαρίθμο; Αύτά είναι προβλήματα πού ή κυβέρνηση πρέπει νά επιλύσει τό νωρίτερο.

ΠΙΝΑΞ 1

Τιμές Δολλάριου

	24.2.84	26.3.84
Λίρα Άγγλίας	1.4725	1.4450
Φρ. Έλβετίας	2.1770	2.1580
Μαρ. Γερμαν.	2.6285	2.6080
Φρ. Γαλλίας	8.1000	8.0120
Λίρα Άταλίας	1631.25	1617.25
Γιέν Άιαπωνίας	232.88	225.68

ΠΙΝΑΞ 2

Έπιτόκια (Λονδίνου)

	24.2.84		
	Μήνες		
	1	3	6
Δολлар.	9 15/16	10 3/16	10 7/16
Μαρ. Γερμ.	5 13/16	5 15/16	6 9/16
Λιρ. Άγγλ.	9 1/4	9 3/8	9 1/2
Φρ. Έλβ.	3 3/8	3 3/4	4
Φρ. Γαλ.	17 1/8	17 3/4	16 3/4

26.3.84

Μήνες

	1	3	6
Δολлар.	10 9/16	10 3/4	11 1/16
Μαρ. Γερμ.	5 9/16	5 11/16	5 7/8
Λιρ. Άγγλ.	8 7/8	8 7/8	9
Φρ. Έλβ.	3 13/16	3 13/16	3 15/16
Φρ. Γαλ.	13 1/4	15	15 3/4

ΠΙΝΑΞ 3

Δραχμή Τιμές (FIXING)

	24.2.84	26.3.84	Διαφ. %
Δολλάριο	100.980	103.110	+ 2.11
Γερμ. Μάρ.	38.398	39.558	+ 3.02
Λίρ. Άγγλ.	148.550	148.750	+ 1.00
Φρ. Έλβετ.	46.414	47.770	+ 2.92
Φρ. Γαλ.	12.452	12.835	+ 1.03
Λιρ. Άταλ.	6.188	6.378	+ 3.07

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

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
licencee of the British company

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

TECNO 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

ΔΙΟΠΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΛΙΣ

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 αλληλογραφία μας

Η ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΠΡΑΚΤΟΡΟΣ ΣΤΗ ΜΑΛΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Διά της παρούσης θέλω να φέρω εις γνώσιν των ασχολουμένων με την Ναυτιάν τό εξής συμβάν.

Την 29/11/83, ενεργώντας δια λογαριασμών εταιρίας την οποίαν εκπροσωπούμε, ελάβαμε μέρος στον πλειστηριασμό ενός μπάλκερ 47.000 τόν. d.w. στην ΜΑΛΤΑΝ, τό οποίο ανήκε σέ Τούρκους πλοιοκτήτες.

Υπήρχε αρκετός συναγωνισμός, κάπου 12 υποψήφιοι αγοραστές, αλλά τελικά κατεκυρώθη στην εταιρία πού εκπροσωπούμε επειδή πλειοδοτήσαμε. Από την στιγμή εκείνη άρχισαν τά προβλήματα.

1) Ένας πράκτορας της Μάλτας όνόματι RONASON AND SONS, στόν όποιον προφανώς όφειλαν κάποιο ποσό οι προηγούμενοι πλοιοκτήτες, έζήτησε και επέτυχε την απαγόρευσην εξόδου από την Μάλταν του υπογράφοντος, διότι υπάρχει, λέει, ένας νόμος εκεί, πού δίνει στόν καθένα τό δικαίωμα γιά τέτοια ενέργεια γιά ποσόν πάνω από 100 λίρες και εάν βρεθώ εν άδίκω τότε του γίνεται ανταγωγή και τρέχα γύρευε.

Βεβαίως ό υπογράφων έφυγε την επομένη τό πρωί κανονικά (τό πώς, αυτό είναι άλλη ιστορία) και ούτε ασχοληθήκαμε παραπέρα. Σας γράφουμε την έπιστολήν μας αυτήν γιά να γνωρίσουν οι της Ναυτιλίας τόν πράκτορα αυτόν, ό όποιος ενήργησε τελείως παράνομα, δεδομένου ότι τό πλοίον αγοράσθηκε σέ πλειστηριασμό, δηλ. καθαρό από παλαιά χρέη, πού ούτε ήταν καν Έλληνικό αλλά Τουρκικό.

2) Μετά τριήμερον και την έγκαιρη κατάθεση του έκπλειστηριασματος, ζητήσαμε τό BILL OF SALE από τό δικαστήριο, τό όποιον δέν μας έδόθη χωρίς καμμία έξήγηση, παρά, ότι θά είναι έτοιμο σέ λίγες μέρες και έτσι πέρασαν περίπου 4 μήνες μέ καθημερινή αύξηση των δαπανών εκεί, κυρίως στόν χώρο των ναυπηγείων όπου ήτο πλαγιοδετημένο τό πλοίο, τά όποια ναυπηγεία σημειωτέον, σκλήρηναν την στάση τους όταν πληροφορήθηκαν ότι τό πλοίο θά έρχόταν στόν Πειραιά γιά έκτεταμένες έπισκευές τις όποιες προφανώς εύελπιστούσαν να κάνουν αυτά.

Σχετικό διάβημα είχαμε κάνει πρό καιρού στά ‘Υπουργεία Έξωτερικών και YEN τονίζοντας την ανάγκη απαγκιστρώσεως του πλοίου από εκεί γιά να γίνουν οι έπισκευές έδω, ώστε και Έλληνικός κόσμος να έργασθώ και συνάλλαγμα να μείνη στή χώρα μας. Δυστυχώς, απάντηση δέν μας έδόθη. Τελικά μέ άλλες ενέργειες απαγκιστρώσαμε τό πλοίο και τό φέραμε στην Έλλάδα πρό ήμερων, γιά έπισκευές.

Αυτά γιά την ιστορία και ενημέρωση του ναυτιλιακού κόσμου.

Φιλικώτατα

Διά την PAN SHIPPING AGENCIES S.A.
Ε. ΠΑΠΙΣΤΑΣ

Πειραιεύς, 15.3.83

Σημ. Συντ. Πέρα από τή στάση του πράκτορος

και των ναυπηγείων, έμεις υπογραμμίζουμε την άδράνεια πού επέδειξαν δύο άρμόδια εν προκειμένω ύπουργεία γιά την ύποστήριξη ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων τή στιγμή πού άλλες χώρες, γιά να προωθήσουν τά ναυτιλιακά τους συμφέροντα δέν διστάζουν να χρησιμοποιούν τους ύπουργούς τους σάν πιασέ.

ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΑΠΕΙΛΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

‘Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Παίρνοντας άφορμή από τό άρθρο σας «ΠΡΙΝ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΠΛΕΟΝ ΠΟΛΥ ΑΡΓΑ» (15.3.84), θέλω να έπισημάνω από τις έγκριτες στήλες σου και ένα άλλο γεγονός πού άπειλεί τή Ναυτιλία μας (και γενικότερα βέβαια τή Ναυτιλία) μ’ ένα ύπουλο, σατανικό και φοβερό ίσως φινάλε.

Πρόκειται γιά τόν έκσυγχρονισμό του τούρκικου σιδηρόδρομου, γιά τόν όποιο ήδη ή κυβέρνηση ‘Οζάλ διέθεσε 60 δισ. δρχ. και πιστεύω θά αναγκασθεί να συμπληρώσει μέ αρκετά δισ. ακόμα (πού δυστυχώς γιά μας, υπάρχουν άφθονα σέ φιλικά της θησαυροφυλάκία), γιά να τόν μετατρέψει μέχρι τό τέλος αυτής της δεκαετίας, σέ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΑΝΙΣΛΑΜΙΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ, σέ συνάρτηση μέ την επέκτασή του και τόν έκσυ-

γχρονισμό, του νευραλγικού σιδηροδρομικού δικτύου των ‘Αραβικών χωρών.

‘Υπάρχουν άφθονες ένδείξεις πού μας όδηγούν σ’ αυτό τό συμπέρασμα και πιά συγκεκριμένα, διάφορες ένέργειες και μέτρα των ΗΠΑ, χωρών της ΕΟΚ και ‘Αραβικών Κρατών.

‘Η χρηματοδότηση κατασκευής τεράστιας νέας γέφυρας στο Βόσπορο, μήκους 2.500 μ. (i).

‘Η επένδυση από την Εύρωπαϊκή Κοινότητα (Τράπεζα Έπενδύσεων) 66,3 δισ. Ε.Μ. στο υπεργιουγκοσλαβικό σιδηρόδρομο.

‘Ετσι ένας σύγχρονος Εύρω - Σιδηρόδρομος συνδέεται μέ τόν επίσης σύγχρονο τουρκικό και φθάνει στο νευραλγικό σιδηροδρομικό κέντρο των ‘Αδάνων, από όπου:

1) Μέ τό ανατολικό σιδηροδρομικό δίκτυο πιάνει τό Περσικό Κόλπο (Βασόρα), έχοντας από κεί χερσαία πρόσβαση προς την ‘Ασία και θαλάσσια προς τά τεράστια νησιώτικα συμπλέγματα της Ν.Α. ‘Ασίας και τά ανατολικά λιμάνια της ‘Αφρικής, στόν ‘Ινδικό ‘Ωκεανό.

2) Από τό δεύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω Συρίας (Δαμασκός), ‘Ιορδανίας (‘Αμμάν) φθάνει στή καρδιά της ‘Αραβίας (Μέκκα, Ριάντ).

3) Από τό τρίτο δίκτυο διά του Λιβάνου - ‘Ισραήλ φθάνει στο Σουέζ άπ’ όπου ξεχύνεται στις αγορές της ‘Αφρικής.

Δέν υπάρχει άμφιβολία ότι ή Τουρκία, χάρη στην αισχροκέρδεια της γεωπολιτικής (και γεωγραφικής) της θέσης, ένισχύεται όλόπλευρα στόν ήγεμονιστικό ρόλο πού προωθείται να παίξει από «σύμμαχες» χώρες στόν ‘Αραβικό κόσμο λόγω θρησκευτικής



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE

TONIO COLON

TELEX

From U.S.A.: 368-8572

From Others: 379-8572

TELEPHONE

Colon 45-0127

45-0137. 45-0128

MAILING ADDRESS

P.O. Box 443

Colon, R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY - FREE LIQUORS

CABLE

TONIO PANAMA

TELEX

From U.S.A.: 368-2633

From Others: 379-2633

TELEPHONE

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS

P.O. Box 6-4000

El Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY - FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

συγγένειας, δῆθεν μέ τό θέλημα τοῦ Ἀλλάχ καί γιά τή Δόξα καί τό Μεγαλεῖο τοῦ Ἰσλάμ.

Βέβαια ποντάρουν «πολύ σοφά» (σατανική κώχη μυαλοῦ Κίτσιγκερ) στόν τυφλό θρησκευτικό φανατισμό τοῦ Ἀραβικοῦ κόσμου καί στή δύναμη τοῦ πολιτικο-θρησκευτικοῦ κατεστημένου.

Ἐπίσης ποντάρουν στά θετικά στοιχεῖα πού συνθέτουν τήν ανταγωνιστικότητα τοῦ σύγχρονου σιδηρόδρομου: γρήγορες ταχύτητες, ασφάλεια μεταφορῶν, ταχείες φορτο-εκφορτώσεις, ηλεκτροκίνηση γιά λόγους περισυλλογῆς δαπάνης καί χρόνου ἀνεφοδιασμοῦ σέ καύσιμα, ἴσως ὅμως γιά φθηνότερο καί κατά συνέπεια ανταγωνιστικότερο κόμιστρο νά χρησιμοποιηθεῖ στό τουρκοαραβικό τμήμα τό πετρέλαιο, σάν καύσιμο ασφαλείας.

Τό πρῶτο χτύπημα θά τό δεχθεῖ ὁ Βόλος καί ἡ ναυτιλιακή γραμμή πού τόν συνδέει μέ τήν Ἀνατολή (καί τήν Ἀφρική, ἐάν ὑπεισέλθει τό Κοράνι).

Δεύτερο γερό χτύπημα οἱ ναυτιλιακές γραμμές πού ξεκινᾶνε ἀπό τά λιμάνια καί τά ἐμπορο-βιομηχανικά παραγωγικά κέντρα τῆς Βόρειας καί Κεντρικῆς Εὐρώπης, χωρίς νά ἐξαιροῦνται λιγότερα οἱ νότιες χώρες τῆς καί τά Βαλκάνια.

Τρίτο χτύπημα ἡ αὐξανόμενη δύναμη τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Τουρκίας (18%) μέ τό

ανταγωνιστικό του κόμιστρο σέ συνάρτηση μέ τό Κοράνι (περίπου στό σὺλ τῆς Νιγηρίας γιά τή χρήση μόνο τοῦ στόλου τῆς γιά τά εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα) φερμάνι, τά εἰσαγόμενα στίς χώρες τοῦ Ἰσλάμ ἐμπορεύματα θά γίνονται ΜΟΝΟ μέ πλοῖα πού θά φέρουν στόν ἰστό τή σημαία τοῦ Ἀλλάχ μέ τήν Ἡμισέληνο.

Κατόπιν αὐτῶν, μήπως οἱ ἀρμόδιοι Ὑπουργοί πρεπεῖ νά ἐνεργήσουν ἀκόμα καί στά πλαίσια τῆς ΕΟΚ, μέ ποῖο τρόπο θά ἀντιμετωπίσουν τήν — εὐτυχῶς — μακροπρόθεσμη ἀλλά γοργά ἐξελισσόμενη ἀπειλή, γιά τήν Ἐμπορική μας ἰδιαίτερα Ναυτιλία, πού θά ὀνομάζεται:

ΕΥΡΩ - ΠΑΝΙΣΛΑΜΙΚΟΣ ΔΙΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Μέ ἐξαιρετική ἐκτίμηση
ΖΩΗΣ ΚΟΡΑΪΔΗΣ

Νίκαια, 20/3/84

Η ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Ε.Ν. ΚΑΙ Λ.Σ.

Ἀγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Ὅταν γιά πρώτη φορά ἄκουσα τήν προ-

σπάθεια γιά τήν ἐπιμόρφωση τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. ἀναρωτιώμουν τί περισσότερο ἀπό αὐτά πού ξέραμε, μέσα ἀπό τήν σκληρή πραγματικότητα τῆς ἐμπειρίας, θά μπορούσαμε νά μάθουμε. Ἀργότερα διαπίστωσα τήν χρησιμότητα τοῦ ΚΕΣΕΝ καθώς πολλοί ἀπό αὐτοῦς πού ἀποφοίτησαν καί πήγαιναν στά πλοῖα εἶχαν προσόντα πολύ καλύτερα καί ἀνώτερα STANDARDS ἀπό τοὺς ἄλλους.

Ἀπό τίς διάφορες σχέσεις μου μέ τό Λιμενικό Σῶμα, ἀναρωτιέμαι μήπως ἀπό κάποιο βαθμό καί ἔπειτα θά ἔπρεπε νά συμβαίνει τό ἴδιο καί στοὺς ἀξιωματικούς τοῦ Λ.Σ.

Φιλικότατα

ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ ΧΑΤΖΗΘΑΝΑΣΙΟΥ

Μέλος τῆς Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτ. Ἐπ. χειρῶν

Σημ. Συντ.: Ἡ ἔλλειψη κάθε σχετικῆς προβλέψεως ἀπό τίς μέχρι τώρα ἡγεσίες τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἔχει ὀδηγήσει στήν τραγελαφική κατάσταση νά φθάνουν ὁ λ ο ι, εἴτε τό ἀξίζουν, εἴτε ὄχι, στίς ἀνώτατες θέσεις καί ἂν γιά ὅποιοδήποτε λόγο θεωρήσουν ὅτι ἔχουν ἀδικηθεῖ, κυρίως στοὺς ἀνώτατους βαθμούς, ὑπάρχει ἡ δυνατότητα προσφυγῆς καί δικαιοσύνης τοὺς ἀπό τό Συμβούλιο τῆς Ἐπικρατείας. Τίθεται, λοιπόν σάν πρόκληση πρὸς τή σημερινή ἡγεσία τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος νά προχωρήσει στή μετεκπαίδευση τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν ὥστε μόνον οἱ ἱκανοί νά προωθοῦνται στίς ἀνώτατες θέσεις.

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

**SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS**

CABLES: "TAKISHIP"
TELEX: 24262 24099 TAKIS AR
AV. CORRIENTES 538
BUENOS AIRES

TEL: 394.5612

394.3992

394.3891

394.3548

394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3050

E. Andresen 86.7115

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

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΛΟΗΓΗΣΕΙΣ

Στήν 'Αγγλία άρχισαν νά δίνουν συνεχώς μεγαλύτερη προσοχή στους προγραμματισμούς μιάς ειδικής ύπηρεσίας πού έχει τόν τίτλο VTMS ('Υπηρεσία Διοικήσεως Θαλασσίας Κινήσεως) τής όποιας ό σημερινός ρόλος έχει έντοπισθεί στή μεταφορά εϋθυνών από τό πλοίο στήν ξηρά, σέ συνδυασμό μέ τήν από δεκαετίας ήδη μελετώμενη αναδιοργάνωση τής πλοηγικής ύπηρεσίας τής χώρας. Πάνω στό θέμα αυτό, ό Γενικός Διευθυντής καί Λιμενάρχης του Harwich εκθέτει ριζοσπαστικές αντίληψεις γιά τήν αναμόρφωση τής έννοιας καί τόν ρόλο τής πλοηγίσεως, τής παραδοσιακής σχέσεως πλοιάρχου - πλοηγού καί τής διοικητικής υπαγωγής τών πλοηγικών ύπηρεσιών.

"Όπως είναι γνωστό τό λειτουργήμα του πλοηγού αποτελεί συνδυασμό άφενός μέν τών τεχνικών γνώσεων πού άφορούν τούς χειρισμούς του πλοίου καί άφ' έτέρου τών τοπικών γνώσεων πού άφορούν τίς ειδικές συνθήκες πού επικρατούν κατά κανόνα στόν περιορισμένο ύδάτινο χώρο τών λιμένων. Μολονότι δέ τά δύο αυτά πεδία γνώσεων πρέπει νά συνυπάρχουν σέ κάθε πρόσωπο πού άσκει τήν ύπηρεσία του πλοηγού, μπορεί νά υποστηριχθεί ότι ή ούσιαστική του ύπηρεσία συνίσταται στήν έφαρμογή τής γνώσεως όδηγήσεως του πλοίου από ένα σημείο σέ άλλο.

"Αν τώρα θελήσουμε νά ξετάσουμε τούς λόγους γιά τούς όποιους τό επάγγελμα άπαιτεί τήν ταυτόχρονη έξυπνότητα δύο χωριστών αλλά συνδεομένων στόχων θά δούμε ότι είναι:

Πρώτον ή άπαίτηση τών πλοιοκτητών νά έχουν στό πλοίο τους πρόσθετη γνώση καί πείρα σέ περιοχές δύσκολης ναυσιπλοΐας.

Καί δεύτερον ή έπιθυμία τών άρχών πού είναι υπεύθυνες γιά τήν ασφάλεια τής ναυσιπλοΐας, νά παράσχουν ούσιαστική βοήθεια γιά τή διατήρηση τής ασφάλειας τής περιοχής τους.

"Ετσι ως σκοπός τής πλοηγίσεως έμφανίζεται ή ικανοποίηση δύο παραλλήλων άπαιτήσεων: τών άπαιτήσεων τής πλοιοκτησίας πού άποτελούν καί τήν πρωταρχική αίτια καθιέρωσης τής πλοηγίσεως καί τών άπαιτήσεων τών άρμοδίων άρχών πού είναι συγκριτικά νεώτερες. Καί πού άμφότερες τείνουν πρός τόν κοινό στόχο τής ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Σήμερα, ό παραδοσιακός ρόλος του πιλότου ως λειτουργού πού παρέχει τίς ύπηρεσίες του στό πλοίο καί έπομένως στόν πλοιοκτήτη, έχει ξεπεραστεί. Τό μέγεθος τών συγχρόνων πλοίων καί τών φορτίων τους σημαίνει ότι ένα άτύχημα μπορεί νά έχει πολύ πιό έκτεταμένες έπιπτώσεις από τή ζημία ή καί τήν άπώλεια του ίδιου του πλοίου. "Ενεκα τούτου, τά μέτρα του παρελθόντος πού απέβλεπαν στήν ασφάλεια του πλοίου πρέπει νά προσβλέπωνται σήμερα κάτω από τό φώς τής πρόσθετης ασφάλειας μέ τή γενικώτερη έννοια τής ναυσιπλοΐας. "Ετσι ή πλοήγηση όφείλει νά αναδεχθεί ένα διαφορετικό ρόλο έντός του όποιου ή έμφαση τοποθετείται όχι στή θέση του πλοηγού ως συμβούλου του πλοιοκτήτη, από τόν όποιο πληρώνεται γιά παροχή ύπηρεσιών στό πλοίο, αλλά στή θέση σάν παράγοντα τής έν γένει ναυτικής ασφάλειας του λιμένος. Χωρίς αυτό φυσικά νά σημαίνει ότι θά μειωθεί τό πρόστά επί μέρους πλοία παρεχόμενο επίπεδο ύπηρεσιών, τό όποιο αντίθετως θά πρέπει νά βελτιωθεί, άν πρόκειται ό ρόλος τών πλοηγών νά αλλάξει κατά τόν ύποδεικνυόμενο τρόπο.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τά γενικά χαρακτηριστικά τής πλοηγίσεως στους διάφορους λιμένες, μπορούμε νά διαπιστώσουμε τά τρία ακόλουθα γεγονότα:

α. Τό γεγονός ότι ή πλοηγική ύπηρεσία αναγνωρίζεται σάν βασικό στοιχείο γιά τή διατήρηση τών ασφαλών συνθηκών τής ναυσιπλοΐας.

β. Τό γεγονός ότι ή Πλοηγική 'Υπηρεσία δέν είναι ή άρμόδια 'Αρχή γιά τίς συνθήκες τής ασφάλειας.

γ. Τό γεγονός ότι παρά τήν αύξουσα συνειδητοποίηση του ρόλου τής πλοηγίσεως στήν γενικώτερη ασφάλεια τής ναυσιπλοΐας, εξακολουθεί νά κυριαρχεί ή αντίληψη ότι ό πλοηγός παρέχει ύπηρεσία στό πλοίο.

Μέ τά δεδομένα αυτά διαπιστώνουμε ότι ή σημερινή όργάνωση τής πλοηγικής 'Υπηρεσίας είναι άντιφατική. Γιατί ένώ τό κοινό ζητάει περισσότερη ασφάλεια γιά νά περιορίσει τίς ζημιές καί φθορές πού ύφίσταται από τά ναυτικά άτυχήματα, οι κυβερνήσεις άποστερούν τίς υπεύθυνες γιά τήν ασφάλεια τής ναυσιπλοΐας 'Αρχές από τό σημαντικώτατο στοιχείο τής πλοηγίσεως. Καί έφόσον συνεχίζεται ή άνεξαρτησία τής πλοηγικής ύπηρεσίας από τίς άρμόδιες ναυτικές άρχές, τόσο δυσκολώτερη είναι ή μεταφορά τής έμφάσεως από

SCANDIA

SHIPPING AGENCIES LIMITED (EST 1961) MONTREAL

STEAMSHIP AGENTS

TELEX: 055-60529 SCANSHIP MTL.

BUNKER BROKERS

TELEX: 610-4213186 SCANDIA MTL.

CHARTERING BROKERS

TELEX: 055-62000 SCANCHART MTL.

**THE GREEK COMPANY
WITH GREEK PERSONNEL.
SERVING GREEK
INTERESTS FOR THE
SAINT LAWRENCE
AND GREAT LAKES
SINCE 1961.**

231 ST. JACQUES W.
MONTREAL, P.Q.
H2Y 2R3
(514) 849-9421

NEW YORK
LINES (5)
(212) 732-5406

REPRESENTATIVE IN GREECE:

CAPT. TAKIS ZAMBELAS

Tel.: 862 8450 - A.O.H. 201 0956

τήν έννοια της υπηρεσίας προς τό πλοίο στην έννοια της υπηρεσίας προς τό κοινό. Για νά επιτευχθεί ή μεταφορά αυτή της έμφάσεως συνιστάται νά υπαχθούν οι υπηρεσίες πλοηγήςσεως στίς άρχές άσφαλείας ναυσιπλοΐας. "Ενας μάλιστα πρόσθετος λόγος είναι τό γεγονός ότι έφ' όσον συνεχίζεται τό πατροπαράδοτο σύστημα της συμβατικής σχέσεως πλοηγού και πλοίου, ό πλοηγός παραμένει συμβουλευτικό πρόσωπο και δέν χρησιμοποιείται πλήρως. "Ακόμη και εκεί όπου ή πλοήγηση είναι υποχρεωτική και ανεξάρτητη από την υποχρεωτική πληρωμή των πλοηγικών δικαιωμάτων, ή υποχρέωση του πλοίου για πρόσληψη πλοηγού έξαρτάται συνήθως από τό αν υπάρχει διαθέσιμος πλοηγός. Καί επομένως όταν ό πλοηγός δέν διατίθεται δέν είναι άσύνθηες τά πλοία νά εισέρχονται στό λιμένα χωρίς πλοηγό.

Γιά νά επιτευχθεί ή αναγκαία αλλαγή, πού στη Βρετανία αποτελεί σήμερα άπαιτηση της κοινής γνώμης, οι σχέσεις μεταξύ Λιμενικών "Αρχών, πλοιοκτητών και πλοηγών πρέπει νά αναθεωρηθούν. "Η πλοήγηση πρέπει νά αρχίσει νά θεωρείται σάν μία από τίς υπηρεσίες πού χρησιμοποιεί ό πλοιοκτήτης για νά έξυπηρετηθεί στό λιμένα κατά τόν ίδιο τρόπο πού χρησιμοποιεί τίς υπηρεσίες πληροφοριών, σημαντήρων, φανών κ.λ.π. "Αν δέ ή πλοηγική υπηρεσία άποφασισθεί νά χρησιμοποιηθεί για νά προστατεύσει την άσφάλεια της ναυσιπλοΐας έπεται ότι και ή υπάρχουσα σχέση πλοιάρχου και

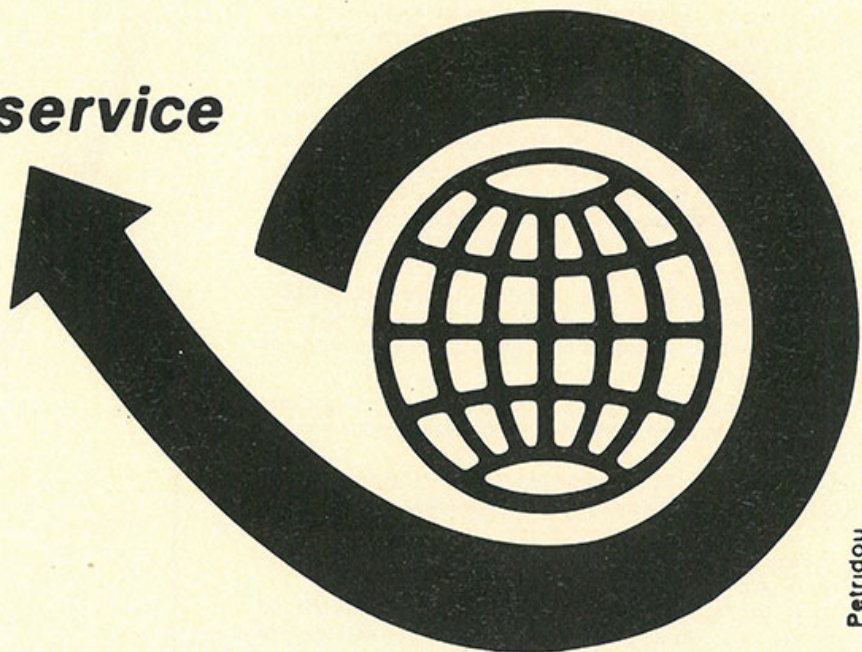
πλοηγού πρέπει νά αλλάξει ώστε ό πλοηγός νά είναι έξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος της ναυτικής άρχής και νά έχει αυτός την πλήρη διακυβέρνηση του πλοίου. "Η μεταφορά δέ αυτή του έλέγχου από τόν πλοιάρχο στόν πλοηγό θά συνεπάγεται κατ' ανάγκη και τή μεταφορά των αντίστοιχων ευθυνών. Είναι βέβαιο δέ ότι κάθε πρόταση αύξήσεως της ευθύνης του πλοηγού θά συναντήσει αντιδράσεις. "Αλλά τά άτυχήματα εξακολουθούν νά συμβαίνουν, οι άπαιτήσεις νά προβάλλονται, οι ευθύνες νά υπάρχουν και οι άσφαλισταί νά πληρώνουν.

"Ότι θά υπάρξουν πολλά προβλήματα σε κάθε προσπάθεια αναδιοργανώσεως της πλοηγικής υπηρεσίας, είναι αναμφίβολο. Πολλά ισχυρά και ύψηλόμισθα μυαλά προσπάθησαν επί πολλά χρόνια νά λύσουν τό αίνιγμα αυτό χωρίς αποτέλεσμα. Παράλληλα όμως γίνεται καθημερινά έπιτακτικότερη ή ανάγκη του άγώνα για άσφαλέστερες συνθήκες ναυσιπλοΐας, ιδιαίτερα στα περιορισμένα ύδατα των λιμένων όπου συνωστίζονται τά πλοία. "Υπάρχει φυσικά ή συναισθηματική πλευρά του ζητήματος πού επηρεάζεται τόσο από την παράδοση όσο και από την δικαιολογημένη άνησυχία των πλοηγών για τό μέλλον του επαγγέλματός τους. Γι' αυτό οι άπόψεις αυτού του άρθρου μπορεί νά δώσουν την άφορμή για μία ριζική μεταβολή στην παραδοσιακή αντίληψη για τή μορφή και τό χαρακτήρα της πλοηγήςσεως.

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

‘Ο περσοϊρανικός πόλεμος, ό ΟΠΕΚ καί τά πετρέλαια

Τελικώς, παρά τήν άναζωπύρωση τής έντάσεως του τετραετούς περσοϊρανού πολέμου κατά τις τελευταίες εβδομάδες καί τήν επανάληψη των ιρανικών απειλών γιά τό μπλοκάρισμα των στενών του ‘Ορμούζ, άποδεικνύεται ότι ή Περσία μέ πολύ διακριτικότητα φροντίζει τόσο γιά τήν όμαλή έξαγωγή των πετρελαίων της από τόν Περσικό Κόλπο όσο καί γιά τήν παραλαβή των καθαρών προϊόντων που εισάγει καί τά όποία διυλίζονται σέ έγκραστασίες του ‘Αντεν καί τής Μεσογείου.

‘Όπως διαπιστώνεται από τά στοιχεία που διατηρούν οι εταιρίες πετρελαίου που ασχολούνται μέ τήν διακίνηση ιρανικού άργού, οι φορτώσεις από τό Κάργκ κατά τις τελευταίες εβδομάδες συνεχίστηκαν χωρίς διακοπή καί οι δυσκολίες που αντιμετώπιζον τά πρόσφορτώση δεξαμενόπλοια που προσεγγίζουν στό Κάργκ ‘Αϊλαντ ελάχιστα διαφέρουν από εκείνες στους υπόλοιπους λιμένες του ‘Αραβικού Κόλπου.

‘Εξάλλου, ή πρόσφατη δυναμική εμφάνιση τής Περσίας στήν ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου προς άποφυγή προβλημάτων στή συχνότητα των φορτώσεων από τήν αύξηση των ασφαλιστρων, άποδεικνύει έμπρακτα τήν προσπάθεια των Περσών νά συνεχίσουν μέ τόν ίδιο ρυθμό τις πωλήσεις πετρελαίων, οι όποιες καλύπτουν τις τεράστιες πολεμικές τους δαπάνες. ‘Όπως, αναφέρει ή επιθεώρηση Petroleum Intelligence Weekly ή κρατική ‘Ιρανική ‘Ασφαλιστική ‘Εταιρία έκάλυψε τό ταξίδι πετρελαιοφόρου που κατευθύνετο γιά φόρτωση στό Κάργκ γιά κινδύνους πολέμου προς 0,6% έναντι 1,5% τής αγοράς του Λονδίνου. ‘Επίσης, τά επιπλέον έξοδα γιά τήν προσέγγιση στό Κάργκ έναντι των υπόλοιπων λιμένων του ‘Αραβικού Κόλπου δέν υπερβαίνουν συνολικά τά 20-30 σέντς ανά βαρέλι, που σημαίνει ότι κυμαίνονται περίπου στό μισό τής διαφοράς τιμής των 55-60 σέντς τό βαρέλι που υπάρχει μεταξύ τής τι-

μής του ιρανικού άργού καί του ‘Αράμπιαν λάϊτ.

Τέλος, όσον άφορά τις σημαντικές εξαγωγές καθαρών φορτίων στή Περσία, έχουν ναυλωθεί καί άγκυροβολήσει στή νήσο Σιρρί δύο VLCC τά όποία έκτελούν χρέη άποθηκευτικού τέρμιναλ γιά τά «πρόντακτ κάρριερς» που φθάνουν από τό ‘Αντεν καί τή Μεσόγειο, καί από εκεί τά καθαρά προϊόντα μεταφέρονται μέ μικρά ιρανικά δεξαμενόπλοια σέ πυκνά καί τακτικά δρομολόγια, γεγονότα που επιτείνουν τις άμφιβολίες κατά πόσο οι Πέρσες επιθυμούν νά άποπειραθούν τό κλείσιμο των Στενών του ‘Ορμούζ.

‘Εκτός όμως από τις παραπάνω διαπιστώσεις, αξίζουν νά εξετασθούν οι ισχυρισμοί όρισμένων δυτικών στρατιωτικών καί έμπειρογνομόνων τής αγοράς του πετρελαίου, οι όποιοι άμφιβάλλουν κατά πόσο οι άεροπορικές καί ναυτικές δυνάμεις τής Περσίας διαθέτουν τήν ισχύ γιά νά άποκλείσουν τήν διέλευση του μαύρου χρυσού από τό Περσικό Κόλπο, ενώ καί εάν άκόμη τό επιτύχουν προσωρινά, τά ύφιστάμενα ύψηλά άποθέματα πετρελαίου σέ παγκόσμια κλίμακα καί ή ύπάρχουσα παραγωγική δυναμικότητα των υπόλοιπων χωρών του ΟΠΕΚ είναι άρκετά γιά νά άποτρέψουν μία ουσιαστική κρίση καί ραγδαία άνοδο των τιμών.

‘Αναλυτικότερα, ό άποκλεισμός των Στενών του ‘Ορμούζ θά διακόψει τήν παροχή 6 έκ.τ. βαρελίων ήμερησίως, ποσότης που άντιπροσωπεύει τό 15% των άναγκών των χωρών τής Δύσεως. Τό ήμισυ περίπου αυτού του ήμερησίου έλλείμματος μπορεί νά καλυφθεί άμέσως από αύξηση τής παραγωγής τής Λιβύης, τής Βενεζουέλας τής Νιγηρίας καί άλλων παραγωγών, ενώ ποσότητα περίπου 1 έκ.τ. βαρελίων μπορούν νά καλύψουν οι Σαουδάραβες χρησιμοποιώντας τό νέο πετρελαιογώγ που καταλήγει στό λιμένα Γιανμπού τής ‘Ερυθράς. ‘Η ύπολοιπομένη άναγκαία πο-

σότης των 2 έκ.τομ. βαρελίων μπορεί κάλλιστα νά καλυφθεί από περαιτέρω αύξηση τής παραγωγής των κρατών του ΟΠΕΚ αλλά κυρίως από τό ήδη δημιουργημένο άπόθεμα των 11 έκ.τ. βαρελίων που έχει άποθηκεύει ή Σαουδική ‘Αραβία σέ άρμάδα VLCC που βρίσκονται άγκυροβολημένα σέ άσιατικούς καί λιμένες τής Καραϊβικής, καί τό όποιο θά λειτουργήσει ως αντίβαρο στις όψιμες προσπάθειες των κερδοσκόπων γιά άνοδο των τιμών του άργού.

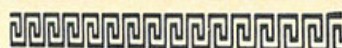
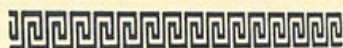
‘Ακόμη δέν πρέπει νά παραβλέψουμε τά ύφιστάμενα άποθέματα του δυτικού κόσμου, τά όποια σήμερα μπορούν νά καλύψουν τις άνάγκες τής καταναλώσεως γιά 26 ήμέρες, έναντι άποθεμάτων 10 ήμερών προς τής έναρξεως τής περσοϊρανικής συρράξεως, ενώ τά περίφημα στρατιωτικά άποθέματα πετρελαίου των ‘Ηνωμένων Πολιτειών άνέρχονται σέ 385 έκ.τ. βαρέλια καί μπορούν νά καλύψουν τήν άπώλεια των έξαγωγών του Περσικού Κόλπου γιά περίοδο δύομισι έτών.

Οι παραπάνω ισχυρισμοί έδραιώνονται άκόμη περισσότερο από τά άποτελέσματα τής πρόσφατης συνόδου τής ‘Επιτροπής Τιμών καί Παραγωγής του ΟΠΕΚ, που συνήλθε στή Βιέννη. Οι ύπουργοί πετρελαίων των κυριωτέρων πετρελαιοπαραγωγών χωρών συμφώνησαν στή διατήρηση τής τιμής των δολ. 29 ανά βαρέλι καί του πλαφόν παραγωγής στά 17,5 έκ.τ. βαρέλια τήν ήμέρα, πιστοποιώντας τις προθέσεις τους νά διατηρήσουν μία σταθερότητα στήν αγορά του πετρελαίου γιά τή περίοδο 1984-85, κατά τή διάρκεια τής όποιας σύμφωνα μέ τις ύπάρχουσες ένδείξεις αύξηση τής τιμής πιθανόν νά ύπάρξει μόνον γιά τήν άφαίρεση του ποσοστού του πληθωρισμού από τή σημερινή τιμή βάσεως των 29 δολларίων τό βαρέλι.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.
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

Προτάσεις του Ε.Β.Ε.Π. για την ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία του Περάματος

Σε απάντηση κοινής προσκλήσεως των υπηρεσιών Έμπορικης Ναυτιλίας και Έθνικης Οικονομίας πραγματοποιήθηκε στις 22 Μαρτίου ευρεία σύσκεψη στο ΥΕΝ με τη συμμετοχή εκπροσώπων του Ναυτικού Έπιμελητηρίου, του Έμπορικού και Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου Πειραιώς, όλων των ελληνικών Έφοπλιστικών Ένώσεων, του Συνδέσμου Ναυπηγοβιομηχανών, των ιδιοκτητών μικρότερων μονάδων του Περάματος και των εργαζομένων σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την εξυγίανση και τον εκσυγχρονισμό του τόσο ζωτικού τομέα της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας του Περάματος, και κατά την αποψη του κράτους του χώρου μετά τον υπό κατασκευή τραπεζοειδή προβλήτα του ΟΛΠ στο Ίκόνιο μέχρι την Έπισκευαστική Βάση Περάματος.

Δημοσιεύουμε παρακάτω τις έγγραφες προτάσεις που υπέβαλε μετά το πέρας της συσκέψεως το Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιώς, οι οποίες κατά τη γνώμη μας, πρέπει να αποτελέσουν τη βάση για να συντελεσθούν επί τέλους όρισμένα τόσο αναγκαία έργα υποδομής και να υλοποιηθούν όρισμένες απαραίτητες προϋποθέσεις, ώστε η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά να είναι σε θέση να αξιοποιήσει το τεράστιο δυναμικό της Έλληνικής Ναυτιλίας για το καλό όλων και ιδιαίτερα της χώρας.

Οι προτάσεις του Ε.Β.Ε.Π. που υπογράφονται από τον Πρόεδρό του κ. Μαν. Νειάδα υποβλήθηκαν στη Διεύθυνση Ναυτιλιακής Υποδομής του ΥΕΝ στις 26 Μαρτίου και έχουν ως εξής:

Το Έπιμελητήριό μας, έχοντας την πεποίθηση, ότι η σημασία του Κλάδου των ναυπηγοεπισκευών είναι ιδιαίτερα σημαντική και για την οικονομική πρόοδο της περιοχής μας, αλλά και την οικονομία γενικότερα, επανειλημμένα έχει ασχοληθεί με τα προβλήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και έχει απευθυνθεί στις αρμόδιες Υπηρεσίες.

Με τη σκέψη αυτή υποστηρίζει, σε κάθε ευκαιρία την ανάγκη λήψεως από την Πολιτεία των ενδεδειγμένων μέτρων, προκειμένου να αντιμετωπισθεί επιτυχώς η πρωτοφανής σε έκταση και διάρκεια κρίση, που διέρχεται σήμερα ο Κλάδος.

Θεωρούμε δε σκόπιμο, να κάνουμε τις έ-

ξης δύο παρατηρήσεις:

Πρώτο: Τα μέτρα που θα ληφθούν, θα πρέπει να καλύπτουν όχι μόνο την συγκεκριμένη περιοχή, αλλά την ευρύτερη περιοχή όπου είναι εγκατεστημένες μονάδες.

Δεύτερο: Βασικό στοιχείο για την οικονομική ανόρθωση και πρόοδο της περιοχής, θεωρούμε την υπαγωγή της στο καθεστώς των βιομηχανικών περιοχών, προκειμένου να απολαμβάνει και η περιοχή αυτή τα πλεονεκτήματα που ισχύουν για τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στις βιομηχανικές περιοχές.

Στή συνέχεια παραθέτουμε, τις απόψεις μας επί συγκεκριμένων θεμάτων, όπως:

Νομική μορφή εκμεταλλεύσεως:

Κάθε μορφή ιδιωτικής επιχειρήσεως π.χ. (άτομική, Ο.Ε. ή Ε.Ε., Ε.Π.Ε., Α.Ε.).

Μέγεθος και είδος μονάδων:

Οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες θα πρέπει να φθάνουν στο μέγεθος που επιβάλλει η φύση του αντικειμένου, κατά τρόπο που να αυξάνει την αποδοτικότητα και την λειτουργικότητα και να εγγυάται υψηλό βαθμό ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών. Οι μονάδες αυτές πρέπει να καλύπτουν τη κατασκευή, επισκευή, μετασκευή και διάλυση πλοίων.

Συγχώνευση ή συνένωση:

Η συγχώνευση ή συνένωση των μονάδων Περάματος είναι εύκτα και έφ' όσον επιτυχανόταν πραγματικά θα ήταν ένα σημαντικότατο βήμα για το καλλίτερο μέλλον των μονάδων αυτών. Βεβαίως το θέμα δεν είναι καθόλου απλό, και κάθε προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή, θα πρέπει να συνδεθεί με γενναία κίνητρα.

Απαιτούμενα τεχνικά έργα:

Με το θέμα αυτό συνδέεται η ανάγκη δημιουργίας περισσότερων χώρων για την εξυπηρέτηση των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων του Περάματος. Θεωρούμε λοιπόν, επάναγκες να γίνουν επιχωματώσεις από των εγκαταστάσεων της «SHELL» μέχρι το πρώτο ιδιόκτητο ναυπηγείο, οι οποίες στη συνέχεια να κρηπιδωθούν. Όμοιως θα πρέπει να

επιχωματωθεί και να κρηπιδωθεί η περιοχή που εκτείνεται από το τέλος των ιδιόκτητων ναυπηγείων μέχρι τον χώρο προσαράξεως ψαροκαϊκών και άλλων αχρήστων πλωτών μέσων και ναυπηγημάτων. Όμοιως και για τα ιδιόκτητα ναυπηγεία θα πρέπει να αναζητηθεί η λύση κατασκευής κρηπιδωμάτων μετά από τις σχετικές επιχωματώσεις.

Δεξαμενές:

Υπάρχει ανάγκη για μία τουλάχιστον ακόμη δεξαμενή. Θα πρέπει λοιπόν, η υπό επίσκευη πλωτή δεξαμενή, εϋθύς μόλις τελειώσουν οι επισκευαστικές εργασίες να εγκατασταθεί και να δοθεί σε χρήση.

Synchrolift: Θεωρούμε επάναγκες την εγκατάσταση SYNCHROLIFT.

Έξοπλισμός:

Τα κρηπιδώματα που θα δημιουργηθούν, θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με παροχές νερού, ηλεκτρικού, τηλεφώνου. Κατά μήκος των κρηπιδωμάτων να εγκατασταθούν γερανοί ξηράς και να γίνουν διάφορα άλλα έργα συμπληρωματικά της τεχνικής υποδομής, που απαιτούνται για τη σύγχρονη εξυπηρέτηση επισκευαζομένων πλοίων. Ακόμη να εγκατασταθεί μονάδα ιατρικής περιθάλψεως, προκειμένου να αντιμετωπίζονται τα επείγοντα περιστατικά ατυχημάτων στην περιοχή αυτή.

Χρηματοδότηση:

Οι ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις ανεξάρτητα μεγέθους τους και λόγω των ιδιορρυθμιών του Κλάδου, να υπαχθούν στο καθεστώς της υπ' αριθ. 197/11/1978 απόφασεως της Νομισματικής Έπιτροπής.

Με τα προταθέντα μέτρα, λόγω του περιορισμένου του χώρου Περάματος, το θέμα μόνον βραχυχρονίως αντιμετωπίζεται.

Είμαστε της γνώμης, ότι στο άμεσο μέλλον θα πρέπει, να αναζητηθούν στη περιοχή οι χώροι, που θα πρέπει ασφαλώς να συγκεντρώνουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις, στους οποίους συμπληρωματικά θα εγκατασταθούν ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις. Για το τελευταίο αυτό θέμα, θα επανέλθουμε.

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

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

Tucuman 359 - 5th Floor
1049 Buenos Aires

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

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: 892048 - 892048

A.O.H.: 855052 - 658832 - 629490

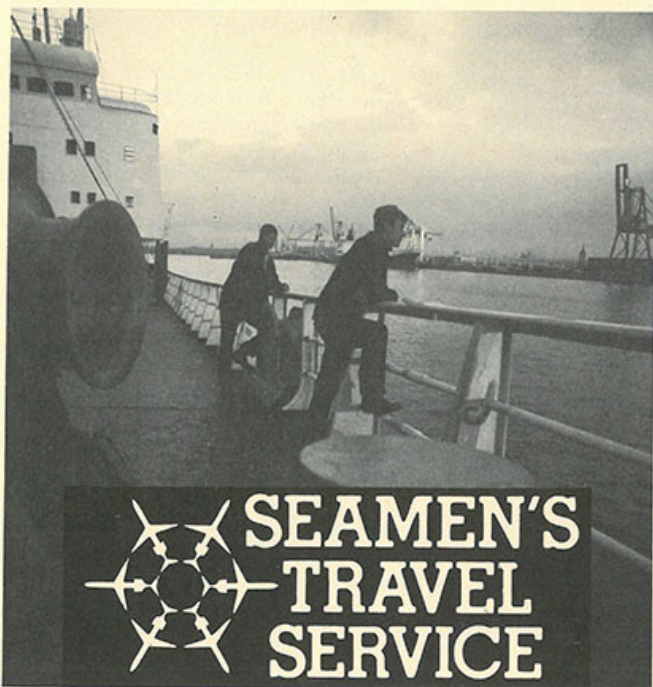
Telex: 214296 SDST TEHRAN IR.

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.**

**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/Visarionos 9, 106 72 Athens, Tel. 363 4444, can tell you more about SAS Seamen's Travel Service.

SAS
SCANDINAVIAN AIRLINES

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Πειραϊκή Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 2887/1983

Πρόεδρος: Άθαν. Κρητικός

Δικηγόροι: Ι. Παλιός, Ν. Αναγνωστόπουλος

Αίτηση προσωρινού προσδιορισμού της αξίας του πλοίου για τόν περιορισμό της όφειλης του πλοιοκτήτη — Αντικατάσταση του προσωρινά καθοριζόμενου ποσού περιορισμού της όφειλης του πλοιοκτήτη με ισόποση έγγραφη επίσημη αξιολόγηση τράπεζας.

Ο πλοιοκτήτης, περιορίζοντας την όφειλή του σύμφωνα με το άρθρ. 86 ΚΙΝΔ, δεν υποχρεούνται να προσφέρει και τό μικτό ναύλο.

Ι. Επειδή, εκ της αληθούς έννοιας των προς άλλήλας συνδυαζόμενων διατάξεων των άρθρ. 84, 85, 86, 90 και 91 του ΚΙΝΔ σαφώς προκύπτει ότι ο πλοιοκτήτης προκειμένου να περιορίσει την ευθύνη του, ή τις θεμελιούται δι' αυτόν κατά το άρθρο 84 του ΚΙΝΔ, έχει κατά τόν νόμον τήν διαζευκτικήν ευχέρειαν όπως αντί παραχώρησης, περί της οποίας προβλέπει τό άρθρο 85 του ΚΙΝΔ, προσφέρει δι' έκαστον πλοούν ποσόν αντιστοιχούν εις τά τρία δέκατα (3/10) της αξίας, ήν είχε τό πλοούν κατά τήν άρχήν του πλοού ως και πρόσθετον ποσόν αντιστοιχούν εις έτερα τρία δέκατα

(3/10) προς ίκανοποίησιν των απαιτήσεων έξ άτυχήματος εις πρόσωπα. Έκ της γραμματικής διατυπώσεως του άρθρ. 86 του ΚΙΝΔ ούδόλως προκύπτει ότι ή κατά τό άρθρ. 86 του ΚΙΝΔ προσφορά δέον νά περιλαμβάνει πλήν του άνω άναφερθέντος ποσού και τό μικτόν ναύλον. Η άποψις αὕτη στηρίζεται εις τήν γραμματικήν διατύπωσιν της διατάξεως τήν διάφορον της διατύπωσης έν συγκρίσει προς τήν τοιαύτην του άρθρ. 85 παρ. 1 έδ. α' του ΚΙΝΔ όπου μνημονεύεται ως άντικείμενον παραχώρησης τό πλοούν και ό μικτός ναύλος, τήν αντιπαραβολήν της διατάξεως του άρθρ. 86 παρ. 1 έδ. α' προς τό έδ. β' όπου μνημονεύεται και ό ναύλος, τουθ' όπερ δέν γίνεται εις τήν διάταξιν του έδ. α' και εις τήν διάφορον διατύπωσιν της άνω διατάξεως έν συγκρίσει προς τό άρθρ. 279 του προϊσχύσαντος Έμπορικού Νόμου (Ούτω και Γνωμ. Ά ρ γ υ ρ ι ά δ η - Φ ί λ ι ο υ, Περιορισμός ευθύνης πλοιοκτήτη κατά τό άρθρ. 86 ΚΙΝΔ - Τύχη του ναύλου, ΝοΒ 1980, σελ. 225 έπ. όπου και πειστική αντίκρουσις της αντίθετου άπόψεως' Μπρ. Περ. 760/1977 (άδημ) Π. Πρ. Θεσ. 2506/1979 ΕΝΔ Τόμ. 8 σελ. 271). Έξ έτέρου ή άρχή του πλοού είναι κατά τόν νόμον κρίσιμον προσδιοριστικόν στοιχείον της αξίας του πλοίου και συνεπώς έν ύπάρξει πλειόνων λιμένων φορτώσεως ως πλοūs νοείται όλόκληρον τό ταξίδιον τό περιλαμβανόμενον από του λιμένος της πρώτης φορτώσεως μέχρι του λιμένος του τελικού

προορισμού του πλοίου, μάλιστα δέ κατά τά άρθρ. 71, 164 και 263 ΚΙΝΔ και τό τμήμα του πλοού υπό έρμα προς τόν λιμένα φορτώσεως (ούτως Ά ρ γ υ ρ ι ά δ η ς - Φ ί λ ι ο ς, ΝοΒ 1980, σελ. 226 άριστερόν ήμιστηλον). Ο προσδιορισμός της αξίας του πλοίου πραγματοποιείται προσωρινώς κατά τήν διαδικασίαν των ασφαλιστικών μέτρων (άρθρ. 91 παρ. 2 του ΚΙΝΔ έν συνδυασμώ προς τό άρθρ. 3 παρ. 2 Εισ. Ν.Κ. Πολ. Δ. Ούτω και Μ. Πρ. Περ. 1529/1974 ΕΝΔ τόμ. 3, σελ. 482 και Μ. Πρ. Περ. 760/1977 (άδημ.) και άκολουθως διά τήν όλόκληρωσιν της παραχώρησης γίνεται ένώπιον του αρμοδίου γραμματέως πρωτοδικών ή δήλωσις παραχώρησης περιέχουσα τά κατά τό άρθρο 90 του ΚΙΝΔ στοιχεία και δημοσία κατάθεσις του ποσού, προσαρτωμένου εις τήν έκθεσιν των σχετικών αποδεκτικών (άρθρ. 91 παρ. 1 του ΚΙΝΔ).

Όμως ό προτιθέμενος νά προβή εις τοιαύτην παραχώρησιν πλοιοκτήτης έχει πρόδηλον έννομον συμφέρον νά ζητήση και τώ έπιτραπή όπως αντί νά καταθέσῃ τό κατά τό άρθρ. 86 έν συνδυασμώ προς τό άρθρο 91 παρ. 2 του ΚΙΝΔ προσωρινώς καθοριζόμενον ποσόν καταθέσῃ εις αντικατάστασιν τούτου ισόποσον έγγραφικήν επίσημη αξιολόγηση έν Έλλάδι λειτουργούσης τραπεζής κατ' άρθρ. 705, 162, 164 παρ. 2 και 165 του Κ. Πολ.Δ. (βλ. Μ. Πρ. Περ. 1716/1977 ΕΝΔ τόμ. 6 σελ. 273). Έν προκειμένω ή αίτούσα ίστορεί εις τήν ένδικον αίτησιν ότι τυγχάνει πλοιοκτήτρια του υπό έλληνικήν σημαίαν και νηολογίου Πειραιώς φορτηγού πλοίου «Α.Φ.» τό όποιον διά τό χρονικόν διάστημα από 8.3.1979 και διά τέσσαρα έτη ήτο χρονοναυλωμένος εις τήν εταιρίαν υπό τήν έπωνυμίαν «S.S.C.» δ-

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

τι περί τό τέλος Μαρτίου 1983 κατηνύθη εις τούς λιμένας RAUMA και KOTKA Φινλανδίας διά τήν φόρτωσιν ρολλών χάρτου πρὸς μεταφοράν του εις τούς ἐν Ἰαπωνία λιμένας Ὁζάκο και Τόκυο και ὅτι ἡ συμπλήρωσις τῆς φορτώσεως και ἀκολούθως ἡ ἐναρξίς τοῦ πλοῦ ἐγένετο περί τὰ μέσα τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου 1983, ὡλοκληρώθη δὲ ἡ ἐκφόρτωσις εις τὸν τελικὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ τὴν 8.6.1983. Πλὴν ὅμως, ἐκτίθεται περαιτέρω, κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν διεπιστώθησαν ὥρισμένα βλάβαι και ἐλλείψεις τοῦ φορτίου και ὅτι διά τὴν ἐνδεχομένην περίπτωσιν τυχὸν εὐθύνης τῆς αἰτούσης πλοιοκτηρίας αὕτη προτίθεται νὰ ἀσκήσῃ τό παρά τοῦ νόμου χορηγούμενον εις αὐτὴν δικαίωμα τοῦ ἀρθρ. 86 τοῦ ΚΙΝΔ, δι' ὃ και διά τῆς κρινόμενης αἰτήσεως αἰτεῖται τὸν προσωρινὸν προσδιορισμὸν τῆς ἀξίας τοῦ ἄνω πλοίου κατὰ τὴν ἀρχὴν τοῦ πλοῦ και ἐπίσης ἐπιτραπεί εις αὐτὴν ὅπως ἀντὶ μετρητῶν χρημάτων καταθέσῃ παρά τῷ ἀρμοδίῳ γραμματῇ ἰσόποσον ἐγγυητικὴν ἐπιστολὴν ἀξιοχρέου ἐν Ἑλλάδι λειτουργούσης τραπεζῆς. Τοιοῦτων περιεχόμενον και αἴτημα ἔχουσα ἡ ἐνδικοῦ αἰτήσεως ἀρμοδίως και παραδεκτῶς φέρεται ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τοῦτου κατὰ τὴν προκειμένην διαδικασίαν τῶν ἀσφαλιστικῶν μέτρων ἀρθρ. 682 ἐπ. Κ.Πολ.Δ. και εἶναι νόμιμος ἔρεισμα εὐρί-

σκουσα εις τὰς προμνησθείσας ἀνωτέρω διατάξεις. "Ὅθεν αὕτη δέον νὰ ἐρευνηθῇ περαιτέρω κατ' οὐσίαν.

II. Ἐπειδὴ ἐκ τῆς καταθέσεως τοῦ ἐνόρκως ἐπ' ἀκροατηρίου προτάσει τῆς αἰτούσης ἐξετασθέντος μάρτυρος «Ι.Δ.» τῶν ἐκατέρωθεν προσκομιζόμενων ἐγγράφων, τῶν ὑπὸ τῶν πληρεξουσίων τῶν διαδίκων προφορικῶς και ἐγγράφως ἀναπτυχθέντων και τῆς ἐν γένει διαδικασίας ἐπιθανολογήθησαν τὰ ἀκόλουθα κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου. Ἡ αἰτούσα τυγχάνει πλοιοκτηρία τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν και νηολογίου Πειραιῶς ὑπ' ἀριθ. 7380 φορητοῦ πλοίου «Α.Φ.» κοχ 17.418, κ.κ.χ. 10146 D.W. 26.844. ἐναυπηγήθη ἐν Σουηδία τό ἔτος 1967, ἡγοράσθη δὲ παρά τῆς αἰτούσης κατὰ τὸν μῆνα Μάϊον τοῦ ἔτους 1979 ἀντὶ τιμήματος δολ. ΗΠΑ. 4.500.000 ὡς τοῦτο προκύπτει ἐκ τοῦ ἐκ κεκυρωμένη μεταφράσει εις τὴν ἐλληνικὴν γλῶσσαν προσκομιζόμενον πωλητηρίου ἐγγράφου, χωρὶς νὰ προκύπτει ἐκ τινος στοιχείου ἂν τό πλοῖον τοῦτο ὑπέστη μετασκευάς ἢ ἄλλας βελτιώσεις ἐπαγομένης αὐξήσεως τῆς ἀξίας του.

Οὕτως ἐν ὄψει τοῦ χρόνου ναυπηγήσεως τοῦ σκάφους και τῆς ἐκτοτε συνεχοῦς χρήσεώς του, τοῦ ἀποτελοῦντος μειονέκτημα μεγάλου βυθίσματος τοῦ σκάφους καθιστῶντος δυσχερῆ τὴν προσέγγισιν του εις

ἱκανὸν ἀριθμὸν λιμένων, τοῦ τιμήματος ἀγορᾶς του, τῆς ἐκτοτε μειώσεως τῆς ἀξίας τῶν πλοίων και εἰδικῶς τοῦ ἄνω ὑπερηλίκου σκάφους τῆς αἰτούσης, τό δικαστήριον τοῦτο κρίνει ὅτι ἡ ἀξία τοῦτου κατὰ τὴν ἐναρξίν τοῦ πλοῦ πραγματοποιηθεῖσαν ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω περί τὰ μέσα τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου 1983 δέον νὰ προσδιορισθῇ προσωρινῶς εις τὸν ποσὸν τῶν δολ. ΗΠΑ 2.000.000, μὴ συντρεχούσης περιπτώσεως ἀποκλεισμοῦ τοῦ δικαίωματος παραχωρήσεως κατὰ τό ἀρθρ. 87 τοῦ ΚΙΝΔ ὡς διατείνονται αἱ καθ' ὅσον οὐδαμῶθεν ἐβεβαιώθη ὅτι ἡ αἰτούσα πλοιοκτηρία τοῦ ἄνω πλοίου εἰδικῶς συνήνεσεν ἢ ἐνέκρινε τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ἐκ τῆς ὁποίας ἀπέρυσεν ἡ εὐθύνη τῆς αἰτούσης δοθέντος ὅτι ὡς προελέχθη τό ἄνω πλοῖον ἦτο χρονοναυλωμένον διά μίαν τετραετίαν εις τὴν ἄνω μνησθεῖσαν ἐταιρείαν. Ἐπὶ πλέον εις τὴν αἰτούσαν δέον νὰ παρασχεθῇ ἡ δυνατότης ὅπως ἀντὶ μετρητῶν χρημάτων ἦτοι τοῦ ποσοῦ τῶν 600.000 δολ. ΗΠΑ, ἀποτελοῦντος τὰ 3/10 τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ἀνερχομένης εις 2.000.000 δολ. ΗΠΑ, καταθέσῃ ἰσόποσον ἐγγυητικὴν ἐπιστολὴν ἀξιοχρέου ἐν Ἑλλάδι Τραπεζῆς. Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἡγουμένων ἢ ἐνδικοῦ αἰτήσεως νὰ γίνῃ δεκτὴ ὡς ἐμ μέρει κατ' οὐσίαν βάσιμος κατὰ τί ἐν τῷ διατακτικῷ εἰδικώτερον ἀναφερόμενα.



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



ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Οι εξαγωγές σιτηρών

Στό νέο ύψος ρεκόρ των 1,47 εκατ. τόνων έφθασαν οι εξαγωγές σιτηρών από την Αυστραλία τον περασμένο Φεβρουάριο, έναντι 1,25 εκατ. τόνων τον αντίστοιχο περυσινό μήνα, αντικατοπτρίζοντας τα άριστα αποτελέσματα της τελευταίας έσοδειας.

Σύμφωνα με ανακοινώσεις του Αυστραλιανού Συμβουλίου Σιτηρών, η πρόοδος που σημειώθηκε στην παραγωγή και η αποφυγή καθυστερήσεων στις χερσαίες μεταφορές και τις φορτώσεις αναμένεται να επιτρέψει την επίτευξη του στόχου συνολικών εξαγωγών σιτηρών ύψους 15 εκατ. τόνων μέχρι το τέλος του προσεχούς Νοεμβρίου.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Ναυπηγική εξόρμηση

Φιλοδοξεί η Βραζιλία να καταστεί μιά από τις πρώτες ναυπηγικές χώρες του κόσμου. Και έτοιμάζει μιά ευρύτατη έκστρατεια που απευθύνεται προς τους έφοπλιστές - παραγγελείς όλου του κόσμου. Οι προτάσεις της φιλοδοξούν να ξεπεράσουν τις αντίστοιχες των Ιαπωνικών και Νοτιοκορεατικών ναυπηγείων. Κατά πληροφορίες συγκεντρωθείσες από την Ιαπωνία, η βραζιλιανή ναυπηγοβιομηχανία θα προσφέρει πιστώσεις 90% για δέκα χρόνια με τόκο 7,5%. Ένώ σήμερα η μέν Νοτ. Κορέα προσφέρει επιτόκιο 8,25%, η δέ Ιαπωνία 8,75% επί του 80% της τιμής του πλοίου.

Η απόφαση αυτή της Βραζιλίας συνδέε-

ται με την προσπάθεια επιλύσεως των προβλημάτων του εξωτερικού χρέους της χώρας, τα όποια έχουν καταστεί πολύ πιεστικά. Πάντως το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο απέφασε την επανακλιμάκωση του χρέους της χώρας που ανέρχεται σε 100 δισεκατομ. δολάρια. Για να βοηθήσει έξ' αλλου τα ναυπηγεία να επιτύχουν παραγγελίες, η κυβέρνηση της χώρας θα λάβει σειρά μέτρων, μεταξύ των οποίων το σημαντικότερο θεωρείται η προσπάθεια μείωσης του πληθωρισμού από τα σημερινά επίπεδα του 160-200%, στο επίπεδο του 55%.

ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τεχνικό λιμάνι στα Φάλκλαντς

Προχωρεί παρά τις άσχημες καιρικές συνθήκες η κατασκευή του τεχνητού λιμένος του Πόρτ Στάνλεϋ των Φάλκλαντς. Ήδη στα ναυπηγεία «Χάρλαντ & Γούλφ» του Μπέλφαστ συμπληρώθηκε η δεύτερη φάση του «Φλέξιπορτ» το οποίο περιλαμβάνει την αποβάθρα μήκους 190 μέτρων και δύο φορηγίδες, ενώ η τρίτη και η πρώτη περιλαμβάνουν την ναυπήγηση φορηγίδων και την τοποθέτηση «πασσάλων» πάνω στους οποίους θα προσδεθεί η τεχνητή αποβάθρα.

Η αποβάθρα του «Φλέξιπορτ» αναχώρησε από το Μπέλφαστ πάνω στο ήμιβυθιζόμενο σκάφος βαρέων μεταφορών «Dyvi Swan», ενώ οι τρεις φορηγίδες της τρίτης φάσεως θα μετακινηθούν σύντομα στα Φάλκλαντς πάνω στο αδελφό πλοίο «Dyvi Teal».

Τό συγκρότημα P & O

Μετά την πρόσφατη απόφαση της Έπι-

τροπής Μονοπωλίων της Βρεταννίας, να μην απαγορεύσει την πιθανή πώληση του μεγαλύτερου ναυτιλιακού συγκροτήματος της χώρας, αναθερμαίνεται το ενδιαφέρον της «Τραφάλγκαρ Χάουζ», μητρικής της «Κιούναρντ» για αγορά ολοκληρώου του συγκροτήματος της P & O.

Όμως, έννεα περίπου μήνες μετά την αρχική προσφορά της «Τραφάλγκαρ» των 300 εκατ. στερλινών για την απόκτησή της, χρηματιστηριακοί κύκλοι του Λονδίνου υπολογίζουν την αξία κάθε μετοχής της P & O περί τις 3,50 στερλίνες που υποδηλοί ότι για να έχει πιθανότητες επιτυχίας η νέα προσφορά της «Τραφάλγκαρ» πρέπει να ξεπεράσει τα 450 εκατ. στερλίνες.

ΓΑΛΛΙΑ

Μειώνεται η απόδοση των ναυπηγείων

Κατά τις δηλώσεις του Υπουργού Ναυτιλίας τα δύο μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας θα περιορίσουν την κατασκευαστική τους απόδοση κατά 25% περίπου, για να μπορέσουν να διατηρηθούν στην ενέργεια τα πέντε κύρια ναυπηγεία της Γαλλίας.

Ειδικότερα η απόδοση των ναυπηγείων Βορρά και Μεσογείου (Normed) θα υποβιβασθεί σε 140-150 χιλιάδες τόνους έναντι των 220 χιλιάδων ετησίως, ενώ η απόδοση των ναυπηγείων «Αλστομ - Ατλαντίκ» θα πέσει στους 120-130 χιλιάδες τόνους έναντι των 150 χιλιάδων.

Ήδη στα ναυπηγεία «Νορμέντ» δόθηκε παραγγελία για ένα πετρελαιοφόρο και ένα αποβατικό σκάφος, που η ναυπήγησή τους θα είναι μέσα στα πλαίσια του ανωτέρου περιορισμού.

Εξάλλου πρόσφατα η Κυβέρνηση έδωσε τη συναίνεσή της στο πρόγραμμα επιχορηγήσεων για την κατασκευή στα ναυπηγεία «Αλστομ - Ατλαντίκ» δύο σκαφών της ναυτικής εταιρίας Delmas - Vieljeux, αξίας πλέον των 300 εκατομ. φράγκων. Τα ίδια ναυπηγεία έλαβαν παραγγελία κατασκευής μιάς βυθοκόρου για λογαριασμό του λιμένος της Νάντης, αξίας 120 εκατομ. φράγκων. Η συνολική κρατική οικονομική βοήθεια για τα τρία αυτά σκάφη ανέρχεται σε 460 εκατομ. φράγκα.

Tel.: 361-6490, 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR

CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

ΙΝΔΙΑ**Προβλήματα ρευστότητας**

Αύξημένα προβλήματα ρευστότητας αντιμετωπίζουν οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις της χώρας με αποτέλεσμα ένας μεγάλος αριθμός πλοίων να οδηγούνται σε παροπλισμό.

Η συνολική δύναμη της ινδικής ναυτιλίας υπολογίζεται σήμερα γύρω στα 400 πλοία, 6 εκατομ. τον. γκρός, τα περισσότερα των οποίων χρήζουν αντικαταστάσεως λόγω παλαιότητας, ενώ ακόμη 41 περί το 1 εκατ. τον. γκρός βρίσκονται υπό ναυπήγηση.

Από αυτά 15 ναυπηγούνται σε ναυπηγεία της Ινδίας και 26 στο εξωτερικό.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις

Δάνειο ύψους 250 εκατ. δολларίων χορήγησε στην Ινδία η «Γουόρλντ Μπάνκ» για την κατασκευή νέων λιμενικών εγκαταστάσεων στην περιοχή της Βομβάης, με σκοπό την αποσυμφόρηση του λιμένα.

Οι νέες εγκαταστάσεις που θα κατασκευασθούν στην παρακείμενη Νχάνα Σέβα θα εξυπηρετούν σκάφη χωρητικότητας έως

70.000 τον. d.w. καθώς και τη διακίνηση μεγάλου αριθμού εμπορευματοκιβωτίων και θα κοστίσουν συνολικά 722 εκατ. δολларία.

ΙΣΠΑΝΙΑ**Η ναυπηγική βιομηχανία**

Η σοσιαλιστική κυβέρνηση της Ισπανίας προχωρεί σε ένα ευρύ πρόγραμμα περικοπής της ναυπηγικής παραγωγής κατά 40%, το οποίο αναμφισβήτητα θα έχει ένα σημαντικό πολιτικό κόστος και όπως πιστεύεται θα προκαλέσει εργατική αναταραχή.

Υπό την πίεση όμως της ελλείψεως νέων παραγγελιών και των ζημιών των κρατικών ναυπηγικών συγκροτημάτων, η κυβέρνηση του κ. Σουάρεθ φαίνεται αποφασισμένη να προχωρήσει σε απολύσεις 10.000 εργατών που αντιπροσωπεύουν περίπου το 45% του απασχολούμενου προσωπικού στις μικρές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες και 25.000 ατόμων από εκείνους που απασχολούν τα μεγάλα κρατικά ναυπηγεία.

Τα ισπανικά ναυπηγεία στο σύνολό τους έλαβαν μόνο τέσσερες παραγγελίες για ισά-

ριθμα σκάφη κατά το τελευταίο τρίμηνο του 1983, με αποτέλεσμα από το σύνολο των 150 πλοίων που αναφέρει το ναυπηγικό καρνέ της χώρας τα 124 να βρίσκονται στο τελευταίο στάδιο της κατασκευής, ενώ όπως φημιολογείται οι Ισπανοί πλοιοκτήτες δεν προχωρούν σε νέες παραγγελίες αναμένοντας την χορήγηση μεγαλύτερων επιδοτήσεων για τη διατήρηση τουλάχιστον σε ύπολανάθ-νους λειτουργία των μεγάλων ισπανικών ναυπηγικών συγκροτημάτων.

ΙΤΑΛΙΑ**Διασώθηκε η «Λάουρο Λάιν»**

Επιτυχάνοντας την καταβολή εντός του Μαρτίου του 15% των οφειλομένων προς τους πιστωτές της, η εταιρία κατόρθωσε να ικανοποιήσει τον βασικό όρο που της επέτρεπε πλέον να πωλήσει πλοία της ελεύθερα βαρών, καθώς και να τα εκμεταλλευθεί χωρίς την απειλή κατασχέσεων στους διάφορους λιμένες προσεγγίσεως.

Με την εγγύηση της ιταλικής κυβερνήσεως, δύο Τράπεζες της Νεαπόλεως χορήγησαν ήδη στη «Λάουρο Λάιν» πλέον των 12 εκατ. δολларίων με τα οποία η εταιρία ικανοποίησε τον πρώτο όρο της συμφωνίας της με τους πιστωτές της και προχωρεί πλέον στην ορθολογική αξιοποίηση των περιουσιακών της στοιχείων.

ΚΟΥΒΕΪΤ**Συμβόλαιο μεταφοράς φορτίων**

Στην «Γιουνάιτεντ Άραμπ Σίππινγκ», που σήμερα είναι η μεγαλύτερη αραβική ναυτιλιακή εταιρία, ανατέθηκε από την κυβέρνηση του Κουβέϊτ το συμβόλαιο μεταφοράς περίπου 400.000 τόννων προϊόντων απαραίτητων για την ανακατασκευή διύλιστηρίου της χώρας.

Όπως ανακοινώθηκε, η αραβική ναυτιλιακή εταιρία προτιμήθηκε από επτά ξένες εταιρίες τακτικών γραμμών διότι έδρευε στο Κουβέϊτ και ένεκα τούτου εκτελεί τα περισσότερα τακτικά δρομολόγια από και προς τη χώρα η οποία ενέκρινε δαπάνη ύψους 2 δις δολларίων για την επέκταση της δυναμικότητας του διύλιστηρίου στον λιμένα Άβ-ντουλά από 140.000 σε 200.000 βαρέλια την ημέρα.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ**Χωρίς επιχορηγήσεις**

Σοβαρούς κινδύνους υπάρξεως αντιμετώπιζε η ναυπηγική βιομηχανία της Νορβηγίας έπειτα από την απόφαση της κυβέρνησης να μειώσει στο ελάχιστο τις επιχορηγήσεις προς τα ναυπηγοεπισκευαστικά συγκροτήματα.

Σύμφωνα με την κυβέρνηση οι επιχορηγήσεις που είχαν φτάσει το 27% της αξίας του συμβολαίου δεν είχαν αποτελέσματα στην μείωση των ανέργων ενώ τα ναυπηγεία έκτιζαν πλοία που σε μία ήδη κορεσμένη αγορά δεν εύρισκαν πλήρη και αποδοτική απασχόληση. Η λύση που προωθείται από την νορβηγική κυβέρνηση είναι η αλλαγή του προσανατολισμού των ναυπηγείων από ναυπηγήσεις πλοίων σε κατασκευή εξοπλισμού

**ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ
ΛΟΝΔΙΝΟΥ**

67 Pont Street, London S.W.1.
Tel. 00441-581 5044



Τό Έλληνικό Κολλέγιο Λονδίνου λειτουργεί στο Λονδίνο από τό 1980 για άγόρια και κορίτσια ήλικίας 4 μέχρι 18 έτών και διαθέτει οικότροφείο άγοριών και οικότροφείο κοριτσιών, ήλικίας από 12 μέχρι 18 έτών.

Τό Κολλέγιο άκολουθεί τό Άγγλικό εκπαιδευτικό σύστημα για όλες τις ήλικίες, μέχρι τά Ο και Α levels στα Άγγλικά και προετοιμάζει μαθητές για ξένα Πανεπιστήμια.

Στά Έλληνικά διδάσκονται ή Έλληνική γλώσσα, λογοτεχνία, ιστορία και θρησκεία και τό Κολλέγιο διαθέτει άριστα έξοπλισμένα έργαστήρια Βιολογίας, Χημείας και Φυσικής.

Τό Έλληνικό Κολλέγιο Λονδίνου ανήκει σε άγγλικό φιλανθρωπικό ίδρυμα και είναι ιδιωτικό εκπαιδευτήριο μή κερδοσκοπικού χαρακτήρος, πλήρως άνεγνωρισμένο από τις Άγγλικές Άρχες.

Ο Διευθυντής του Κολλεγίου κ. Timothy Slack θά βρίσκεται στην Άθήνα από 30 Άπριλίου μέχρι 4 Μαΐου για νά συναντήσει γονείς και μαθητές που ένδιαφέρονται για έγγραφη στό Κολλέγιο, από τόν Σεπτέμβριο 1984.

Περισσότερες πληροφορίες μπορείτε νά ζητήσετε από την κ. Σπηλιώτη ή την κ. Τερεζάκη, τηλ. 412 7563 & 412 7586, ώρες έργασίας.

για τις εξέδρες πετρελαίου, ή και ναυπηγήσεις αλιευτικών σκαφών με παράλληλα μείωση του εργατικού προσωπικού.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Ανασυγκρότηση του στόλου

Η νοτιοκορεατική Κυβέρνηση απέφασε οριστικά να εφαρμόσει το πρόγραμμα αναδιοργάνωσης και εκσυγχρονισμού της ναυτιλίας της. Το πρόγραμμα αυτό προβλέπει την ανασυγκρότηση των σημερινών 70 ναυτιλιακών εταιριών, σε μία είκοσάδα αποδοτικών επιχειρήσεων. Οι έφοπλιστές που θα δεχθούν να συμμετάσχουν στην αναμόρφωση της ναυτιλίας θα έχουν το δικαίωμα εισαγωγής περιορισμένου αριθμού υπάρχοντων οικονομικών πλοίων. Θα δημιουργηθούν εξάλλου 5 έφοπλιστικές εταιρίες για μεταφορές γενικών φορτίων με στόλο 1.300.000 τόν. γκρός ή κάθε μία. Επίσης εταιρίες για πλοία κοντέινερς με στόλους άνω του 1 εκατ. τόν. γκρός, μία τουλάχιστον εταιρία τακτικών γραμμών με την Ιαπωνία και δύο εταιρίες πλοίων τράμπς. Τέλος οι έφοπλιστές που θα μετέσχουν στο πρόγραμμα, εκτός από τη δυνατότητα να εισάγουν πλοία από το εξωτερικό, θα εύεργετηθούν με διάφορα μέτρα προνομικής μεταχείρισης, μεταξύ των οποίων τονίζονται οι εύκολες πληρωμές που παρέχονται κυρίως από τη Βιομηχανική Τράπεζα της Κορέας για τη ναυπήγηση νέων πλοίων.

ΠΕΡΣΙΑ

Νέες αγορές

Παρά τη συνέχιση της πολεμικής συρράξεως με το Ιράκ, που αντιπροσωπεύει τεράστιες δαπάνες, η Περσία συνεχίζει τις θρόες αγορές σύγχρονων φορτηγών πλοίων, στην προσπάθειά της να καλύπτει με κρατικά σκάφη το μεγαλύτερο μέρος του εισαγωγικού της εμπορίου, το οποίο θα αύξηθεί κατακόρυφα σε περίπτωση διακοπής του πολέμου με την γειτονική χώρα.

Οι τελευταίες ιρανικές αγορές αφορούν τα πολλαπλής χρήσεως αδελφά φορτηγά «Sardogha» και «Simba» 23.771 τόν. d.w., 16.150 τόν. γκρός, μεταφορικής ικανότητας 788 κοντέινερς και ναυπηγήσεως αντίστοιχα το 1978 και 1979.

Επισκευαστήριο στο Μπαντάρ

Αμπάς

Σύμφωνα με άνεπιβεβαίωτες πληροφορίες, η Περσία ετοιμάζει την ίδρυση μεγάλης επισκευαστικής βάσεως 20 χιλιομέτρων δυτικά του πολυσύχναστου λιμένα του Μπαντάρ Αμπάς σε συνεργασία με την νοτιοκορεατική ναυπηγική εταιρία «Νταέγου». Οι σχετικές πληροφορίες όμιλούν περί επισκευαστικής μονάδας εξοπλισμένης με σύγχρονες δεξαμενές κατάλληλες να εξυπηρετήσουν υπερμεγέθη δεξαμενόπλοια, με μία πλωτή δεξαμενή 20.000 τόν. βάρους και με ένα άνελκυστήριο για μικρότερα σκάφη.

ΣΟΥΗΔΙΑ

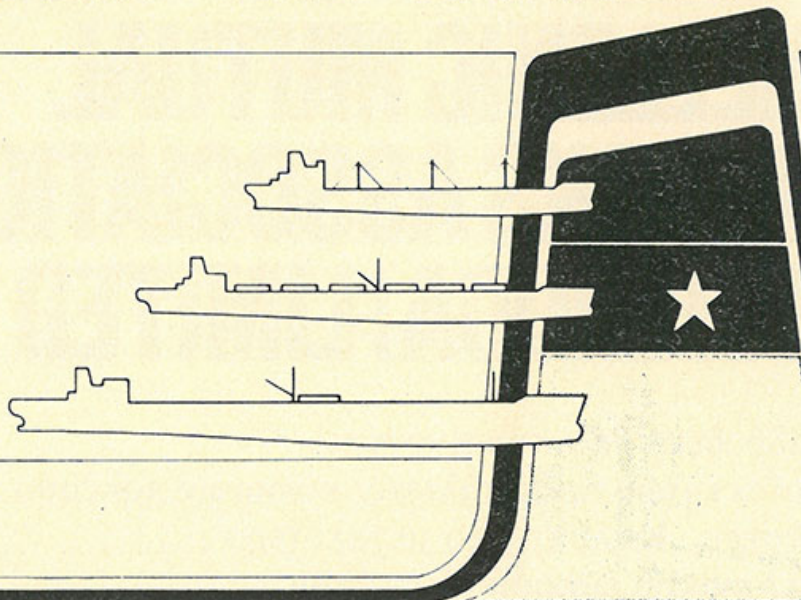
Ανάκαμψη του στόλου

Η συνεχής μέχρι τώρα μείωση του σουηδικού στόλου φαίνεται ότι σταμάτησε επί τέλους το 1983, κατά την έκπνοή του οποίου η δύναμη του στόλου αύξηθηκε κατά 3 μονάδες και έφθασε τα 471 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.258.000 τόν. γκρός ή 4.883.000 τόν. d.w. Η μεταστροφή αυτή θεωρείται ως δείγμα της σημερινής ζωτικότητας αλλά και της αποδοτικότητας της ναυτικής βιομηχανίας της χώρας ύστερα από μακρά περίοδο κρίσεως.

Οι ανωτέρω αριθμοί αναφέρονται στα ύπο την έθνική σημαία σκάφη. Παράλληλα όμως υπάρχει και η ύπο ξένες σημαίες δραστηριότητα του σουηδικού έφοπλισμού. Από την αρχή του έτους 26 πλοία 175.000 τόνων μεταβίβαστηκαν σε ξένες εταιρίες χωρίς όμως να χάσει την επ' αυτών ιδιοκτησία του ό σουηδικός έφοπλισμός.

Αλλά και στον τομέα της ναυπηγοβιομηχανίας, τα πράγματα δεν είναι δυσάρεστα, δεδομένου ότι στις αρχές του έτους τα έθνικά ναυπηγεία έλαβαν 22 παραγγελίες, οι οποίες σε τοννάζ παρουσιάζουν αύξηση κατά 30% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Οι παραγγελίες αυτές εξασφαλίζουν την απασχόληση της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας μέχρι το 1986.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

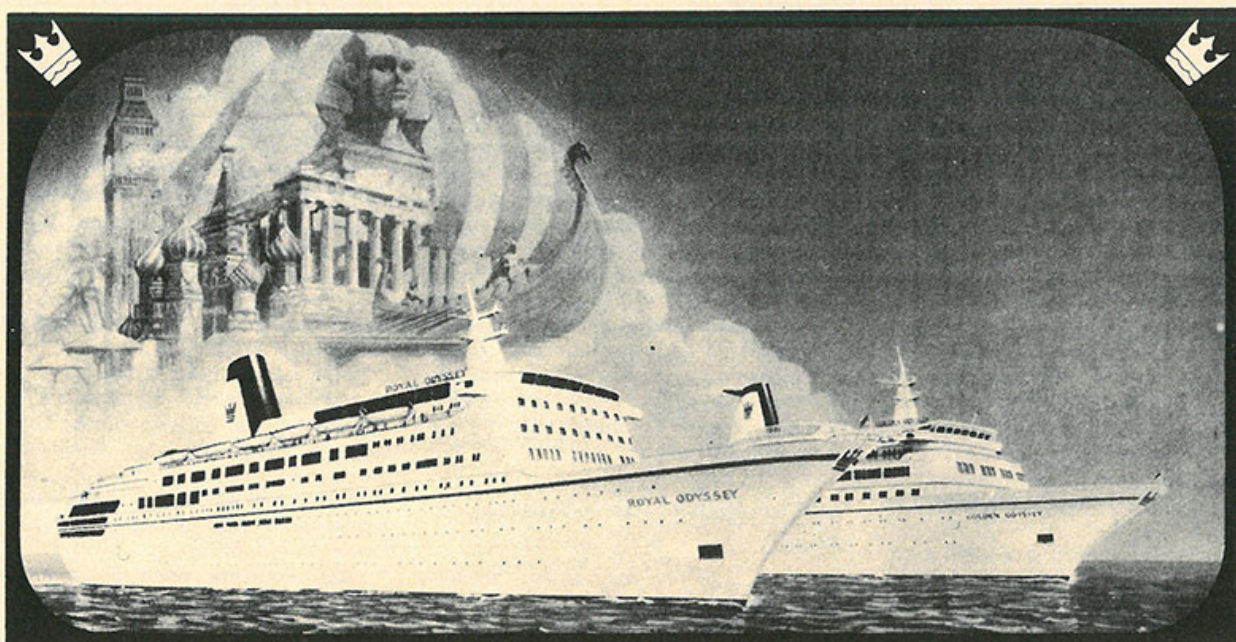


ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY s/s ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Ελλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

**Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1983 ἦταν
16.292.610.997 δολάρια.**

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἢ εἰς τοὺς ἐν Λονδίῳ ἀντιπροσώπους των:

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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

‘Η κοινή σύνοδος των Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. καί του Κομμίτη

Τήν περασμένη Δευτέρα πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η καθιερωμένη ημετήσια κοινή σύσκεψη των μελών του Δ.Σ. της ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστών και της ‘Ελληνικής ‘Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας.

‘Όπως ανακοινώθηκε στην κοινή σύσκεψη έγινε ευρεία ανασκόπηση της καταστάσεως της διεθνούς και ιδιαίτερα της ‘Ελληνικής ‘Εμπορικής Ναυτιλίας και εξεφράσθησαν εύχες για την ανάκαμψη της κρίσεως. Παράλληλα τονίσθηκε η ανάγκη της διατηρήσεως υψηλού πνεύματος συνεργασίας και κατανοήσεως, εκ μέρους των τριών φορέων, Κράτους - ‘Εφοπλισμού - Ναυτεργατών.

● ‘Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στις δυσμενείς επιπτώσεις που έχει επιφέρει η εφαρμογή στα ελληνικά πλοία του θεσμού της ανακυκλώσεως, υπό το πρίσμα μάλιστα της θέσεως και των ναυτεργατών και επιβεβαιώθηκε η ανάγκη να εξευρεθεί το ταχύτερο η κατάλληλη διαδικασία ώστε να σταματήσει η σημερινή ταλαιπωρία που φέρνει σημαντική αναστάτωση στην ομαλή λειτουργία και ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων.

● Τό θέμα της ναυτικής εκπαίδευσής, ιδιαίτερα των Δημοσίων Σχολών ‘Εμπορικού Ναυτικού, απασχόλησε επί μακρόν την σύσκεψη. ‘Εξεφράσθη η εύλογη και έντονη ανησυχία του εφοπλισμού, ό οποίος τόσο συνεισφέρει στην ναυτική εκπαίδευση, για την εκρυθμη κατάσταση που από καιρό τώρα επικρατεί στις Σχολές του ‘Εμπορικού Ναυτικού και τονίσθηκε η μεγάλη ανάγκη να ζητηθεί από την Κυβέρνηση, ιδιαίτερα από το υπουργείο ‘Εμπορικής Ναυτιλίας, η λήψη μέτρων και επίσης να προγραμματισθεί ό εκσυγχρονισμός και η βελτίωση της παρεχόμενης εκπαίδευσής.

● Έγινε εκτενής αναφορά στις από διετία σχεδόν ενέργειες και προσπάθειες, για την διευκρίνιση και βελτίωση των όρων και συνεργασίας με τα P and I Clubs, και διαπιστώθηκε η ικανοποιητική πρόοδος των προσπαθειών.

● ‘Εθίγη τό θέμα της επιβαρύνσεως των υπό ‘Ελληνική σημαία πλοίων, με πρόσθετο ασφάλιστρο φορτίου, λόγω ηλικίας και διεπιστώθηκε εξέλιξη στις συζητήσεις και συμπεραίνεται ότι θά πρέπει να αναμένονται ικανοποιητικά αποτελέσματα, για την εξάλειψη αυτής της άδικου επιβαρύνσεως των ελληνικών πλοίων.

● Συζητήθηκαν επίσης, και άλλα ειδικότερα

θέματα επί των οποίων υπήρξε σύμπτωση απόψεων και καθορισμός κοινών ενεργειών και αποφασίσθηκε η προσεχής ημετήσια σύσκεψη να γίνει στον Πειραιά, στις αρχές του προσεχούς Σεπτεμβρίου.

‘Υπό την κυανόλευκο

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

1. «M a r i a I. A.», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο No. 2855, 19.800 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Anangel Grace Company Naviera S.A.», (κ. Ι. ‘Αγγελικούσης).

2. «T z i m u», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Frotasul», 13.847 τόν. γκρός, υπό σημαία Βραζιλίας, ναυπηγήσεως του 1968, που ανήκει στην εταιρία «Εκδήλ Ναυτική ‘Εταιρία», (κ. Ι. Γκρινάτσος).

3. «Γ a p δ ε ν i a», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Eastern Grace», 28.373 τόν. γκρός, υπό σημαία Λιβερίας, ναυπηγήσεως του 1967, που ανήκει στην εταιρία «Moloc Maritime Inc.», (κ. Η. Παπαγεωργίου).

4. «Σ i λ β ε ρ Γ κ α λ φ», φορτηγό, ναυπηγούμενο No. 1277, που ανήκει στην εταιρία «Silver Gulf Shipping Company S.A.», (κ. Σ. Νταϊφάς).

5. «M a i ρ η» φορτηγό, ναυπηγούμενο No. 1352, 14.500 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «D. and I. Coustas Shipping Company S.A.», (Danaos Shipping Co. Ltd.).

6. «Φ ρ α τ ζ η ς» φορτηγό, πρώην «Thonon» υπό σημαία Γαλλίας, 12.463 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Euroship Associated S.A.», (κ. Ρ. Μελαχροινός).

7. «Κ α ρ ο ς», φορτηγό, πρώην «KarosB» 12.702 τόν. γκρός, υπό σημαία Παναμά, ναυπηγήσεως του 1967, που ανήκει στην εταιρία «Tilsamar Inc.», (κ. Ν. Μεστορίδης).

8. «Γ α ρ μ π η ς», μικτό φορτίο, πρώην «Garbis» 36.038 τόν. γκρός, υπό σημαία Λιβερίας, ναυπηγήσεως του 1967, που ανήκει

στην εταιρία «Garbis Maritime Corporation» (κ. Α. Παλαιοκρασσός).

9. «Ε λ i ζ α» φορτηγό, πρώην «Eliza» 6.006 τόν. γκρός, υπό σημαία Σιγκαπούρης, ναυπηγήσεως του 1969, που ανήκει στην εταιρία «Ελλάς Ναυτική ‘Εταιρία», (κ. Δ. Ξυνίδης).

10. «M u σ τ ρ ā ς», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Tansud IV» 51.705 τόν. γκρός, υπό σημαία Λιβερίας, ναυπηγήσεως 1969, που ανήκει στην εταιρία «Finafin Trust Corporation», (κ. Α. Μαυρακάκης).

11. «Α λ i κ η», φορτηγό, πρώην «Marlin-da» 10.069 τόν. γκρός, υπό σημαία ‘Αργεντινής, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Lifeport Compania Naviera S.A.» (Franco Compania Naviera S.A.).

‘Αγοραπωλησίες

— Σέ άγνωστους αγοραστές επωλήθη τό υπό ‘Ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Nηρη-ίς» 30.853 τόν. d.w., 18.080 τόν. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής του 1977, έναντι ποσού περί των 6,4 εκατ. δολλαρίων.

— ‘Ελληνες αγόρασαν σέ πλειστηριασμό τό φορτηγό-σκάφος SD 14 «‘Ελλένικ ‘Αιντήλα» 15.153 τόν. d.w., ναυπηγηθέν στο Σκαρμαγκά τό 1972, έναντι τιμής 1.375.000 δολλαρίων.

— Σέ ‘Ελληνες επωλήθη τό δεξαροκίνητο μπάλκ κάρριερ «Kartini», 68.314 τόν. d.w., 31.590 τόν. γκρός του 1972 έναντι τιμής περί των 4,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Τούρκοι είναι οι αγοραστές του ελληνικού μπάλκ κάρριερ «Μάουντ Παρνασσός» 64.552 τόν. d.w. 36.264 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1973, έναντι ποσού πού μόλις υπολείπεται των 6 εκατομ. δολλαρίων.

— ‘Ελληνες αγόρασαν τό λιβεριανό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Ενδεανού», 105.941 τόν. d.w., 43.339 τόν. γκρός του 1968, εφοδιασμένο με I.G.S. έναντι ποσού περί των 2,6 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ ‘Ελληνες επίσης επωλήθη τό γερμανικό φορτηγό «Schwabenstein» 16.199 τόν. d.w., μεταφορικής ικανότητας 334 TEU και ναυπηγήσεως 1968, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Στη δανειστρία Τράπεζα κατακυρώθηκε σέ πλειστηριασμό τό ελληνικό φορτηγό «‘Ελλένικ Σπίριτ», 22.100 τόν. d.w. μεταφορικής ικανότητας 1.000 TEU περίπου, έναντι ποσού περί των 3 εκατ. δολλαρίων.

— ‘Ελληνες αγόρασαν τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «World Strength» 22.535 τόν. d.w. 12.194 τόν. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής του 1971, έναντι ποσού περί των 2,2 εκατομ. δολλαρίων.

— ‘Επίσης ‘Ελληνες είναι οι αγοραστές του υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «New Spring» 27.982 τόν. d.w. 16.112 τόν. γκρός του 1976, έναντι τιμής περί των 4,85 εκατ. δολλαρίων.

— Στη δανειστρία άμερικανική Τράπεζα «Μόργκαν Γκαρντνι» κατακυρώθηκε τό εκπλειστηριασθέν φορτηγό σκάφος «‘Ελλένικ ‘Ινοβέιτορ» 31.262 τόν. d.w. 17.122 τόν. γκρός, μεταφορικής ικανότητας 1.108 TEU,

ΙΔΡΥΣΙΣ ΣΥΛΛΟΓΟΥ

‘Ιδρύθη σύλλογος άποφοίτων πλοιάρχων ΔΣΕΝ/Σύρου.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν νά τηλεφωνούν στα τηλέφωνα 4119268 πρωί και 9429696 άπόγευμα

ιαπωνικής κατασκευής του 1978, έναντι ποσού 9,5 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες αγόρασαν τό γαλλικό τουρη-τέκερ «Thonon», 16.000 τόν. d.w. 12.499 τόν. γκρόντ του 1972, έναντι τιμής περί των 1,7 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες επίσης είναι οι αγοραστές του δηζελοκίνητου δεξαμενόπλοιου «Transud IV» 117.270 τόν. d.w. 51.705 τόν. γκρόντ, ναυπηγηθέν στη Γαλλία τό 1969, έναντι τιμής πού κυμαίνεται περί των 2,3 εκατ. δολλαρίων.

— Τέλος σέ άγνωστους έπωλήθησαν τά ύπό παναμαϊκή σημαία φορτηγά «Μπραβονόλα» 7.491 τόν. d.w. καί «Μπραβόριο» 6.271 τόν. d.w., άμφότερα ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1967.

Διαλύσεις

— Κινέζοι διαλύτες αγόρασαν τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Επιμηθεύς», 11.761 τόν. γκρόντ, 5.891 τόν. βάρους του 1959, αντί δολ. 106,75 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Στη Νότιο Κορέα έπωλήθη γιά διάλυση τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Κυνόσουρα» 31.040 τόν. γκρόντ, 13.805 τόν. βάρους του 1964, αντί δολ. 126 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Σέ διαλυτές της Φορμόζας έπωλήθη τό ύπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Μάριβικ», 21.319 τόν. γκρόντ, 9.705 τόν. βάρους του 1962, αντί δολ. 117,50 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Διαλυτές της Νοτ. Κορέας αγόρασαν τό ύπό παναμαϊκή σημαία ελληνόκτητο δεξαμενόπλοιο «Πολύμνια Κ.» 34.063 τόν. γκρόντ του 1964, αντί δολ. 127 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

Πρακτορείο του HMC στό Πόρτ Σάϊντ

Τό HMC, τό όποίο έχει εγκατασταθεί στό νέα του γραφεία, στην όδόν Φίλωνος 137, ίδρυσε ναυτικό πρακτορείο στό Πόρτ Σάϊντ γιά τήν εξυπηρέτηση των πλοίων των μελών του τά όποία διέρχονται από τή διώρυγα. Έπικεφαλής του πρακτορείου στό Πόρτ Σάϊντ τοποθετήθηκε ό αρχιπλοίαρχος κ. Νικ. Διακάκης, ό όποιος έχει γεννηθεί στην Αίγυπτο καί όμιλεί καί γράφει καί τήν αραβική, γεγονός πού θά τόν διευκολύνει στην ταχεία διεκπεραίωση όλων των ζητημάτων πού ανακύπτουν.

Τά οικογενειακά επιδόματα

Τελείωσε στις 20 Μαρτίου ή διαδικασία γιά τήν άπονομή των οικογενειακών επιδομάτων στους ναυτικούς πού είχαν υποβάλει τίς αιτήσεις τους μέχρι τίς 15 Νοεμβρίου 1983. Ήδη εξετάζονται οι εκπρόθεσμες αιτήσεις καθώς καί εκείνες πού είχαν έλλιπη στοιχεία καί άνέρχονται αντίστοιχα σέ 1.850 καί 2.500 περίπου. Οι ναυτικοί ή οικογένειές τους των όποιων οι αιτήσεις παρουσιάζουν έλλείψεις έχουν κληθεί νά συμπληρώσουν τά δικαιολογητικά καί ή διεκπεραίωση των ύποθέσεων τους θά έξαρτηθεί από τό δικό τους ενδιαφέρον νά τακτοποιήσουν τίς έκκρεμότητες. Ύπολογίζεται ότι οικογενειακά επιδόματα θά χορηγηθούν τελικά σέ 37.000 περίπου ναυτικούς καί τό ύψος της σχετικής δαπάνης θά άνέλθει σέ 2,2 έως 2,3 δισ. δραχμές.

Έκτακτη ένίσχυση

Άρχισε από τήν περασμένη Δευτέρα ή καταβολή από τόν Οίκο Ναύτου της έκτακτης οικονομικής ένίσχυσεως σέ άνέργους ναυτικούς λόγω του Πάσχα πού άνέρχεται σέ 6.000 δραχμές γιά τούς έγγάμους καί 4.500 δρχ. γιά τούς άγάμους.

Οι δεξαμενισμοί

Σχεδόν πλήρης ή άπασχόληση καί γιά τίς δύο δεξαμενές του ΟΛΠ γιά τό πρώτο 15ήμερο του Άπριλίου. Συγκεκριμένα, στην μεγάλη μόνιμη θά δεξαμενισθούν τά εξής πλοία:

Τήν 1η καί 2 Άπριλίου τό «Αίολος», στις 3 καί 4 τό «Ιόνιαν Στάρ», στις 5 καί 6 τό «Σίτυ όφ Ρόδος» στις 8 τό «Σάμμερ Σάν», στις 9 καί 10 τό «Δυστός», στις 11 καί 12 τό «Αιγαίον», στις 13 τό «Ηνίοχος Έξπρές» καί στις 14 καί 15 Άπριλίου τό «Όστενμπαϊν».

Στή Μεγάλη πλωτή τήν 1η Άπριλίου θά δεξαμενισθεί τό «Βάγια», στις 2 καί 3 τό «Μεντιτεράνιαν Σκάυ», στις 4 καί 5 τό «Έλ Γκρέκο» στις 6, 7 καί 8 τό «Πύρρος Β.», στις 9 Άπριλίου τό «Φλάγκ Τίνα», στις 10, 11, 12 καί 13 τό «Γουόρντ Ρένεσανς», στις 14 τό Δήμητρα Α.» καί στις 15 Άπριλίου τό «Ρίβερ».

Καθέλκυση φορτηγού στό Πέραμα

Στις 14 Μαρτίου καθελκύστηκε από τά ναυπηγεία «Ναύς» Αφοί Φιλίππου τό ναυπη-

γούμενο πλοίο γενικού φορτίου καί κοντέινερς «Αάϊον όφ Όλυμπία» 5.600 τόν. d.w.

Τό σκάφος, ή κατασκευή του όποίου χρηματοδοτείται από τήν ΕΤΒΑ, ναυπηγείται μέ τή συνεργασία των ναυπηγείων Φιλίππου καί του πλοιοκτήτη κ. Κουμπάρη καί είναι τό τρίτο σέ μέγεθος σκάφος πού ναυπηγείται στό Πέραμα μετά τά σκάφη «Διάκων Σπίριτ» 9.600 τόν. d.w. πού κατασκευάστηκε από τά «Ηνωμένα Ναυπηγεία Πέραματος - Ίτέας» καί τό «Σημέντ Κούριερ» 7.300 τόν. d.w. από τήν «Ναυσι».

Γιά τήν ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων

Κυκλοφόρησε ή νέα έκδοση του Διεθνούς Όδηγού Άσφαλείας γιά τά Τάνκερς καί τά Τέρμιναλ Πετρελαίου, τήν όποία εξέδωσε τό Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο σέ συνεργασία μέ τό Διεθνές Φόρουμ των Έταιριών Πετρελαίου καί τήν Ένωση Διεθνών Λιμένων.

Στις 200 σελίδες της νέας έκδόσεως συμπεριλαμβάνονται οι εξελίξεις στην ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων κατά τήν τελευταία πενταετία καί ή διαδικασία πού πρέπει νά ακολουθείται γιά τήν ασφαλή φόρτωση καί μεταφορά των διαφόρων προϊόντων άργου πετρελαίου στό σκάφη καί τά τέρμιναλς. Επίσης, ή δεύτερη αυτή έκδοση περιλαμβάνει μία έκτεταμένη άνάλυση των κινδύνων από τήν δημιουργία πυροφορικού όξειδίου στις δεξαμενές των πετρελαιοφόρων.

Ή έτήσια σύνοδος του Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητηρίου

Πραγματοποιείται στό Λονδίνο στις 12 Άπριλίου ή έτήσια σύνοδος του Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητηρίου στην όποία θά λάβει μέρος καί ή χώρα μας.

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος θά εκπροσωπήσουν στην σύνοδο οι κ.κ. Κώστας Φαφαλιός, πρόεδρος καί Γιώργος Άνδρεάδης, μέλος.

Τεχνολογικό συμπόσιο

Τό Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας σέ συνεργασία μέ τόν Έλληνικό Νηογνώμονα διοργανώνει μεθαύριο Δευτέρα 2 Άπριλίου καί ώρα 7 μ.μ. Τεχνολογικό Συμπόσιο μέ θέμα: «Ή παραγωγή της ναυτικής τε-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN - HEAD OFFICE

21st Floor John Ross House (West)
22/36 Victoria Embankment
DURBAN 4001, SOUTH AFRICA
P.O. Box 2110, CABLES: "PANDORA"
Tel.: 376545, Telex: 6-22550 SA

JOHANNESBURG

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

GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
90B, Filomena Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4510704 - 4510710
Telex: 21-1185 SEA GR.

χνολογίας στην 'Ελλάδα και η συνεισφορά του 'Ελληνικού Νηογνώμονα». Στο συμπόσιο που θα γίνει στο ξενοδοχείο «Αθηναίον» 'Ιντερκοντινένταλ» θα μιλήσουν οι κ.κ. Πάρις Πέρας, πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ, Διον. Μελισσινός, τεχνικός σύμβουλος του 'Ελληνικού Νηογνώμονα, Δημ. Μαρίνος, εκ μέρους του υπουργείου 'Εθνικής Οικονομίας, 'Αγγ. Κτενάς, εκ μέρους του υπουργείου 'Ερευνας και Τεχνολογίας, Νικ. Καλύβας, πλοίαρχος Λ.Σ. εκ μέρους του υπουργείου Ναυτιλίας, Θεόδ. Λουκάκης, καθηγητής του Ε.Μ. Πολυτεχνείου, εκπρόσωπος του Τεχνικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος, Βασ. Κούτσας, εκ μέρους του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος, Μιχ. Βελώνιας, εκ μέρους της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, εκπρόσωπος του Συνδέσμου 'Ελληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών Βιομηχανιών, 'Αντ. Φίλιππας, εκ μέρους του Συλλόγου Ναυπηγών Μηχανικών, Νικ. 'Αδαμαντιάδης, εκ μέρους των 'Ελλήνων ναυτασφαλιστών και Παν. Γιαννούλης, μέλος του Δ.Σ. του ΕΛΙΝΤ. Θα επακολουθήσει συζήτηση και ό κ. Πάρις Πέρας θα κάνει τη σύνοψη και τό κλείσιμο των εισηγήσεων. 'Εν συνεχεία θα δοθεί δεξίωση.

'Ανακοίνωση του 'Ομίλου Παπαχρηστίδη

Γνωστοποιείται ότι τό συμφέροντα τό όποια αντιπροσωπεύονται στην 'Ελλάδα από την Thalatta Steamship Corporation, από 1 'Απριλίου, 1984 θ' αντιπροσωπεύονται από την Hellespont Steamship Corporation.

Τά γραφεία της Hellespont Steamship Corporation εύρίσκονται:

Νοταρά 110-112, Πειραιάς 185 35,
Τηλ.: (01) 45.33.700/3, Τέλεξ: 21 3110 HSC GR.

Οί εις Λονδίνο πράκτορες της εταιρίας είναι:
Papachristidis (U.K.) Limited
Longbow House,
20, Chiswell Street - London EC1Y 4TY

Τηλ.: (01) 6280953, Τέλεξ: 8956714 FRIXOS G
Τηλεγραφική: FRIXOS LONDON EC1

Σταθερή μείωση τών παροπλισμών

Κατά 30 πλοία μειώθηκε ό αριθμός τών παροπλισμένων στά 13 άγκυροβόλια του έσωτερικού κατά τό διάστημα μεταξύ 27 Φεβρουαρίου και 28 Μαρτίου. Σύμφωνα μέ σχετικά στοιχεία, τό παροπλισμένο άνέρχονταν στίς 28 Μαρτίου σέ 568 συνολικής χωρητικότητας 10.269.055 τον. γκρός έναντι 598 συνολικής χωρητικότητας 10.844.605 τον. γκρός στά τέλη Φεβρουαρίου.

'Από τό 568 παροπλισμένα πλοία στίς 28 Μαρτίου 91 συνολικής χωρητικότητας 5.398.009 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 453 συνολικής χωρητικότητας 4.706.141 τον. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων και 24 συνολικής χωρητικότητας 164.905 τον. γκρός ήταν έπιβατηγά. 'Από τό πλοία αυτά 491 συνολικής χωρητικότητας 8.166.276 τον. γκρός (69 δεξαμενόπλοια 3.943.871 τον. γκρός, 403 φορτηγά 4.084.576 τον. γκρός και 19 έπιβατηγά 137.829 τον. γκρός) ήταν μέ 'Ελληνική σημαία και 77 συνολικής χωρητικότητας 2.102.779 τον. γκρός (22 δεξαμενόπλοια 1.454.138 τον. γκρός, 50 φορτηγά 621.565 τον. γκρός και 5 έπιβατηγά 27.076 τον. γκρός) μέ ξένες σημαίες.

Στό διάστημα από τέλη Φεβρουαρίου έως τέλη Μαρτίου σημειώθηκαν οι έξις μεταβολές στά παροπλισμένα στά 13 άγκυροβόλια του έσωτερικού.

Οί άπόπλοι

Μεταξύ 28 Φεβρουαρίου και 30 Μαρτίου 1984 απέπλευσαν τό έξις πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται ή ήμερομηνία άπόπλου):

- 'Ελευσίνα, θέση Α': τό δεξαμενόπλοιο «Γκάλλαντ» (15.1.84) και τό φορτηγό «Φόρουμ Σπίριτ» (29.2.84).
- 'Ελευσίνα, θέση Β': Τά φορτηγά «Μάουντ 'Ορθρυς» (1.3.84), «Σή Γκάρντιαν» (14.2.84), «Μπαρού Τζούνιορ» (28.2.84), «'Αϊρηνς Ράψοντ» (23.3.84), «'Αρχάγγελος» (16.3.84), «Σάμτζων Μάρινερ» (6.3.84), «'Αξιος» (23.3.84), «'Αϊρηνς Σαξέξ» (22.3.84), «'Ακουατσάρμ» (27.3.84) και «'Αγιος Κωνσταντίνος» (21.2.84).

- 'Ελευσίνα, θέση Γ': Τό έπιβατηγό «'Αρίων» (9.3.84) και τό φορτηγά «Πάτρα» (6.3.84), «Νίκυ» (28.2.84), «'Ωκεανίς» (2.3.84), «'Ελλη» (21.3.84), «Ευάγγελος Λαιμός» (24.2.84), «'Απόστολος Μ. IV» (13.3.84), «'Αρίων» (15.3.84), «'Ανδρομέδα» (25.3.84), «Ευρώπη Φρήζερ» (8.3.84), «Χίος Σπίριτ» (24.2.84), «Ντιέγκο» (1.3.84), «Μεντιτεράνιαν Σκάυ» (6.3.84), «Κύβνος» (13.3.84), «'Ερηνιώ» (13.3.84) και «'Ιουλιέτα» (23.3.84).

- Χαλκίδα: Τό δεξαμενόπλοιο «'Αλμπαντρος» (22.6.83) και τό φορτηγά «Μάγκνα Σπέξ» (23.3.84), «Πηνελόπη Β.» (23.3.84), «'Αγιος Νικόλαος» 17.3.84), «Γομάσα» (24.3.84) και «Νήσος Ρόδος» (1.2.84).

- Κεφαλληνία: Τό φορτηγό «Ντέρμπυ» (17.3.84).

- Γαλαξειδί: Τό φορτηγό «Μιχάλης» (11.3.84).

- 'Αστακός: Τά φορτηγά «Μινώταυρος» (25.2.84), «Μπλού Γουαίηβ» (7.3.84), «'Αγ. Κων/νος» (26.3.84) και «Εύα» (23.3.84).

- Στυλίδ: Τό φορτηγό «'Αϊρηνς Πατέρας» (27.3.84).

- Λευκάδα: Τά φορτηγά «'Αγία Βαρβάρα» (29.3.84) και «'Αργυρώ» (12.3.84).

- 'Αλιβέρι: Τά δεξαμενόπλοια «Χάκλ 'Επισκοπή» (27.2.84) και «Γαρμπής» (23.3.84) και τό φορτηγά «'Αμαλία II» (29.3.84) και «Πασαδένα» (24.3.84).

- Μήλος: Τό φορτηγό «Σταύρος» (29.3.84).

Οί νέοι παροπλισμοί

Κατά τό αυτό χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν στά κατωτέρω άγκυροβόλια τό έξις πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται ή ήμερομηνία παροπλισμού):

- 'Ελευσίνα, θέση Β': Τό δεξαμενόπλοιο «Πετρολαγκάζ» (28.2.84) και τό φορτηγά «Παλμέα» (27.2.84), «'Αγιος Νικόλαος» (29.2.84), και «Πετρόλα 142» (13.3.84).
- 'Ελευσίνα, θέση Γ': Τό δεξαμενόπλοιο «Διαμάντω» (24.3.84) και τό φορτηγά «'Ιουλιέτα» (13.3.84), «'Αρης I» (16.3.84), «'Ελληνικ Τσάμπιον» (21.3.84), «'Εστώνα» (21.3.84) και «'Ολγα Κ.» (27.3.84).

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

COULOUTHROS LTD.

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

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

(Δολάρια ἀνά μετρικό τόννο, ἐκτός ἂν ἄλλως σημειώνεται, ὅπως διαμορφώθηκαν περὶ τὰ μέσα τοῦ διαρρέυσαντος δεκαπενθήμερου).

ΑΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180 CST	MDO
Ἀμβέρσας	185/186	187/188	240/241
Ρότερνταμ	184/185	189/190	234/235
Ἀμβούργου	185/186	187/188	246/247
Γαλλίας	182/183	191/192	275/277MTW
Ἰσπανίας	185/186	190/192	265/266MTW
Ἰταλίας	189/192	195/198	285/291
Σουέζ	181.50/193.00	183.50/196	277/289
Τζέντας		167/177	272.65/282.65
Νταμμάμ		172/182	265/285
Ρας Τανούρα		182	275
Κουβέιτ	175	182	276
Ντῶρμπαν		173/174	326/330MTW
Σιγκαπούρης	174.50/176	179.50/181	248.50/250
Ἰαπωνίας	180/188	189/190	276/280
Μόντρεαλ	173/175	182/183.00	263/264
Βοστώνης	178/181.40	184/188.80	265/266
Νέας Ὑόρκης	174/176	181.50/183	260/265
Φιλαδέλφειας	176/177	182.50/183	255/258
Νόρφολκ	177/177	181/185	255/258
Σαβάνας	175.75/178	183/185	260/266
Τζάκσονβιλ	182.50/183	190.50/191	264/265
Π. Ἑβερκλέιτς	180	194.50	260
Τάμπα	174/176	178/184	252/259
Ν. Ὁρλεάνης	169/170	175/176	250MTW
Πόρτ Ἀρθουρ	—	—	—
Χιούστον	—	—	—
Κ. Κρίστι	170/173	174/175	255/257
Λ. Ἀντζελες	172/173	174/176	230/232
Κολούμπια/Πόρτλαντ	169/170	175/175	230/232
Φρήπορτ Μπαχάμας	175/177	183/186	280/290
Ἀρούμπα/Κιουρασάο	181.50/186.85	194.20/200.55	277.20/289
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	176/179	181/184	255/260
Σαίντ Κρουά	28.25	30.00	37.86BBL
Βενεζουέλας	27.21	28.54	36.28BBL
Βραζιλίας	180	184	315

Πηγή: KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Ὑόρκη Τηλ.: (21) 6839650 - Τέλεξ: RCA 224502

Στόν Βρεταννικό Νηογνώμονα

Παρά τήν ναυτιλιακή ὑφεση, ὁ ὄγκος τῆς νέας χωρητικότητας πού ἐγγράφηκε στή δύναμη τοῦ Λοῦδ Ρέτζιστερ αὐξήθηκε κατὰ τό 1983 κατὰ ἑξὶ ἑκατ. τόννους γκρός, ἐμφανίζοντας αὐξηση ἐναντι τοῦ προηγούμενου ἐτους τῆς τάξεως τοῦ ἐνός ἑκατ. τόν. γκρός. Μὲ τίς νέες παραδόσεις τό σύνολο τῆς δυνάμεως πού ἐλέγχει ὁ Βρεταννικός Νηογνώμονας ἔφθασε τοῦς 109 ἑκατ. τόν. γκρός, χωρητικότης πού ἀντιπροσωπεύει τό 36% τοῦ παγκοσμίου συνόλου.

Ναυτιλιακό σεμινάριο στήν Ἀνωτάτη Βιομηχανική Σχολή

Στά πλαίσια τοῦ μαθήματος τῆς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομικῆς τῆς Ἀνωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς Πειραιῶς ὁργανώνεται σεμινάριο τοῦ ὁποίου ἡ ἐναρξη θά πραγματοποιηθεῖ στίς 11 Ἀπριλίου.

Τό σεμινάριο ἀποσκοπεῖ κυρίως στή συζήτηση οἰκονομικῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας σέ προχωρημένο ἐπίπεδο. Μεταξύ τῶν θεμάτων πού πρόκειται νά ἀναλυθοῦν καί συζητηθοῦν στόν πρῶτο κύκλο τοῦ Σεμιναρίου εἶναι: «Σύγχρονες τάσεις καί ἐξελιξις στίς διεθνεῖς ἀγορές ναύλων», «Ναυτιλία καί Ἰσοζύγιο Πληρωμῶν», «Ἡ ἀνάπτυξη τῆς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιστήμης», «Ζητήματα Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς: Ἡ Ἑλληνική περίπτωση» κ.λ.π.

Τό 6ο Ναυτικό Σαλόνι Ἀθηνῶν

Πραγματοποιήθηκε στίς ἐγκαταστάσεις τοῦ ἐπιβατηγοῦ σταθμοῦ ΟΛΠ στόν Πειραιᾶ μεταξύ 10-18 Μαρτίου ἡ ἑκτη ἐτήσια διοργάνωση, πού κατέβαλε 19.000 τ.μ. ἐκθεσιακοῦ χώρου.

Στήν ἐκθεση παρουσιάσθηκαν σκάφη ἀναψυχῆς, ἀλιείας, φουσκωτά, μηχανές, ηλεκτρονικός ἐξοπλισμός καί διάφορα ἀξεσουάρ καί συμμετείχαν περισσότερες ἀπό 1.500 ἑλληνικές καί ξένες ἐταιρίες.

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).

Νέα διοίκηση στο Σύνδεσμο Ναυτομεσιτών Θαλαμηγών

Κατά τις άρχαιρες της Γενικής Συνελεύσεως του Έλληνικού Συνδέσμου Ναυτομεσιτών και Έμπειρογνώμωνων Θαλαμηγών, που πραγματοποιήθηκε στις 12 Μαρτίου, εξέλεξε το νέο διοικητικό συμβούλιο του Συνδέσμου που απαρτίζουν οι κ.κ. Μιχ. Γκιόλιμαν, πρόεδρος, Νικ. Μανιάλης, αντιπρόεδρος, Γεωργ. Βερνίκος γεν. γραμματέας, Θεμ. Παυλίδης ειδ. γραμματέας, Γεωργ. Ματέλος ταμίας, και Άλ. Καβαγιώρη και Γεωργ. Παπακωνσταντίνου σύμβουλοι.

Όπως ανακοινώθηκε, στόχος της νέας διοικήσεως είναι η συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς για την προώθηση του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού, την όρθη τροποποίηση του Νόμου 438 που δημιουργεί σοβαρά αντικίνητρα και τη συνεργασία με τους Έλληνες ιδιοκτήτες θαλαμηγών σε ύγιεις βάσεις για την πλήρη κάλυψη των συμφερόντων του κλάδου.

Ίατρείο στην Κίμωλο

Ο δραστήριος Σύλλογος των Άπανταχού Κιμωλίων «Η Οδηγήτρια» προχωρεί με συνεισφορές των μελών του στην ανέγερση ιατρείου στην Κίμωλο για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της, μεγάλος αριθμός από τους οποίους είναι ναυτικοί.

Σημειώνεται ότι στη δημιουργία του ιατρείου στην ιδιαίτερη πατρίδα τους συμμετέχουν και οι ξενητεμένοι Κιμωλιότες, οι οποίοι για το σκοπό αυτό έχουν συνεισφέρει ένα σημαντικό ποσό.

Τιμή σε Έλληνα

Η Σικελική Έταιρία Γραμμάτων και Τεχνών που έδρευε στο Παλέρμο και είναι παγκόσμια γνωστή στο λογοτεχνικό χώρο απένευσε στον Έλληνα λογοτέχνη και ποιητή Κώστα Σταμάτη, Αντιπλοίαρχο Α.Σ., το πρώτο βραβείο πνευματικής δραστηριότητας 1983, για το ποιητικό του έργο.

ΔΩΡΕΕΣ

Στη μνήμη ΒΑΣΟΥ ΚΑΒΟΥΝΙΔΗ η κυρία Αριάδνη Β. Καβουνίδη κατέθεσε δρχ. 100.000 υπέρ των Σπαστικών Παιδιών.

♦♦♦♦

Η κ. Αριάδνη Β. Καβουνίδη στη μνήμη των γονέων της ΕΡΙΕΤΤΑΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΩΤΤΑΚΗ κατέθεσε δρχ. 100.000 υπέρ των σκοπών του Οίκου Ναύτου.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΨΗΦΙΣΜΑ

Η Γενική Συνέλευση των Εταίρων της Ε.Π.Ε. ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ που συνήλθε σε έκτακτη συνεδρίαση μετά το άγγελμα του ξαφνικού θανάτου του πολυαγαπητού

ΧΡΥΣΟΥ ΚΑΒΟΥΝΙΔΗ

αποφασίζει να διατεθεί το ποσό των 50.000 δρχ. για φιλανθρωπικούς σκοπούς και να δημοσιευθεί το παρόν στο Τύπο και στα «Ναυτικά Χρονικά».

Πειραιάς, 1 Μαρτίου 1984

Η Γενική Συνέλευση της Εταιρίας

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε το 2ο τεύχος, μηνός Φεβρουαρίου 1984, της ναυτικής νομολογιακής επιθεωρήσεως.

Στο τεύχος δημοσιεύεται το πρώτο μέρος της πολύ ενδιαφέρουσας μελέτης του εκδότη της ΕΝΔ δικηγόρου Ίακ. Σέρρη περί νηολογίων και υποθηκολογίων, συνοδευόμενης από σειρά δικαστικών αποφάσεων και εκθέσεων του Νηολογίου Πειραιώς, που παρουσιάζουν ιδιαίτερη αξία, θεωρητική και πρακτική, δεδομένου ότι για τα θέματα αυτά (έγγραφοι, διαγραφές, εξαλείψεις κλπ.) δεν υπάρχουν πολλά νομολογιακά και άλλα ερμηνευτικά στοιχεία.

Ακολουθεί ο επιμελεια του δικηγόρου Ν. Γερασίμου σχολιασμός της αποφάσεως του Αγγλικού Ακυρωτικού επί της υποθέσεως ναυταπάτης του τάνκερ «Σάλεμ» που έμεινε ιστορική στα ναυτικά χρονικά.

Τέλος από την πρόσφατη ναυτιλιακή νομολογία δημοσιεύονται 8 δικαστικές αποφάσεις για θέματα θαλασσίας μεταφοράς και ναυτικής εργασίας καθώς και δύο γνωμοδοτήσεις του Νομ. Συμβούλου του ΥΕΝ σε θέματα αποδοχών ναυτικού και ανακαταμετρήσεως πλοίου.

ΑΝΤΩΝΗ Μ. ΑΝΤΑΠΑΣΗ: «LES CO-DES MARITIMES GRECS»

Με νέαν σημαντικήν εργασίαν ο γνωστός πανεπιστημιακός διδάσκαλος και δικηγόρος κ. Άντ. Αντάπας διδίδει το μέτρον της γονιμότητος εις την σημαντικήν επί διεθνούς επιπέδου απόδοσιν του νομοθετικού καθεστώς της Ελλάδος εις τον χώρον του ναυτικού δικαίου.

Εις την σειράν εκδόσεων της «BIBLIOTHEQUE DE DROIT MARITIME, FLUVIAL AERIE ET SPATIAL» υπό διεύθυνσιν Καθηγητών Νομικής εις Ανωτάτας Σχολάς της Γαλλικής Πρωτευούσης με τον αριθμόν XXIII εκυκλοφόρησε τόμος 328 σελίδων:

«οι Έλληνικοί ναυτικοί Κώδικες»

Πρόκειται περί μεταφράσεως εις την γαλλικήν του Κώδικος Ίδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), του ν.δ. 3899/1958 «περί προτιμωμένης υποθήκης» και του Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΑΝΔ).

Άλλ' όπως σημειώνει, ο συγγραφέας δεν περιορίζεται εις το καθ' αυτό δυσχερές έργο της μεταφράσεως νομικών κειμένων και ακριβούς αποδόσεως όρων της ελληνικής νομικής επιστήμης. Απασχολείται με συνοπτικήν ιστότησιν των διατάξεων που από της συγκροτήσεως της Έλληνικής Πολιτείας ίσχυαν εις τον τομέα του ναυτικού δικαίου κατ' άρχήν της μεταφοράς εις την Έλληνικήν του Ναπολεοντείου Έμπ. Νόμου, βραδύτερον της ψηφίσεως του νόμου ΓΨΙΖ/1910.

Πέραν και αυτών ο συγγραφέας άνεδέχθη και με έπιτυχίαν, εις 40 σελίδας ως προς τον

ΚΙΝΔ και τό ν.δ. 3899/1958 καί εις 60 σελίδας ως προς τον ΚΑΝΔ, άπετύπωσε χαρακτηριστικά στοιχεία των ριζικών μεταβολών εις σειράν θεμάτων του όλου κυκλώματος του ίδιωτικού ναυτικού δικαίου και της ιδιαίζουσας μορφής της προτιμωμένης ναυτικής ύποθήκης, καθώς επίσης και του εκτενούς περιεχομένου του ΚΑΝΔ. Με άναφοράν εις την θεωρίαν και την νομολογίαν και συγκριτικήν των κειμένων διατάξεων προς εκείνας του προύχσαντος δικαίου εκθέτει τά κενά, τάς επιφυλάξεις που ίσχυαν εις τούς συντάκτας του σχεδίου ΚΙΝΔ ως προς θεσμούς καθιερωθέντας από διεθνείς συμβάσεις. Άναλύει την συλλογιστικήν των ίδιων που ήγαγεν εις την παραδοχήν λύσεων εντός του εύρυτέρου πεδίου του άστικού δικαίου και γενικότερον του κοινού δικαίου (έμπορικού, δικονομικού). Καί βασιμώς σχολιάζει την έντευθεν απομάκρυνσιν του ΚΙΝΔ από την άγγλοσαξωνικήν πρακτικήν ίδιως εις την έμπράγματον άσφάλειαν. Δέν παραλείπεται τέλος ή κριτική ως προς διατάξεις του ΚΙΝΔ καί ή επιβαλλομένη προς βελτίωσιν τροποποίησις και συμπλήρωσις εις σειράν των καθ' έκαστα θεσμών μέχρι και της έξομώσεως ώρισμένων διατάξεων περί παραγραφής.

Ακολουθεί εις πυκνάς σελίδας πρωτότυπος έπιστημονική έρμηνεία των πέντε μερών του ΚΑΝΔ. Μαρτυρεί και αύτή ότι ο συγγραφέας μετά βάσανον των καθ' έκαστα θεσμών (πλοίων, βοηθητικά νηυπηγήματα, καταμέτρησις, ναυτιλιακά έγγραφα, προσωπικόν αυτών, ναυτολόγησις, πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητος, σύνθεσις προσωπικού κ.λπ. — πλοίαρχος έξουσία και καθήκοντα, άστυνομία άκτών και λιμένων — άκτοπλοία πλοήγησις, ρυμούλκησις και επιθαλάσσιος άρρωγοί φάροι, ναυάγια (ποινικά και πειθαρχικά διατάξεις), τονίζει τά ούσιώδη σημεία.

Εύλογοι περιλαμβάνονται κρίσεις του συγγραφέως ως προς την επιλεγείσαν από τούς συντάκτας γραμμήν διατυπώσεως κατά τό πλείστον γενικών διατάξεων με παροχήν έξουσίας εις την διοίκησιν όπως με διάταγμα ή και ύπουργικάς αποφάσεις εξαντλούν τά επί μέρους θέματα. Έντεύθεν παρεπόμενα: ή καθυστέρησις της εκδόσεως των περισσότερων κατ' έξουσιοδότησιν μετρων και ή διατήρησις εις ισχύν των πρό της έναρξεως ισχύος του ΚΑΝΔ πολυαριθμών νόμων, διαταγμάτων και αποφάσεων. Η δυσχέρεια του εφαρμοστού να διακρίνη τό εφαρμοστέον εκάστοτε δίκαιον.

Αξιόλογον τό έργον αύτό πολλαπλώς. Εις την διεθνή βιβλιογραφίαν άποτελεί έπιτυχή ένημέρωσιν των νομοθεσιών του καθ' ήμās ναυτικού δικαίου χωρίς μάλιστα να παραβλέπωνται και τά ζητήματα που προκύπτουν από την ένταξιν της Ελλάδος ως ναυτικής δυνάμεως εις την Εύρωπαϊκήν Κοινότητα. Εις τούς νομικούς, άλλοδαπούς και Έλληνας, σημαντικόν βοήθημα παρέχει, εκτός της έρμηνείας, με τάς πυκνάς σκέψεις και κριτικές παρατηρήσεις επί των διατάξεων των έν λόγω νομοθετημάτων.

Κυριάκος Σ. Άρβανίτης

MARINE ELECTRONIC SERVICE

A. ΣΚΟΥΝΤΖΟΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ — ΠΥΛΟ — ΓΥΘΕΙΟ

Έπισκευαί — Πωλήσεις: Ραντάρ - Βυθόμετρα

Ραδιοτηλέφωνα - Τηλεοράσεις

Άριστοτέλους 2 (1ος όροφος) Καλαμάτα, τηλεφ. (721) 20849 ή 92320



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Γ.Γκρός	Έτος ναυπηγής.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	Παναμαϊκή	12.498	1976	Υπέστη βλάβη στις δύο βοηθητικές μηχανές στην Έρυθρά Θάλ. στις 24 και 25 Φεβρουαρίου. Ρυμουλκήθηκε στο Σουέζ όπου αναλήφθηκαν επισκευές, στις 5/3.
ΑΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	Έλληνική	10.714	1981	Πόρτ Χάρκουρτ για Σάντος υπέστη στις 24/2 βλάβη στην κυρία μηχανή. Κατέπλευσε εις Σάντος όπου αναλήφθηκαν επισκευές.
ΑΚΡΙΤΑΣ	Έλληνική	9.842	1971	Συγκρούστηκε στον ποταμό Σχέλντ στις 21/3 με το φορτηγό «Matina» και κατέπλευσε στο Φλάσινγκ για επιθεώρηση.
ΑΝΕΜΩ Κ.	Έλληνική	4.981	1971	Υπέστη πυρκαϊά στην μηχανή έξω από το Άλγερνι στις 23/3 χωρίς να γνωστούν λεπτομέρειες.
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	Έλληνική	9.998	1978	Επιθεωρήθηκε στη Μασσαλία στις 12/3 συνεπεία διαρροής λιπαντικών κατά το ταξίδι από Μαυρίκιο για Μασσαλία.
ΕΛΙΝΑ	Έλληνική	4.628	1963	Παροπλισμένο στο Έμδεν υπέστη στις 14/3 πυρκαϊά που προκάλεσε σοβαρές ζημιές στην υπερκατασκευή. Το σκάφος υπέστη καί κλίση 20°, ενώ δεν σημειώθηκαν τραυματισμοί.
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	Έλληνική	7.952	1965	Επιθεωρήθηκε στο Πόρτ Κανάβεραλ στις 8/3 συνεπεία βλάβης στην βοηθητική μηχανή στις 2/3 κατά την διάρκεια πρόχειρων επισκευών υπό του πληρώματος. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	Έλληνική	5.511	1977	Κατά την είσοδο στο Γκάρστον στις 11/3 προσέκρουσε στην αποβάθρα και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές. Αναγκαίες επισκευές αναβλήθηκαν.
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	Έλληνική	9.948	1973	Κατά τον απόπλου από την Άλεξάνδρεια στις 3/3 συγκρούστηκε με το φορτηγό «Ratan» χωρίς να γνωστούν λεπτομέρειες.
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	Έλληνική	48.501	1970	Συγκρούστηκε με φορτωτήρα στη Λουϊζιάνα στις 10/3 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	Έλληνική	9.885	1971	Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές. Επιθεωρήθηκε στην Άλγκεθίρας συνεπεία ζημίας στην κυρία μηχανή την οποία υπέστη στις 4/3. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΠΕΛΑΓΟΣ	Έλληνική	16.009	1967	Προσάραξε σε θέση 02 58 Β, 131 47 Α στις 16/3 και υπέστη πυρκαϊά μικρής εκτάσεως. Το πλήρωμα διεκπεραιώθηκε στο τάνκερ «Conastoga» ενώ έξι από το πλήρωμα παρέμειναν επί του σκάφους αναμένοντας ρυμουλκό για την αποκόλλησή του.
ΣΕΙΡΗΝΑ	Λιβερίας	58.043	1972	Επιθεωρήθηκε στη Ν. Όρλεάνη συνεπεία ζημίας στην κυρία μηχανή που υπέστη στις 19/3.
ΣΚΥΡΟΣ	Παναμαϊκή	7.736	1959	Συγκρούστηκε στην Άμβέρσα, στις 18/3, με το κοντεϊνερόπλοιο «Simon Bolivar» και υπέστη ρήγμα κάτω από την ίσαλο σε μία πλευρική δεξαμενή.
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΪΣ	Έλληνική	16.141	1963	Συγκρούστηκε στο Γκάλβεστον στις 15/3 με την βυθοκόρο «Stuyvesant» χωρίς να γνωσθεί ή έκταση των ζημιών.
TANKER:				
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ	Έλληνική	28.601	1965	Άγκυροβολημένο στο Καοσιούνγκ στις 14/3, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Wabeed» και υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές.

Η ναυλαγορά

Διάχυτη ή αίσιοδοξία στους κύκλους της διεθνούς ναυλαγοράς καθώς τόσο τα σιτηρά όσο και, κυρίως, τα άνθρακοφορτία και τα μεταλλεύματα έδιναν ένα ιδιαίτερο τόνο, ένα κλίμα που είχε πολύ καιρό να φανεί. Τα παραπάνω ιδίως άφορούν σε μεγαλύτερα πλοία με έξαρση στα πολύ μεγάλα μπάλκ κάρριερς.

Στους βασικούς δείκτες της ναυλαγοράς θα σημειώσουμε τα δολ. 15,90 για 52.000 τόννους σιτηρών από Κόλπο για 'Ιαπωνία και τα δολ. 10,50 για Κόντινεντ, έπιπεδα που σαφώς συνιστούν μία δραστηκή βελτίωση. Το πιο έντυπωσιακό, ίσως, είναι ο ναύλος των δολ. 12,50 που λέγεται ότι πληρώθηκε σε πλοίο 115.000 τόννων από Χ. Ρόντς για 'Ιαπωνία μέσω και Ν. 'Αφρικής. Και έδω πρέπει να θυμηθούμε ότι, πριν λίγο μόλις καιρό, ο αντίστοιχος ναύλος δεν ξεπερνούσε τα δολ. 10!

Είναι γεγονός ότι αυτή η μορφή της «εὐφορίας» δεν ανακλάται στα μικρότερα μεγέθη, πράγμα που γίνεται αντιληπτό τόσο από τα δελτία ναυλώσεων όσο και από την καθημια που διακατέχει την Πειραική 'Αγορά.

'Ιάπωνες και Εὐρωπαίοι ναυλωτές φαίνονται τώρα να ενδιαφέρονται για μεταφορές άνθρακοφορτίων και μεταλλευμάτων ενώ η συμμετοχή των τρίτων χωρών εκδηλώνεται κυρίως στα σιτηρά. 'Ισως αυτή η παρατήρηση δίνει το μέτρο της ανάπτυξης κάθε μιάς από τις παραπάνω κατηγορίες.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σημαντικό μέρος της όλης ναυλωτικής δραστηριότητας κάλυψαν οι χρονοναυλώσεις ταξιδιού με έμφαση στην 'Απω 'Ανατολή όπου — με εξαίρεση μερικά Αυστραλιανά φορτία — καλύπτουν το σύνολο σχεδόν των πράξεων. Σαφώς βελτιωμένα τα έπιπεδα των μισθωμάτων στην τελευταία περιοχή, σε τίποτα δε θυμίζουν τις μαύρες εκείνες ημέρες που μόνο για την κάλυψη του κόστους των καυσίμων έπιστροφής δίνονταν τα πλοία σε μία ναύλωση.

Οι 60.000 τόν. d.w. από 'Ιαπωνία για Κόντινεντ στα δολ. 7.000 και οι 12 μήνες για σκάφος 64.000 τόν. d.w. στα δολ. 6.000 είναι άψευδεις μάρτυρες της παραπάνω διαπιστώσεως.

Όστόσο, τα σχόλια του παρόντος δελτίου δεν πρέπει να έρμηνευθούν σαν άκρατη αισιοδοξία. 'Αντίθετα, θα πρέπει να θυμίσουμε ότι τόσο στα μικρά μεγέθη όσο και σε πολλές περιοχές επικρατεί ακόμη σχετική ήσυχία που κρατεί τα μισθώματα σε μόλις άνεκτα έπιπεδα.

'Επί πλέον, για μία ακόμα φορά θα υπογραμμίσουμε ότι στην φαινομένη βελτίωση της ναυλαγοράς, γενικώς, μπορεί να ένεχονται και τα «φαινόμενα της άνοξεως», ή έποχιακή, δηλαδή άνοδος, που τόσο είχε εξαπατήσει πριν ένα χρόνο τους πλοιοκτήτες, δίνοντάς τους μία αισιοδοξία που κατέληξε στην άπραξία του Μαΐου 1983.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ο τόνος της ζητήσεως χωρητικότητας V/UCC στον Περσικό Κόλπο φαίνεται να πέφτει, γεγονός που άντανακλάται στους χαμηλότερους σε σχέση με το προηγούμενο δεκαπενθήμερο ναύλους. Για πρώτη φο-

ρά έδω και άρκετες έβδομάδες, παρατηρήθηκε το φαινόμενο της ύποβολής μεγάλου αριθμού προσφορών σε κάθε νέα έντολή. 'Οπωσδήποτε, η κατάσταση δεν μπορεί να χαρακτηριστεί προς το παρόν κρίσιμη και τούτο όφείλεται τόσο στην πιθανολογούμενη νέα έισοδο στην άγορά 'Ιαπώνων άγοραστών πετρελαίου όσο και στην πολιτική τάση στην περιοχή που έντεινουν και οι άπειλές της Τεχεράνης για κλείσιμο των στενών του 'Ορμούζ.

Το μέτρο της σημερινής καταστάσεως δίνει το κλείσιμο 340.000 τόννων από Κάργκ στα WS 22 με όψιόν για 'Απω 'Ανατολή στα WS 23,5 ενώ οι 220.000 τόννοι για 'Ιαπωνία πλήρωναν WS 34. 'Η λεπτή ίσορροπία που φαίνεται να επικρατεί σήμερα σαφώς κινδύ-

νέει να άνατραπεί εάν οι ναυλωτές δείξουν μία πρόσκαιρη έστω άδιαφορία.

Ρευστή ή κατάσταση στα μικρότερα μεγέθη με άναλαμπές έδω και εκεί που σύντομα δίνουν τη θέση τους στην άπραξία.

Στό Μεσογειακό χώρο, ή 'Ιταλική 'Αγορά έδωσε τον τόνο με τους 55.000 τόννους για ένδομεσογειακή μεταφορά να πληρώνουν WS 90 ενώ οι 65.000 έφθαναν τα έπιπεδα των WS 70-75.

'Η Δυτική 'Αφρική με αξιόλογη κίνηση και με δύο τουλάχιστον ναυλώσεις VLCC στα WS 25. Οι 110.000 τόννοι για 'Ιταλία πλήρωναν WS 42/43 ενώ οι 70.000 τόννοι για ΗΠΑ τα WS 62,5.

Χωρίς ιδιαίτερη κίνηση ή Καραϊβική, δεν έδωσε άφορμή για σχόλια και κινήθηκε μέσα στη ρουτίνα της ήδη διαμορφωμένης καταστάσεως.

Στα καθαρά φορτία, θα σημειώσουμε την έξαρση του ιαπωνικού ενδιαφέροντος από την περιοχή του Περσικού όπου οι 45.000 τόννοι πλήρωναν WS 100.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τόν. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 35,65 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 16-20.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ: Νοτ. 'Αμερική 10.500 τόν. γεννήματα Ρότερνταμ, δολ. 19,50 φίο, 800/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 22-29.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 15,90 φίο, 11 ήμερες, 'Απριλίου 5-17.

ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ: Ρίβερ Πλέητ με συμπλήρωση Μπουένος 'Αϊρες 25.000 τόν. περίπου γεννήματα Τζόρτζ/Λασφάρ, δολ. 21,25, 2.000 τόν. φόρτωση, 3.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση. 'Οψιόν ναυλωτών φορτώσεως σε άλλο λιμένα Ρίβερ Πλέητ όχι βεβαιότερα Σάν Λορέντζο με συμπλήρωση νότια Βραζιλία δολ. 20,50 Μαρτίου 30 — 'Απριλίου 10.

ΑΠΟΛΛΩΝ: Νότια Αύστραλία 25.000 τόν. κριθής Μπαντάρ 'Αμπάς, φόρτωση κλίμακος, 3.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, 'Απριλίου 15 το άργότερο.

ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τόν. σιτηρά Μαρόκο, δολ. 13,15 φίο για δύο λιμένες εκφορτώσεως, 5 ήμερες/4.500 τόν. Μαρτίου 21-26.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ: Λέηκχεντ 12.000 τόν. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 36,25 φίο, 4 ήμερες/400 τόν., έντός 20ημέρου από ένάρεξες λειτουργίας.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ: Νταλρίμπλε Μπέυ 67.000 τόν. γαιάνθρακες Γκιζόν, δολ. 12,60 φίο.

30.000/20.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άρχές 'Απριλίου.

ΦΟΡΤΙΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ: 'Αμερ. Κόλπο 17.000 τόν. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 35,65 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-30.

ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: Πόρτ 'Αρθουρ 55.000 τόν. κώκ πετρελαίου, Μπορντ/Χάβρη, δολ. 9,05 φίο για δύο λιμένες εκφορτώσεως, 15.000/7.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 28 — 'Απριλίου 5.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.: Ποταμό Μισισσιπι 65.000 τόν. δημητριακά Γιούροπορτ, δολ. 10,75 φίο, 10 ή μέρες, 'Απριλίου 2-10.

ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ: Σάντο Ντομίνγκο 6.900 τόν. ζάχαρη άνατολ. άκτή ΗΠΑ, δολ. 11 φίο, όψιόν Βοστώνη δολ. 12 φίο, 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΤΑΥΡΟΣ: Βορείως Ρίβερ Πλέητ με συμπλήρωση Μπουένος 'Αϊρες 25.000 τόν. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 32, 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 23-28.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ: Βορείως Ρίβερ Πλέητ με συμπλήρωση Μπουένος 'Αϊρες 25.000 τόν. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 31,50, 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 31 - 'Απριλίου 10.

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ: Ποταμό Μισισσιπι 50.000 τόν. γεννήματα Γκέντ/Σήφορδ, δλ. 10,50 φίο, όψιόν δολ. 12,50 για δύο λιμένες εκφορτώσεως, 10 ήμερες τέλη Μαρτίου.

ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: Λέηκχεντ 19.800 γεννήματα 'Ολλανδία/Βέλγιο δολ. 24 φίο, 6 ήμερες, 'Απριλίου

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 BAIREIS

12-25.

ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ: Σαίν Λόρενς 32.000 τον. περίπου γεννήματα Τιλμπούρι δολ. 9.70 φίο φόρτωση από Μπ. Κομώ ή Π. Καρτιέ. όψιόν από Κεμπέκ δολ. 10,05 φίο, 5 ημέρες/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 28 — 'Απριλίου 3.

ΧΙΑΝ ΓΟΥΕΝΒ: 'Αμερ. Κόλπο 14.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 36 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 16-26.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Τζουμπάιλ 14.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 10,90 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20.

ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ: Μπαγκόγκ με συμπλήρωση Κό Σικ-χάγκ 15.500 τον. περίπου δημητριακά σέ σάκκους Ντάρ ές Σαλάμα/Ντάρμπαν, δολ. 19,50, Μαρτίου 12-19.

ΙΣΜΗΝΗ: Γιουγκοσλαβία 5.600 τον. σιτηρά 'Αλγε-ρία, δολ. 15 φίο, 2.000/500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτ. 21-26.

ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ: 'Ανατολ. Γερμανία 16-18.000 τον. τοιμένα σέ σάκκους 'Ινδία, δολ. 31 φίο, 1.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 30 — 'Απριλίου 5.

ΜΑΡΙΓΚ: Τζουμπάιλ 14.000 τον. λιπάσματα 'Ιν-δία, δολ. 10,70 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 30 - 'Απριλίου 5.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΘΩΣ: 14.935 τον. d.w. του 1969, παράδοση Ρε-καλάντα Μαρτίου 23-21, επαναπαράδοση Καραϊβι-κή ή βόρεια ακτή Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 4.100 την ή-μέρα.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: 19.052 τον. d.w. του 1973, παράδο-ση στο πιλότου Ουλσάν Μαρτίου 15-17, ταξίδι Αύ-στραλίας με επαναπαράδοση στη Σιγκαπούρη, δολ. 2.825 την ημέρα.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ: 14.902 του 1970, παράδοση Ρεκαλάν-τα Μαρτίου 29 - 'Απριλίου 10, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέντ με επαναπαράδοση Βενεζουέλα δολ. 3.875 την ημέρα.

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ: 14.927 τον. d.w. του 1973, παρά-δοση 'Αμβέρσα Μαρτίου 19-20, επαναπαράδοση ά-νατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 2.950 την ημέρα.

ΑΛΜΑ: 17.520 τον. d.w. του 1980, παράδοση Φλάσσινγκ άμεση, επαναπαράδοση Φιλαδέλφεια, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΒΥΤΙΝΑ: 26.548 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμβέρσα Μαρτίου 18-25, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λι-μνών, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: 44.529 τον. d.w. του 1978, παρά-

δοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω 'Ομάν διαρκείας 75 ημερών με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.475 την ημέρα.

ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ: 29.212 τον. d.w. του 1978, πα-ράδοση 'Ιμνιχαμ Μαρτίου 21-27, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ: 28.724 τον. d.w. του 1972, παρά-δοση στο πιλότο Βανκούβερ 'Απριλίου 10-20, επαναπαράδοση με την άφιξη πιλότο 'Ισκεντερούν, δολ. 6.100 την ημέρα συμπεριλαμβανομένων ύπε-ρωριών.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 40.404 τον. d.w. του 1973, παράδοση Μπρισμαπίν Μαρτίου 25 - 'Απριλίου 5, επαναπα-ράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.000 την ημέρα, πλέον 120.000 δολαρίων για πλοίο υπό έρμα.

ΑΝΑΓΚΕΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: 14.950 τον. d.w. του 1971, παράδοση νότιο Νορβηγία τέλη Μαρτίου, επανα-παράδοση 'Ινδία, δολ. 4.150 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ: 61.000 τον. d.w. του 1983, παρά-δοση 'Ιαπωνία 'Απριλίου 3-8, κυκλικό ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου/άνατολ. ακτής ΗΠΑ, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΣΟΝΙΝΤ: 20.037 τον. d.w. του 1968, παράδοση Χά-βρη Μαρτίου 23 τό άργότερο, επαναπαράδοση Δυ-τική 'Αφρική δολ. 4.200 την ημέρα.

ΕΛΕΝΗ II: 60.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ άμεση για ένα κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντι-κού, δολ. 6.900 την ημέρα.

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΞΕΣ: 39.356 τον. d.w. του 1965, πα-ράδοση Καζαμπλάνκα 'Απριλίου 5-15, επαναπαρά-δοση 'Ινδονησία δολ. 5.875 την ημέρα.

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ: 18.955 τον. d.w. του 1974, παρά-δοση Μίντλεσμπερ Μαρτίου 26-31, επαναπαράδο-ση Σιγκαπούρη/Χόγκ Κόγκ δολ. 4.450 την ημέρα.

ΑΜΑΖΟΝΙΑ: 15.665 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κέπη Φινιστέρ Μαρτίου 26-30, επαναπαράδοση Σκώ/Πασσέρο, δολ. 3.300 την ημέρα.

ΑΛΚΑΙΟΣ: 16.875 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο άμεση, ταξίδι μέσω 'Ερυθράς/Περσικού/Πακιστάν ή 'Ινδίας με επανα-παράδοση Καρατσι ή Κολόμπο, δολ. 5.500 την ήμέ-ρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΧΕΡΙΤΑΤΖ: 72.371 τον. d.w. του 1977, παράδοση Πάσσερο δευτερο δεκαπενθήμερο 'Απριλίου, ταξί-δια 6-7 μηνών με επαναπαράδοση Σκώ Πάσσερο δολ. 5.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.ΛΙΒΑΝΟΣ: Κάγκ 'Αϊλαντ 245.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 35,5 Μαρ-

τίου 23.

ΠΑΤΜΟΣ: Σαλλόμ Βόε 105.000 τον. Ρότερνταμ WS 52,5, Μαρτίου 16.

ΣΥΝΕΤΟΣ: 'Εσ Σιντέρ 130.000 τον. Τριέστη, WS 45, Μαρτίου 17.

ΚΛΕΛΙΑ: 392.985 τον. d.w. άποθήκευση φορτίου 30 έως 45 ημέρες άνοικτά της Βομβάης προς δολ. 13.000 την ημέρα, Μαρτίου 20.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 135, όψιόν Μεσόγειο WS 145, Μαρτίου 18.

ΤΟΞΟΤΗΣ: Μαύρη Θάλασσα 19.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 115, Μαρτίου 22.

ΜΕΣ. ΔΟΞΑ: Σκίλντα 25.000 τον. νάφθας ΗΒ/Κόντινεντ, WS 130, /oci?on Mes?ogio WS 140, Μαρτίου 21.

ΕΥΑ: Καραϊβική 66.000 τον. μέρος φορτίου, 'Α-μερ. Κόλπο WS 68, Μαρτίου 23.

ΜΕΛΤΕΜΙ: Καραϊβική 30.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 77, Μαρτίου 23.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ: Πόιντ Νουάρ 28.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού/'Αμερ. Κόλπο, WS 95, 'Απριλίου 4.

ΜΑΝΝΑ: Σαλλόμ Βόε 135.000 τον. Ρότερνταμ, WS 42,5, Μαρτίου 25.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.: Ράς Λανούφ 59.000 τον. μέρος φορτίου, Σαρρόκ, WS 88, Μαρτίου 20.

ΤΡΕΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ: Περού 38.000 τον. μέρος φορ-τίου, άκτή 'Ατλαντικού/'Αμερ. Κόλπο, WS 81,3, 'Α-πριλίου 1.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 'Ερυθρά 70.000 τον. μέρος φορτίου, Φός WS 63, Μαρτ. 26.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Χάουντ Πόιντ 63.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδιναυία, WS Μαρτίου 23.

ΜΥΡΤΙΑ: Γκρέυς 21.000 τον. καθαρά, μέρος φορ-τίου Δουβλίνο, WS 150, Μαρτ. 13.

ΚΡΗΤΗ: 'Εσ Σιντέρ 80.000 τον. μέρος φορτίου 'Ι-ταλία, WS 72,5, Μαρτ. 18.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑΙΝΤ: Σαλλόμ Βόε 63.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδιναυία, WS 80, Μαρτ. 19.

ΛΕΥΚΑΣ: Μπανίας 25.000 τον. Κύπρο, δολ. 110.000 κατ' άποκοπή, Μαρτ. 15.

ΕΦΕΣΟΣ: Σίντι Κερίρ 118.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 47,5, όψιόν Μεσόγειο WS 50, Μαρτ. 21.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Σίντι Κερίρ 118.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 47,5, όψιόν Μεσόγειο WS 50. όψιόν άποθηκεύσεως μέχρι 30 ημέρες προς δολ. 13.000 ήμερησίως, Μαρτ. 30.

ΦΑΝΑΡΙ: Μάρσα Χαρίγκα 79.000 τον. μέρος φορ-τίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 64,5, Μαρτ. 20.

ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΑΙΝΤ: Λά Σκίρα 70.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 65, Μαρτ. 22.

**THE HELLESPOINT GROUP****Managers****HELLESPOINT STEAMSHIP CORP.**

110 - 112 NOTARA STREET
GR 185 35 PIRAEUS
GREECE
Tel.: 4533700/1,2,3
Telex: (601) 21 3110 THAL GR

London Agents**PAPACHRISTIDIS (U.K.) LIMITED,**

Longbow House,
20, Chiswell Street,
London EC1Y 4TY
Telephone: 628 0953
Telex: 8956714 FRIXOS G
Cables: FRIXOS LONDON EC1

Οι 'Αγοραπωλησίες

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Γουαντί Φευράν 75.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 68, Μαρτ. 20.
ΑΔΑΜΑΣ: Έρυθρά 70.000 τον. μέρος φορτίου, Γαλλική Μεσόγειο WS 70, Μαρτ. 23.
ΣΚΙΑΘΟΣ: Μάρσα ελ Μπρέγκα 70.000 τον. Φός, WS 75, Μαρτ. 22.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Κεϋχάν 93.000 τον. Φός, WS 64, Μαρτ. 23.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 90, Μαρτ. 20.
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Ραμπόν Γκράντε 130.000 τον. Ρότερνταμ, WS 24.75, Μαρτ. 20.
ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Καραϊβική 42.000 τον. μέρος φορτίου, Πόρτλαντ WS 86, Μαρτ. 17.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περσικό 255.000 τον. Αϊν Σούκχνα WS 38, όψιόν Σιγκαπούρη WS 37.5, Μαρτ. 14.
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Σίντι Κερίρ 72.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 70, όψιόν Μεσόγειο WS 73.5, Μαρτίου 28.
ΕΙΡΗΝΗ: Σίντι Κερίρ 120.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 50, Μαρτίου 28.
ΤΑΣΣΙΑ: Κεϋχάν 81.000 τον. μέρος φορτίου, Χουέλβα WS 57, Μαρτίου 26.
ΑΡΙΖΟΝΑ: Περσικό Κόλπο 130.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 50, Μαρτίου 26.
ΔΗΜΗΤΡΑ: Βραζιλία 49.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού/Αμερ. Κόλπο WS 80, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 84.5 'Απριλίου 1.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Περσικό Κόλπο 45.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, ναύλος έμπιστευτικός, 'Απριλίου 1.
ΚΑΤΙΝΑ: Ράς Γκαρίμπ 60.000 τον. μέρος φορτίου, Φός WS 71.25, Μαρτίου 28.
ΠΑΣΙΦΙΚ: Ζουετίνα 65.000 τον. Γένοβα, WS 72.5, Μαρτίου 27.
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 112.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 42.5, Μαρτίου 25.
ΜΕΤΕΩΡΑ: Φορκαντός 65.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμβούργο, WS 68.75, 'Απριλίου 3.
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ: Ζουετίνα 65.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 82.5 Μαρτίου 26.
ΚΥΘΝΟΣ: Μεσόγειο 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 127.5, Μαρτίου 20.
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Καραϊβική 33.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 110, 'Απριλίου 2.
ΜΑΡΙΛΙΑ: Φός 78.000 τον. μέρος φορτίου, Νάπολη WS 65, 'Απριλίου 1.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΓΗ: Κωσταντζά 28.000 τον. καθαρά άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 87.5, Μαρτίου 28.
ΜΕΝΤ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 54.5, όψιόν Μεσόγειο WS 41.5, Μαρτ. 16.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Κά Παμπίλα 36.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού/Κόλπο, WS 85, Μαρτ. 17.
ΟΚΤΩΝΙΑ ΓΚΛΟΡΥ: Κολέ 71.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 64, Μαρτ. 14.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.: Φός 73.000 τον. Νάπολη, WS 75, Μαρτ. 12.

Μία αξιολογή κίνηση με έκδηλα τά σημάδια του καιροσκοπισμού αλλά και μιας λελογισμένης αίσιοδοξίας είναι ό,τι έχει κανείς να παρατηρήσει στον τομέα των αγοραπωλησιών τις τελευταίες ημέρες. Ένας αριθμός πλοίων που προσφέρονται στην αγορά υπό την πίεση ταμειακών ή και δανειακών αναγκών αποτελεί τό βασικό αντικείμενο της έν λόγω δραστηριότητας και κρατεί τις τιμές σε χαμηλά γενικώς επίπεδα.

Στόν τομέα των μπάλκ κάρριερς, αντί άλλων σχολίων, παραθέτομε μερικές χαρακτηριστικές πράξεις:

- MV OREMAR 75450/1969 δολ. 2.500.000 σέ "Ελληνες."
- MV SANTA BARBARA MARU 62344/1972 δολ. 5.200.000
- MV TETSUZUI MARU 61000/1970 δολ. 2.800.000 σέ "Ελληνες."
- ΜΩ ΣΕΔΓΕ 33250/1983 δολ. 8.100.000 σέ "Ελληνες"
- MV SOPHIA M 29300/1977 δολ. 6.000.000.
- MV SEVEN ACE 23853/1980 δολ. 7.200.000
- MV SAN JOHN 16960/1967 δολ. 820.000
- AMETHYSTOS 19118/1968 δολ. 600.000

Στά πλοία γενικού φορτίου, ή δραστηριότητα περιορισμένη, κυρίως λόγω έλλείψεως ίκανού αριθμού πλοίων προς πώληση:

- MV SAINT FRANCOIS/PAUL 17683/1970 δολ. 1.470.000 έκαστον.
- MV STRATHFIFE/STRATHFYNE 17350/1978-79 δολ. 5.000.000 έκαστον.
- MV LONGBEACH 5150/1974 δολ. 3.000.000
- MV WOOLLAHRA 17000/1967 δολ. 1.000.000.

Στά δεξαμενόπλοια, χαρακτηριστικά άναφέρουμε:

- T/T SHAT EL ARAB 392000/1976 δολ. 6.100.000 σέ "Ελληνες της Νέας 'Υόρκης."
- T/T ENDEAVOUR 106000/1968 δολ. 2.600.000 σέ "Ελληνες."
- T/T SOLVEIG 61830/1965 δολ. 2.000.000 με χρονοναύλωση μέχρι τόν Μάιο.

Γιά μία ακόμα φορά θά πρέπει νά ύπενθυμίσουμε ότι ένας αριθμός των παραπάνω πωλήσεων τελεί υπό αίρεση. Τούτο, όμως,

δέν παύει από του νά δίνει τις κρατούσες τιμές γιά την αξιολόγηση της αγοράς.

"Ήδη πληροφορούμεθα ότι ή άπο τινος χρόνου άναγγελθείσα πώληση των πλοίων γενικού φορτίου ACCESS/ ACCORD/ ACHIEVE/ ACTION 16.500 TDW/1976 κατέληξε σέ άποτυχία. "Ήδη τά πλοία βρίσκονται έκ νέου στην αγορά προς πώληση σέ έλαφρώς κατώτερη της προηγούμενης τιμής.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

"Ένα VLCC και περί τά είκοσι μικρότερα πλοία (3.000 - 7.000 τόννων βάρους) φέρονται ως πωληθέντα στις κύριες αγορές διαλύσεων κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο. 'Ασφαλώς ό αριθμός των πωλήσεων πρέπει νά είναι μεγαλύτερος άν λάβει κανείς ύπ' όψη την επικρατούσα έχεμύθεια.

Γενικώς, οι διαλυτές φαίνονται πολύ προσεκτικοί στην προσπάθεια συγκρατήσεως των επιπέδων των τιμών, όχι πάντοτε με επιτυχία.

Τό T/T "FABIAN" (37.270 τ.ε.ε.) πληρώθηκε στά δολ. 132 με παράδοση Ν. Κορέα.

Ταϊβάν, Κίνα, Πακιστάν και 'Ινδία βρίσκονται στην λίστα των λοιπών αγορών βάσει των όποιων ή κατάσταση διαμορφώνεται ως έξης:

Ταϊβάν:
VLCC και μεγάλα Δ/Ε 130/134
Ξηρού φορτίου 95/118

Κίνα:
Ξηρού φορτίου 95/115

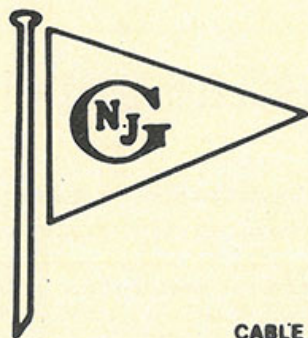
Ν. Κορέα:
VLCC και μεγάλα Δ/Ε 125/133
Ξηρού φορτίου 90/110

Πακιστάν:
Δ/Ε (μέχρι 15.000 τ.ε.ε. περίπου) 90/100
Ξηρού φορτίου 80/94

'Ισπανία:
Δ/Ε 65/75
Ξηρού φορτίου 50/65

Σταθερή προβλέπεται ή κατάσταση γιά τό άμεσο μέλλον με μακροπρόθεσμη άνοδο των τιμών, ιδίως στά μεγάλα δεξαμενόπλοια.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



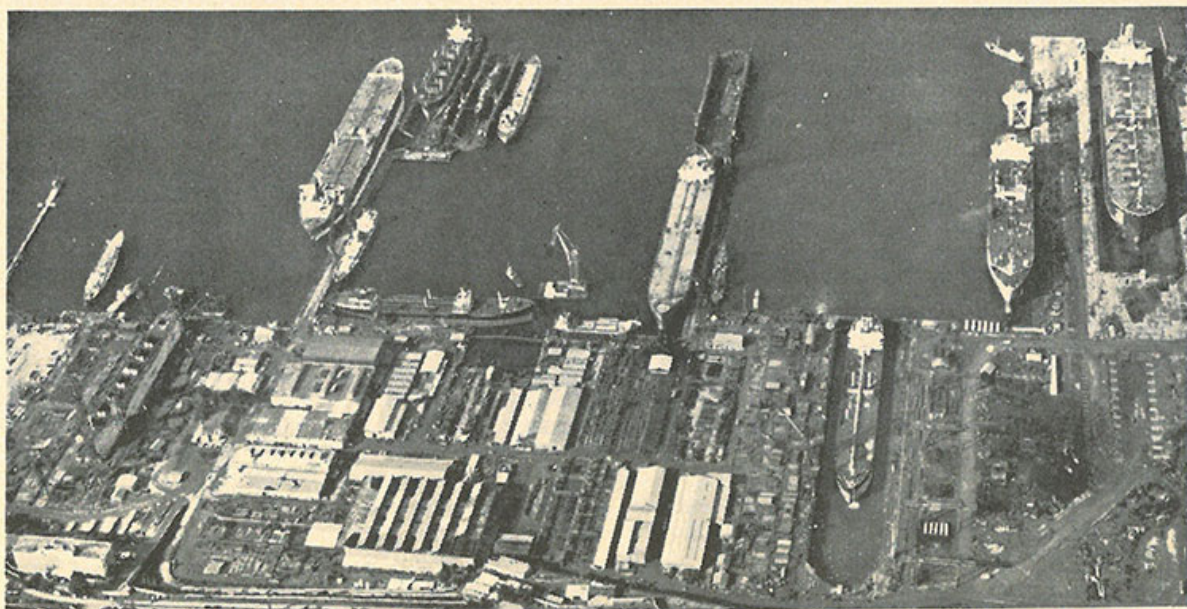
LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON
TELEPHONE: (01) 600-1766
TELEX: (51) 883157

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD

Largest and best equipped shiprepair and servicing centre in the Eastern Mediterranean



MACHINERY AND HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF 37,000-dwt BULK CARRIERS,
30,400-dwt PRODUCT CARRIERS, CONVENTIONAL & LINER TYPE SD14's AND OTHER TYPES OF VESSEL - INDUSTRIAL WORKS

*

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

THREE FLOATING DOCKS WITH CAPACITIES FROM 37,000 TO 72,000 DWT

PARTICULARS	DOCK NO. 1	DOCK NO. 2	DOCK NO. 3
DOCKING CAPACITY	72,000 dwt.	37,000 dwt.	60,000 dwt.
Length overall	251.7m (826')	205.0m (673')	231.6m (760')
Length on keel blocks	231.6m (760')	184.4m (605')	211.2m (693')
Breadth inside banks	36.9m (121')	32.0m (105')	33.8m (111')
Breadth outside banks	44.8m (147')	39.3m (129')	41.4m (136')

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

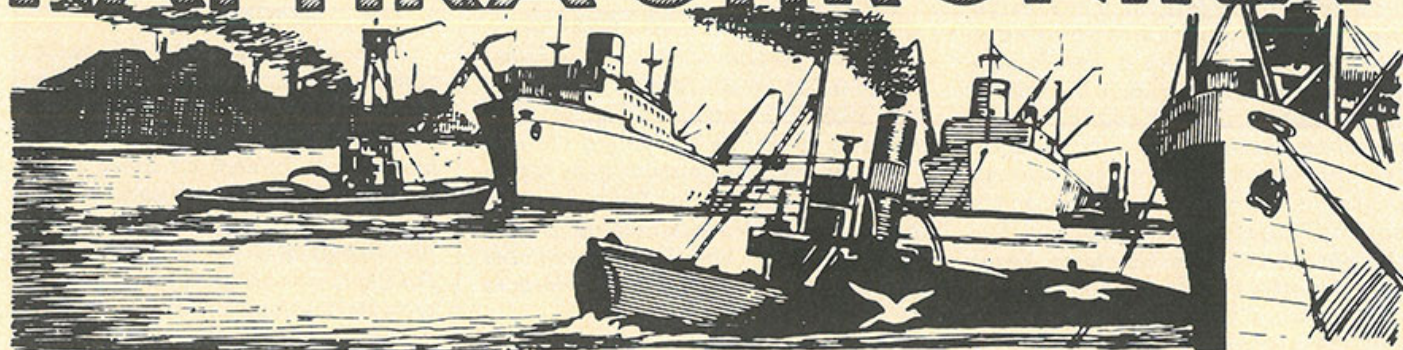
OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

ATHENS: 5 Koumbari St. Tel. 36.11.142 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 215123

SKARAMANGA: tel. 55.73.351; 55.73.471 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 21.52.93 & 21.53.96

LONDON: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St. London W1A 2JR Tel. 01 629 8400 Telex: 28561/2 Cables: SHPNIAR LONDON
NEW YORK: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St. New York, N.Y. 10022 Tel. 486-7474 Telex: 224042 Cables: TROCEANIC NEWYORK

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1172/931 April 1st, 1984

COMMON SENSE

Whether we like it or not this country's interest is directly linked with the existence of Greek shipping. Therefore, there must be an end to the transfer of ships from Greek registry which is continuing unabated. And there will not be an end unless the law of crew rotation is completely abolished and not reduced to the interpretation given to it last week by the Minister, Mr. George Katsifaras, who announced rotations e-

very twelve months for newbuilt ships and exemptions for certain specialised occupations.

These are half-measures and are not the solution which is needed and which can only be found if we use our common sense and make a few simple calculations.

The best thing for the Minister to do, then, is to abolish the rotation law completely.

GREEK SHIPOWNERS MEETING HELD IN LONDON

The half-yearly meeting of the Greek Shipping Cooperation Committee with the Union of Greek Shipowners was held in London on March 26, during which the unfavourable repercussions of the crew rotation law were discussed both with respect to the upheavals it has caused among the crews themselves and its effects on the competitiveness and smooth operation of Greek ships.

Concern was also expressed on the situation in the training schools and the need was stressed to make representations to the government and the ministry of mercantile marine to take measures to improve the situation and modernise training methods.

The progress in improving working relations with the P & I clubs during the past two years was noted and it was announced that favourable developments had been achieved in the discussions concerning the extra cargo insurance imposed on over-age ships and the efforts to abolish such extra insurance.

The next half-yearly meeting will take place in Piraeus in early September.

SPECULATION?

The world's shipping press and the

British shipping press in particular, has been criticising the recent spate of purchases of second-hand ships by Greeks which it describes as being risky and highly speculative in nature.

The answer to these comments comes from the fact that America's giant Loew's Corporation has just bought, for a sum of 12 million dollars, two ULCC's of 315,700 dwt. each, the "Limnea" and the "Liparus" — and built in 1975 on condition that the sellers undertake layup and maintenance costs for the next three years.

Is this not a speculative investment? And if so, why should the Greeks be criticised for doing simply the work they know best.

IMPROVEMENT FORECASTED IN TONNAGE SURPLUS

A significant improvement in tonnage balance is forecasted by Terminal Operators, research arm of London shipbrokers Eggar Forrester within the next 20 months.

In their latest review of the prospects of the shipping market they underline that, provided the current rate of scrapping is continued, the surplus of tonnage in the dry cargo category will fall by 1985 to around 4 per cent from the present 7 per cent mark.

Their outlook for the tanker market appears more optimistic, based on a relatively modest upturn in tonnage movements and a greater increase in average transport distances, on the assumption of an increase in demand of Middle East crude. Existing tonnage surplus could as a result be reduced to 10 per cent of the total fleet in 1984 and almost fully removed by 1985, with considerable benefits for the tanker operators.

THE HELLENIC REGISTER

It is fact that the Hellenic Register has been making a systematic effort to give full and efficient service to Greek



For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto
Cx. Postal 600 Vitoria - Espírito Santo - Brazil

Telephone: PABX (027) 227.5499 (4 lines) — A.O.H. 227.4596
Telex: 272313 PMLV BR. — Telegrams POSEIDON — VITORIA ES

ships in the quickest and most economical way. In this respect, it has reorganised its Radiotelephony-Radiotelegraphy section and is now in position to inspect and to issue the relative certificates at no extra cost other than travelling expenses. It is to be noted that the Hellenic Register has been authorised to carry out inspections and issue certificates by Greece, Cyprus, Malta, Panama, Lebanon, Honduras, Venezuela and other countries. Therefore, everybody should make use of the Hellenic Register's services which, itself, should intensify its efforts as far as possible to provide Greek ships with high-quality services over a continuously broadening range.

A SOUND PROPOSAL

The world economic crisis, unemployment and the crushing debt of the Third World are among the most pressing problems mankind has to cope with. A Greek economist, Professor Angelos Angelopoulos, has a cure for them in a book entitled "A World Plan for Employment: Keynesianism on a World Scale". The book has appeared in English and in French and will shortly be published in Greek as well.

Professor Angelopoulos proposes a five-year moratorium on capital loan repayments which constitute two-thirds of the annual amount required to service the loans. With this method, repayment of capital will begin in the sixth year and continue for fifteen years. This proposal concerns the 800 billion - dollar debt accrued by 100 Third World countries for which annual payments amount to 145 billion dollars and which few can afford to pay.

At the same time, Prof. Angelopoulos proposes a new financing of underdeveloped countries for five years by the industrialised countries which would create an increased demand for industrial products and result in new investments and new jobs in the industrialised countries.

He also proposes the adoption of a new 'Marshall Plan' modified in the sense that it would first settle the problem of the Third World debt and would be based on the inter-dependence of north and south. It calls on the United States to take the initiative in granting eleven billion dollars for the first five years and sixteen billion for the next fifteen years.

The increased demand this would create in the underdeveloped countries, besides spurring investments in the industrialised countries, would also stimulate world trade and resolve the shipping crisis as well.

FOR THE SAFETY OF TANKERS

An new edition of the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT), incorporating developments in tanker safety during the last five years, has been published by the International Chamber of Shipping (ICS), the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) and the International Association of Ports and Harbors (IAPH).

The 200-page volume sets out clearly the practices which should be followed to ensure safety in the handling of crude oil and petroleum products both on tankers and terminals.

In producing the second edition ICS and OCIMF have collaborated with IAPH to ensure that port authorities have been fully consulted. The original text has been reviewed in detail and updated to take account of the latest IMO conventions, industry guidance and tanker casualty information issued since publication of the first edition.

Particular attention has been given to the sections relating to inert gas systems, tank washing atmospheres and crude oil washing, and additional information on management of mooring, electrical equipment and cargo handling has been included.

The second edition also contains and entirely new chapter on the hazards associated with the formation of pyrophoric iron sulphide deposits in cargo tanks.

ABS PUBLISHES 1984 RULES

The American Bureau of Shipping has published the 1984 edition of Rules for Building and Classing Steel Vessels. The 928 - page volume is applicable to steel vessels of 200 feet (61 meters) and over in length.

This new edition of the Steel Rules has added requirements for the thickness of deck and inner bottom plating that is subject to wheel loading. The new standards cover wheel of vehicles, including fork lift trucks operating on a ship in port, in addition to the wheel loads of stowed vehicular cargo.

A new section covers plating thickness requirements for bow and stern thruster tunnels, while requirements for poop and forecastle side plating have been revised.

Sections of the Rules affected by Amendments to the SOLAS, 1974, International Convention, adopted by the Maritime Safety Committee of the Intergovernmental Maritime Organization,

50 YEARS AGO

— In order that the talks being conducted with the Soviet trade delegation should produce results, the Soviets should recognise the valuable services offered by Greek shipping to Russia's export trade.

— We hear from Shanghai that the first fixings of Greek cargo ships for Far East ports are giving ground for a broader development of our activity in that area which, so far, has been beyond the scope of Greek-flag ships.

— The delay in issuing verdicts on many shipwrecks continues to do great deal of damage to the more general interests of Greek shipping.

— More and more owners of Greek sailing ships are installing internal combustion engines in their vessels and have given rise to a new category of ship — the oil-propelled sailing ship.

— Our strength at the end of the first quarter of the year was 578 ships of 1,674,165 grt.

(Naftika Chronika No. 79/1.4.1934)

will be circulated as Notice No. 1 to the 1984 Rules. Sections covered in that notice will be applicable to a vessel whose keel is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after 1 September 1984. The changes will be incorporated into Bureau requirements on applicable vessels.

A BUSY YEAR FOR LLOYD'S REGISTER

Despite world recession with its well known effects in the shipping industry, 1983 has been a good year for Lloyd's Register of Shipping.

In his first statement as chairman of LRS, Mr. H.R. MacLeod underlined that the overall level of business was only slightly below that in the previous year, while tonnage completed to LRS class amounting to almost six million gross tons, representing 36% of the world total, was nearly one million tons higher than in 1982.

Mr. MacLeod pointed to the quality and commitment of LRS staff towards higher technology, examples of which are the new generation of ro-ro and container vessels and the considerable number of research projects under way, which confidently ensure the future of Lloyd's Register as an eminent technical society.

ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	α. Σάντος 24/12	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/2
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Σιγκαπούρη 19/2	ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	άρχει Πειραιά
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Πόρτ Χάρκωρτ 7/2	ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Σάντος 7/1
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Σαβάνα Λά Μάρ 20/2	ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.	81	36061	ε. Κινούρα 15/2	ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	άρχει Λευκάδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Νάπολη 18/2	ΑΡΓΩ	72	16207	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. 'Ορκασών 11/2	ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡΥ	78	1587	έπισκευές Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	ε. Τζέντα 29/1	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	ε. Φάηγοντ 17/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Νιχόμα 16/1	ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	ε. Σιγκαπούρη 18/2	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Π. 'Εσκανβελ 8/2	ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Δουκνέκρη 13/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	ε. Π. Πίρι 20/2	ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ	76	1579	α. Δακάρ 11/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. 'Αμβέρσα 29/12	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	δ. Κων/πολη 8/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	ε. 'Αμβέρσα 19/2				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Π. 'Αντζελες 9/2				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	άρχει 'Αλιβέρι				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Τουμπαρό 8/2	ΑΡΕΤΗ	73	13631	δ. Ντόβερ 18/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	ε. Βρέμη 20/2	ΑΡΕΤΗ Α	69	9343	ε. Ντόβερ 12/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Σουέζ 15/2	ΑΡΕΤΗ Σ	62	9124	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	ε. Γκέραλντον 13/1	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	α. Βιτόρια 26/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. 'Αμβέρσα 18/2	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Καράτσι 16/2	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	α. Βάσσα 4/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Σουέζ 20/2	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Φρήμαντλ 12/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	άρχει Πειραιά	ΑΡΙΕΣ	60	7839	άρχει 'Ιθάκη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Κων/πολη 15κ/2	ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. 'Αμβούργο 17/2	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Ταϊτσούνγκ 9/2	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Μαυρίκι 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/2	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	α. Πύλο 24/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	ε. Κουβέιτ 13/2	ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	α. Χόβρη 4/2
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	ε. 'Ααρχους 6/2	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Γιοκχάμα 15/2
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	άρχει Πειραιά	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Πειραιά 5/12 για Χαλκίδα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	4493	άρχει Γάνδη	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	δ. Π. Σαΐδ 8/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Λισσαβώνα 29/1	ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	δ. Π. Σαΐδ 15/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Ντόρμπαν 15/2	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α	67	53448	άρχει Πειραιά	ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. 'Αδελάδα 21/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4713	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/2	ΑΡΙΩΝ	60	9959	ε. Ντόχα 4/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/2	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Σινγκάγκ 5/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ	62	11503	άρχει Πειραιά	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Λονδίνο 22/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70688	άρχει Πειραιά	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άρχει Στυλίδ
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	άρχει Στυλίδ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	άρχει 'Αμβούργο	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	στη Βομβάη 18/1
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Λά Γουαϊτέ 12/2	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	65	11334	άρχει Στυλίδ
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Κων/πολη 16/2	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 7/2
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	63	3387	άρχει Πειραιά	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Λός 'Αντζελες 20/2
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ	83	10470	ε. Γένοβα 18/2	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 15/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Φουκουγιόμα 6/2	ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	άρχει Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	άρχει Πειραιά	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Ν. 'Υόρκη 12/1
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Πειραιά	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Π. Λίνκολν 19/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	α. Λός 'Αντζελες 17/2	ΑΡΣΕΝΙΑ Κ	52	6906	στο Κουβέιτ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Ντάς-ε-Σαλάμα 29/1	ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 19/2
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Π. Χέντλαντ 14/2	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Νικόσια 21/1
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	ε. Εύροπόρτ 4/2	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Σύντε 17/2
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Φονμάντλ 4/2	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	υπό ναυπήγηση
				ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	στο Σάντος 11/2
				ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	άρχει Πειραιά
				ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	76	10142	άρχει Γάνδη
				ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	ε. Νταμάμ κ/7/2
				ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	άρχει Πειραιά
				ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	ε. Λονδίνο 24/1
				ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Νάρβικ 17/2
				ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	άρχει Πειραιά
				ΑΣΙΑ	67	9525	άρχει Πειραιά
				ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	ε. Βρέστη 8/2
				ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Λός 'Αντζελες 19/2
				ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	άρχει Πειραιά
				ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Σύντε 22/1
				ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	ε. Νέα 'Ορλεάνη 20/2
				ΑΣΠΑΣΙΑ Μ	61	9852	άρχει Πειραιά
				ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	άρχει Πειραιά
				ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	άρχει Πειραιά
				ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	άρχει Γαλαξίδι
				ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	δ. Π. Σαΐδ 18/2
				ΑΣΤΕΡΟ'Ι'ΝΤ	60	6134	α. Μερσίνη 18/1
				ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Βαλτιμόρη 16/2
				ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Πειραιά 16/2
				ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	άρχει Πειραιά
				ΑΣΤΥΝΑΕ	75	38611	ε. Βανκούβερ 19/2
				ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. 'Ιμμιχχαμ 20/2
				ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Κολούμπια Ρίβερ 19/2
				ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	ε. Βιτόρια 17/2
				ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	δ. Γιβραλτάρ 14/2
				ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Σιγκαπούρη 26/1
				ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	άρχει Πειραιά
				ΑΤΖΙΛΙΤΥ	59	10364	άρχει Χαλκίδα
				ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	άρχει Πειραιά
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/2
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	άρχει Μαλάγκ Μπαϊν
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	άρχει Πειραιά
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	άρχει Πειραιά
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	άρχει Πειραιά
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	άρχει Πειραιά
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	άρχει Πειραιά
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	άρχει Πειραιά
				ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στην 'Αλεξάνδρεια
				ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Τής 11/2
				ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	άρχει Πειραιά
				ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	άρχει Πειραιά
				ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	α. Σιγκαπούρη 1/2
				ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	δ. Γιβραλτάρ 13/2
				ΑΤΛΑΣ	77	11804	δ. Π. Σαΐδ 9/2
				ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	άρχει Ντάς-ε-Σαλάμα
				ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 11/2
				ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. 'Ελευσίνα 17/2
				ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Λός Πάμλας 24/1
				ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
				ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16386	δ. Σουέζ 16/2
				ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Πειραιά 10/2
				ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/2
				ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3478	άρχει Χαλκίδα
				ΑΥΡΑ	68	9624	άρχει Πειραιά
				ΑΥΡΑΦΟΡΟΣΤ	64	4566	α. Πειραιά 22/2
				ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	άρχει Ρίβερ Μπλάγκουώτερ
				ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	άρχει Πειραιά
				ΑΦΘΟΣ	68	35477	α. Νέα 'Ορλεάνη 9/2
				ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άρχει Γάνδη
				ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	δ. Π. Σαΐδ 6/2
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαΐδ 16/2				
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	στο Σαουθάμπτον 4/3				
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Λάγος 6/2				
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Ντόρμπαν 7/2				
ΑΝΘΙΑ	64	11034	άρχει Πειραιά				
ΑΝΘΙΠΠΗ Α	76	16646	α. Ντόρμπαν 22/1				
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/2				
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	υπό παραλαβή				
ΑΝΝΑ	76	16438	δ. Παναμά 19/2				
ΑΝΝΑ	64	2020	στο Ρότερνταμ				
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	άρχει Πειραιά				
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. 'Ιπσουίτα 19/2				
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	επώληση Διάλυση Μπαγκλαντές				
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	άρχει Πειραιά				
ΑΝΝΑ Π.	57	9367	άρχει Γαλαξίδι				
ΑΝΝΑΜΙΝΑ	65	14088	α. Κολόμπο 16/2				
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	α. Σιγκαπούρη 12/2				
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	άρχει Πειραιά				
ΑΝΝΙΤΣΑ Α	65	19758	α. Αύγουστα 12/2				
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. 'Αμβέρσα 6/1				
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Ρίο Γκράντε 9/2				
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	ε. Πειραιά 12/11				
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. 'Οζάκη 15/2				
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Αύγουστα 15/2				
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	δ. Σουέζ 13/2				
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	δ. Π. Σαΐδ 18/2				
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	άρχει Χαλκίδα				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	άρχει Πόρτμουρου				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	ε. Τσιότζια 19/2				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/2				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	υπό ναυπήγηση				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	υπό ναυπήγηση				
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Κουβέιτ 15/2				
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 9/2				
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Πειραιά 19/2				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Π. Λίνκολν 6/2				
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Λάγος 26/1				
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Ντουμπάϊ 13/2				
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Καστράκι 12/1				
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	άρχει Σάρζα				
ΑΝΤΩΝΗΣ	6						

ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Τάουνσβιλ 16/2
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	αργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	α. Π. Σαΐδ 19/2
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	α. Ρίο 'Ιανέιρο 28/1
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	αργεί Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Σουέζ 18/2
ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. Π. Σαΐδ 14/2
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	αργεί Σετουμπάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	αργεί Τρινκομάλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	αργεί 'Αργοστόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Σουέζ 22/11
ΒΑΡΗ	82	22474	ε. Ταιτσούνγκ 17/1
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	αργεί Στυλίδα
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	αργεί 'Αλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	ε. Γκάνδη 1/2
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Χιούστον 14/2
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Μπρέικ 9/2 για ΗΠΑ
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	ε. 'Αμβέρσα 21/2
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	αργεί Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Σιγκαπούρη 7/2
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Χάμπτον 15/2
ΒΕΝΗ	58	13871	α. 'Αντίκυρα 12/1
ΒΕΝΙ II.	77	16993	αργεί 'Ασπρα Σπίτια
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μέβιλ 19/2
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Ν. 'Όρλεάν 3/2
ΒΕΡΑ	65	20806	αργεί Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Ν. 'Όρλεάν 3/2
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	στό 'Αμστερνταμ 11/2
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Π. ντ'ε Μπούκ 15/2
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	α. Ρουέν 29/1 για Θεσνίκη
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	αργεί Πειραιά
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	α. 'Αμβέρσα 10/1 για Μιζουράτα
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II.	68	12005	αργεί Πειραιά
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	αργεί Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Ρίο Γκράντε 1/2 για Κίνα
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	αργεί 'Αλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	ε. Τσάχ Μπαχάρ 11/2
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	αργεί Πειραιά
ΒΟΜΑΡ	71	16313	αργεί Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31484	αργεί Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ	55	3766	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΣ	61	2408	αργεί Βερακρούζ
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	αργεί Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Κορούνα 13/2
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	ε. Λά Γουλέτ 19/2

ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Κολούμπια 18/1
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Τουμπάρδο 16/2
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	υπό ναυπήγηση
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Κολόμπο 15/2
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	70	9778	ε. Σάο Φρανσίσκο 18/2
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Φοντ'έιρα 18/2
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	76	16037	ε. Γιοκοχάμα 16/2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Κάρταϊ 17/2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	α. Ν. 'Όρλεάν 9/2
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	αργεί 'Ηγουμενίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Ντάρμπαν 17/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	δ. Κων/πολη 19/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	αργεί 'Αλιβέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Δακάρ 8/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στό Ντάρ-ε-Σαλάα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16805	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Ν. 'Όρλεάν 12/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΣ	61	1545	ε. Νάπολη 23/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Ν. 'Όρλεάν 4/2
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509	ε. Νιούκασλ 5/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	ε. Ταϊβάν 16/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	α. Ρίο 'Ιανέιρο 17/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	αργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	αργεί 'Ελευσίνα
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	αργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Πειραιά 8/2
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	δ. Γιβραλτάρ 17/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Σιγκαπούρη 18/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	δ. Κων/πολη 18/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	Ρυμουλκείται Λάγος 15/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Μ.	77	12561	α. Χουάνγκου 1/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	αργεί Πόρτσμουθ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Χάμπτον 9/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	77	9087	αργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Τέμα 6/2
ΠΟΥΛΑ	68	9717	α. 'Αμβέρσα 9/1 για Τρίπολη
ΠΟΥΝΙΑΚ	61	7585	στό Μπέντι
ΠΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	αργεί Πειραιά
ΠΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Χιρόσιμα 14/2
ΠΟΥΝΙΤΥ	57	4734	αργεί Πειραιά
ΠΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στόν Πειραιά
ΠΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	αργεί Πειραιά
ΠΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	αργεί Λευκάδα
ΠΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Χαλκίδα 8/2
ΠΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Σουδάμπτον 17/2
ΠΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Φοντ'έιρα 25/11
ΠΟΥΡΟΠΙΑ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	αργεί Πειραιά
ΠΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Σάν Φρανσίσκο 21/2
ΠΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	ε. Ντάρμπαν 17/2
ΠΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Στυλίδα 8/1
ΠΩΤΑ	62	10163	αργεί Πειραιά
ΠΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Φοντ'έιρα 5/2
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. 'Ανκα Μπαϊν 2/2
ΓΚΑ'Ι'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	α. 'Εζμπερνκ 20/2

ΓΚΑΛΑ	70	15302	δ. Π. Σαΐδ 1/2
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200	α. Κλέμε 1/2
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	αργεί 'Αστακό
ΓΚΑΛΦ ΡΦΙΟ	48	1192	αργεί Λαύριο
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Βιτόρια 5/2
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	α. Φός 22/2

ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	αργεί 'Ελευσίνα
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ	73	16439	α. Ν. 'Όρλεάν 31/1
ΣΤΡΙΑ	76	13036	ε. γκουαγιακούιλ 10/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	73	16439	δ. Παναμά 10/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	71	12959	α. Βίλα κονσντιτούσιον 16/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	68	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	77	13027	ε. Γκουαγιακούιλ 6κ/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	74	16439	ε. Βερκαρούζ 3/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	77	16432	α. Φρεντρίκταντ 11/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	76	13027	α. Ν. 'Όρλεάν 9/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	78	14531	α. Χιούστον 16/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	65	16903	α. Χόγκ Κόγκ 18/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ	65	7952	αργεί Τρινκομάλη
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΗ.	76	13027	α. Χιούστον 3/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	72	12919	ε. Ν. 'Όρλεάν 12/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Ν. 'Όρλεάν 19/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	75	13036	α. Ν. 'Όρλεάν 21/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	77	14531	α. Ν. 'Όρλεάν 3/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	78	14531	δ. 'Εκπάρνθα 4/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	68	10397	α. Ντάρμπαν 12/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	72	12959	ε. Βομβάη 10/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	74	13036	α. Γένοβα 8/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	83	25200	α. Χιούστον 16/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	72	43479	δ. Γιβραλτάρ 19/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	77	13027	ε. Ν. 'Όρλεάν 12/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΓΚ	77	14531	α. Νικόσια 8/2 για Τύνιδα
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	75	13036	ε. Μπάγια Μπλάνκα 16/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	67	20178	α. Ντάρμπαν 3/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	60	8940	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 17/12
ΓΚΟΥΑΙΑΣ	77	10076	α. Σιγκαπούρη 17/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	73	59193	δ. Καυμάν Μπαρά 7/2
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	71	12202	στό Μπουσίρ 14/2
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	63	15381	αργεί Σετουμπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	69	22915	α. Τσάινα 17/2 για Αυστραλία
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	70	22912	δ. Π. Σαΐδ 18/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	66	23390	α. Σάν Φρανσίσκο 21/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	62	15389	αργεί Σετουμπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	71	16306	προς 'Εξείνο Πόντο
ΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	63	13516	αργεί Πειραιά
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	68	16229	αργεί 'Αργοστόλι
ΓΛΑΥΚΟΣ	69	14029	προς Σιγκαπούρη
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	26356	προς Μπαντάρ 'Αμπάς
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	65	11624	στη Βομβάη
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	16483	α. Πειραιά 20/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	14564	προς Τζέντο
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	66	20723	προς Τζέντο
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	71	4713	προς Λατάκια
ΓΟΜΑΣΑ	58	7061	αργεί 'Αστακό
ΓΟΡΓΩ	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	62	1427	προς Μάλτα
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	76	19264	προς Βανκούβερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	79	19264	στό 'Εζμπερνκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	75	19451	στό 'Οριστάνο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	79	19267	προς 'Ινδονησία
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	72	19426	στόν Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	76	19264	προς Νταμά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	73	19451	προς Ντάρμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	74	19264	προς ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	προς Ντάρμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	προς Σιγκαπούρη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	προς Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς Βερμούδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	στη Φιλαδέλφεια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	προς Εύρωπη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	προς Κόλπο ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	προς Τόκυο
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	62	19555	προς 'Ινδία
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	81	9350	αργεί Γαλαξειδί
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	μετον. 'ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	

ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	αργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	αργεί 'Αργοστόλι
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	αργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	αργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	προς 'Αγκόλα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	προς Κωνσταντία
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	προς Νιγηρία
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	αργεί 'Αστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.	63	10085	προς Θεσνίκη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	αργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	προς Κούβα
ΔΗΛΟΣ	70	8825	προς Κούβα
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	δ. Παναμά 3/1
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	69	9861	στην 'Αμβέρσα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	προς Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	77	3977	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	στη Ντουάλα 13/3
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	3646	αργεί Γαλαξειδί
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	αργεί Λισαβόνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	αργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	αργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ	63	8380	στό Κολόμπο
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	α. Λόμε 8/1
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	αργεί Πειραιά
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872	αργεί Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	αργεί Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	στόν Πειραιά
ΔΙΑΣ	71	16379	στό Μπουένος 'Αϊρες
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	προς 'Ανω 'Ανατολή
ΔΙΔΩ	70	10378	δ. Π. Σαΐδ 4/1
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	αργεί 'Ιθάκη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	αργεί Λευκάδα
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	αργεί Πειραιά
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	προς Ταϊβάν
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. 'Αμβέρσα 13/12

ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	άρχει Πειραιά
ΔΡΥΣ	65	20201	άρχει Πειραιά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ)	66	48801	στην Έρυσθα Θάλ.
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	
ΔΩΔΩΝΗ (δ)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	στον Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	προς Ίνδονησία
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398	προς Μπιλμπάο
ΔΩΡΙΟΣ (δ)	67	43231	α. Άμβέρσα 12/1 για Φλώσινγκ

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	άρχει Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Μπάρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	προς Ίνδια
ΕΒΡΟΣ	62	20372	άρχει Γαλαξείδι
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	άρχει Τρινκομάλλη
ΕΘΝΙΚ (δ)	75	125947	άρχει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	στο Λονδίνο
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157	προς Ράς Τανούρα
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	άρχει Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	προς Ίνδια
ΕΙΡΗΝΗ Δ	64	9406	προς Λονάντα
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ)	72	113780	άρχει Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	άρχει Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985	στη Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ)	68	48687	α. Γιούροπορτ 29/12
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	άρχει Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	άρχει Γαλαξείδι
ΕΚΤΩΡ	70	16258	προς Ουλσάν
ΕΚΤΩΡ	75	14523	προς Άλγερία
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	προς Γουάτερροντ
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	προς Τύνιδα
ΕΛΑΦΙ	68	19495	στο Κολούμπια Ρίβερ
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	στη Νέα Ύρκη
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	προς Βανκούβερ
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I	64	10652	άρχει Στυλίδα
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	α. Τσίμπα 15/2
ΕΛΕΝΑ Β	73	20713	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΑ Κ	62	7672	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	α. Παρανάγουα 9/2
ΕΛΕΝΗ Β (δ)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ Δ	69	3784	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΛΩΡΕΛ	61	7293	υπό παραλαβή
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	άρχει Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	α. Λάγος 11/2
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (δ)	66	48748	α. Γιβραλτάρ 15/2
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Κοατζακόαλκος 29/1
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	58	12025	άρχει Πειραιά
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	α. Μίνα Σόκρ 19/2
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	δ. Κων/πολη 7/2
ΕΛΚΑ	64	18044	
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	στο Μέλ Κομπούς 12/2
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	στη Τζέντα 19/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	α. Πειραιά 22/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	62	6846	στη Τζέντα 5/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΘ	71	10328	στη Σιγκαπούρη 20/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στο Νταμάμ 10/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'Ι'ΤΟΡ	78	17172	στη Νέα Ύρκη 18/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	α. Πειραιά 22/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	άρχει Έλεουσίνια
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΛ	61	7293	άρχει Έλεουσίνια
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	72	8987	α. Ίκονιο 24/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	άρχει Σάρζα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	άρχει Έλεουσίνια
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	71	10327	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στο Π. Σαίδη 23/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	3846	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	72	15952	επώληθη άλλοδαπος
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	στη Νέα Ύρκη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ	72	8987	στο Πειραιά 2052
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10329	άρχει Έλεουσίνια
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	στη Βενετία 20/2
ΕΛΛΗ	58	8391	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	11282	δ. Παναμά 3/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237	ε. Φιλαδέλφεια 16/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Άμβούργο 16/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Πιομπίνο 12/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Ύμουιντεν 14/2
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Μπάγια Μπλάνκα 11/1
ΕΛΛΟΡΑ (μ)	67	41660	δ. Σκώ 19/2
ΕΛΜΙΝΑ (μ)	69	54857	ε. Τζέντα 17/2
ΕΛΟΝΑ	69	6162	α. Άλγκεθίρας 30/11
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Ντάρμπαν 17/1
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ)	69	41478	α. Λέγκορν 1852
ΕΛΠΑΝ	67	5487	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Ντάρμπαν 16/2
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Γκρήνοκ 2052
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Ναυλάκι 3051
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	27830	άρχει Σετούμπάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ)	58	20590	ε. Πειραιά 9/2
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμβέρσα 15/2
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άρχει Πειραιά
ΕΝΤΗΒΟΡ	68	43339	άρχει Πειραιά
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	67	2997	άρχει Πειραιά
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Μαυρίκιος 30/1
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Γάνδη 17/1
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	διάλυση Κίνα
ΕΠΟΣ	77	9786	άρχει Πειραιά
ΕΠΟΣ	78	6053	ε. Ραγκούν 15/2
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	άρχει Πειραιά
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Π. Έλζαμπεθ
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Πειραιά 15/2
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	ε. Ν. Όρλεάν
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	άρχει Χαλκίδα
ΕΡΣΗ (δ)	68	45988	υπό παραλαβή
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	δ. Κων/πολη 19/2
ΕΥΑ (δ)	81	41223	ε. Ν. Ύρκη 16/2
ΕΥΑ	59	11894	άρχει Άστακό
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	άρχει Πειραιά

ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	ε. Τής 19/2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	άρχει Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α	76	16844	ε. Ναγκόγια 13/2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	άρχει Πειραιά
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	άρχει Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	78	16935	α. Ρουέν 15/2
ΕΥΗ Α	67	14569	α. Θέουτα 29/1
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	δ. Σουέζ 28/1
ΕΥΒΑΛΙΑ	72	29148	α. Σηάτλ 12/2 για Ίντσον
ΕΥΘΥΝΗΣ	73	10006	α. Χάλιφαξ 17/1
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	άρχει Πειραιά
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	δ. Παναμά 11/2
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΛΛΟΣ	73	10713	α. Σιγκαπούρη 21/1
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	άρχει Πειραιά
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	άρχει Πειραιά
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	άρχει Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Ντάρμπαν 21/2
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Τζέντα 1052
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57160	α. Τενερίφη 16/2
ΕΦΗ	61	3791	ε. Βοστώνη 14/2
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Άμβέρσα 18/2
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Σιγκαπούρη 7/2
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Λ. Άντζελες 1551
ΖΑΝΤΕ (δ)	69	54282	α. Μιλάδο 5/2
ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Χαμίνα 22/2
ΖΕΥΣ	60	11687	άρχει Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Γιβραλτάρ 1452
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Σιγκαπούρη 10/2
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Άλεξάνδρεια 4/2
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Ρίο Γκράντε 20/1
ΖΥΓΟΣ	69	3490	άρχει Άστακό
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άρχει Πειραιά
ΖΗΝ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές
ΖΗΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	4617	άρχει Πειραιά
ΖΗΛΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Κολούμπια 16/2
ΖΗΡ	65	23390	α. Ν. Όρλεάν 20/2
ΖΗΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Πόιντ Νουάρ
ΖΗΤΠΟΡΤ	67	27018	άρχει Άργιστόλι
ΖΗΛΙΣΤΟΣ	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΖΗΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ	84	16794	ε. Άλεξάνδρεια 19/2
ΖΗΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	78	14052	δ. Π. Σαίδη 2/2
ΖΗΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ)	77	76088	α. Κερμέκ 26/1 για Νιγηρία
ΖΗΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15680	α. Τζέντα 8/2
ΖΗΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15680	ε. Άμβούργο 21/2
ΖΗΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	ε. Κότκα 1852
ΖΗΛΑΣΣΙΝΗ Α. (δ)	65	30490	δ. Παναμά 14/2
ΖΗΛΙΚ Ι	61	9516	άρχει Πειραιά
ΖΗΛΙΚ ΦΡΟΣΤ	64	4626	άρχει Πειραιά
ΖΗΛΙΚΟΣ (δ)	69	51732	ε. Λέικ Τσάρλς 1651
ΖΗΛΟΣ (δ)	58	12532	άρχει Πειραιά
ΖΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444	δ. Ντάρβερ 21/2
ΖΗΛΕΝΗΣ	72	9966	α. Πειραιά 28/1
ΖΗΛΟΣ	78	16685	ε. Τάμπα 13/2
ΖΗΛΕΝΗΤΟΡ	68	35477	άρχει Πειραιά
ΖΗΛΕΝΗΤΟΡ	61	6456	δ. Σουέζ 20/2
ΖΗΛΕΝΗΤΟΡ	73	69904	α. Π. Άντζελες 5/2
ΖΗΛΕΝΗΤΟΡ	65	41872	άρχει Πειραιά
ΖΗΛΕΝΗΤΟΡ	65	40473	
ΖΗΛΕΝΗΤΟΡ (δ)	68	44863	δ. Π. Σαίδη 17/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ (δ)	62	24749	στη Φορταλέζα (άποψηκη)
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ ΑΛΒΑΝΟΥ	82	24.000	α. Σακί 26/1 για Μόμπιλ
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Θέουτα 9/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ (δ)	75	18951	υπό παραλαβή
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ (δ)	55	8992	άρχει Πειραιά
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	74	35540	α. Λ. Άντζελες 42
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	ε. Κοκούρα 16/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	83	14336	εγκατελείφθη Περσικό
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	70	11489	άρχει Λονδίνο
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	58	2882	άρχει Πειραιά
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	67	4390	α. Πειραιά 14/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	69	11489	άρχει Στυλίδα
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	62	10981	υπό παραλαβή
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	58	8931	άρχει Πειραιά
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	51	3640	α. Τζέντα 3/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	83	20960	α. Σιγκαπούρη 16/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	73	15498	δ. Π. Σαίδη 2052
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	65	8002	άρχει Σετούμπάλ
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	66	45251	μετον. ΓΚΟΑΝΤΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	70	15387	ε. Πόιντ Νουάρ 27/1
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	65	8344	ε. Πειραιά 27/1
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	72	7006	α. Τζέντα 29/12
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	72	4999	άρχει Χαλκίδα
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	77	19166	α. Μπάγια Μπλάνκα 26/11
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	69	8909	ε. Λίβερπουλ 17/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	65	10232	α. Βαρκελώνη 8/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 18/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	68	9631	ε. Βαλτιμόρη 6/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	61	8950	α. Πειραιά 7/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	59	3139	άρχει Πειραιά
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	58	3090	άρχει Άστακό
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	68	16227	α. Άμβέρσα 20/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	82	30041	α. Τζέντα 17/2
ΖΗΛΕΤΟΚΟΣ	71	11506	άρχει Λονδίνο
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Βαλτιμόρη 16/2
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	δ. Σουέζ 18/12
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	ε. Άλεξάνδρεια 17/2
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ)	69	50998	άρχει Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Σαβόνα 6/2
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Ρόττερταμ 18/2
ΚΑΘΡΙΝ Α	70	16285	δ. Π. Σαίδη 20/2
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	άρχει Πειραιά
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	άρχει Πειραιά
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ)	67	34498	α. Ν. Ύρκη 14/2
ΚΑΛΙΟΠΗ Α	69	11329	α. Μπανγκόκ 30/12
ΚΑΛΙΟΠΗ Α	74	15938	α. Λός Άντζελες 6/2
ΚΑΛΙΣΤΩ	56	5382	άρχει Άστακό
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	άρχει Λονδίνο
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β	73	11349	α. Χάλιφαξ 6/2
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	α. Άμβούργο 31/1

ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Ρίο Γκράντε 13/2
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Λός 'Αντζελες 17/2
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	α. Σιγκαπούρη 17/2
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225	ανάμενι Μπαχαράιν
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	στη Γκίζον 10/2
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Γιβραλτάρ 17/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. Παράγοντα 8/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάσο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	δ. Γιβραλτάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	α. Πειραιά 26/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	α. Στυλίδα 7/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Κομμά Μπαίη 31/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. Σιγκαπούρη 18/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	άρχει Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Κομμά Μπαίη 8/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	άρχει Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58125	ε. Σαβάνα 21/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Ντάρμπαν 12/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άρχει Βομβάη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Βερακρούζ 5/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	ε. Πόρτ Κέμπελα 29/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Μπουένος 'Αϊρες 26/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άρχει Νουεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ)	76	123648	α. Σιγκαπούρη 7/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. 'Αδελείδα 21/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	δ. Κωνίπολη 4/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΖ ΕΛ.	74	9112	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	ε. Ρουέκ 12/2
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	α. 'Αλεξάνδρεια 17/2
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Μόρο Ρεντόντο 16/2
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Πειραιά 12/2
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	α. Λά Πάλας 20/12
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. 'Αμούργο 21/12
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Κωνίπολη 7/2
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	ε. Γκιγιόν 7/2
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	υπό παραλαβή
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Κολούμπια 13/2
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	δ. Π. Σαίδ 18/2
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	άρχει 'Αργουστόλι
ΚΑΣΟΣ	76	14983	δ. Σουέζ 21/2
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	στο Χώρ Μουσα 1/2
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	δ. Γιβραλτάρ 18/2
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ.	68	26537	άρχει Πειραιά
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	α. Πειραιά 10/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Π. Σαίδ 21/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Σιγκαπούρη 4/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Γδύνια 20/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. Λάγος 28/1
ΚΑΤΙΑ (δ)	61	12959	άρχει Σιγκαπούρη
ΚΑΤΙΕ	60	10187	άρχει Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ)	66	38878	α. Αύγουστα 18/2

ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	α. Λός 'Αντζελες 18/2
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Βομβάη 5/2
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	δ. Μπρανσμπούτελ 24/12
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Ν. Πάμουθ 8/2
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	70	11256	άρχει Πειραιά
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. Ντάρμπαν 20/2
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	ε. Ροζάριο 29/1
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΠΑΠΑΣ	77	10480	α. Ροζάριο 1/2
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Μπ. 'Αϊρες 15/1
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	77	9862	α. Γκνάντοκ 19/2
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Λάγος 1/2
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	ε. Σιγκαπούρη
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Λός 'Αντζελες 6/2
ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	α. Χάλα 26/1
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	άρχει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	13907	δ. Π. Σαίδ 21/2
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	δ. Σουέζ 24/12
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερκεουζέν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	άρχει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	άρχει Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ)	71	16400	α. Λ. 'Αντζελες 13/1
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ)	66	52870	πρόσ Π. Σαίδ
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	στη Γένοβα
ΚΙΘΑΙΡΩΝΑΣ	81	15400	πρόσ Κοβερχάρ
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ)	65	35395	στη Σαβόνα
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	άρχει Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	πρόσ Κήλονγκ
ΚΛΑΣΙΚ (μ)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	πρόσ Βενεζουέλα
ΚΛΕΙΩ	58	8791	άρχει Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	στη Σιγκαπούρη
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	στη Χαμμίνα
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Πόρτ Χέντλαντ 29/12
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. 'Αμούργο 27/2
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ανάμενι 'Αμπιτζάν 24/2
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ)	77	105000	άρχει Φιλίππινες
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	ε. Μαπούτο 24/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Βαλτιμόρη 27/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Χόγκ Κόγκ 28/2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Νταμάμ 27/2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ)	73	114543	άρχει Βόρνεο
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	άρχει 'Αμστερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	άρχει 'Ελευσίνα
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	πρόσ ΗΠΑ ΕΤΑ 7/3
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	ε. Σιγκαπούρη 29/2
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. Σάντος 27/2
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΓΚΑΛΛΕΥ	67	7680	πρόσ Σμύρνη

ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	77	5539	πρόσ Πειραιά
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Σ	67	7687	α. Γουέλμινγκτον 14/1
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	71	14764	στο Σπλίτ
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	7689	στη Μομπάσα
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	84	38000	υπό παραλαβή
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ)	62	10451	πρόσ Νιγηρία
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	78	9882	πρόσ Κόγκ Κόγκ
ΚΟΡΟΝΕΤ	75	19134	στη Χακάτα
ΚΟΡΥΤΩΝ	70	11826	α. Νταμάμ 31/12
ΚΟΡΩΝΙΑ	48	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΣΜΙΚ	59	2670	άρχει 'Αστακό
ΚΟΣΜΟΣ	64	4772	πρόσ 'Αντεν
ΚΟΤΩΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	στη Μίνα Καμπούς
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	47	1534	μεταφορές Κούβας
ΚΡΑΝΤΩΡ	75	7415	υπό παραλαβή
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	69	6475	α. Σαντάλσφρα 2/2
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	75	6084	ε. Χάμσταντ 10/2
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ	76	7427	υπό παραλαβή
ΚΡΑΤΩΝ	68	12660	πρόσ 'Ελ Τζατζάρ
ΚΡΕΩΝ	58	3914	πρόσ 'Ακαγιούτλα
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	69	34169	
ΚΡΗΤΗ (δ)	82	11500	α. Γιοκοχάμα 29/2
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	68	14923	υπό παραλαβή
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	82	11500	α. 'Ιτοζάκι 2/3 για Γιοκοχάμα
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	74	42470	στη Λιβύη
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ)	78	10832	α. Ντουμπάι 25/2
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	67	14926	πρόσ 'Ελλάδα
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	82	11500	α. Κόμπε 25/2
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	73	42470	στη Λιβύη
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ)	77	10832	πρόσ Κόμπε
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	82	11500	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	78	10832	ε. Γιοκοχάμα 29/2
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	79	10832	πρόσ Τζέντα
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	71	14923	υπό παραλαβή
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ)	74	61054	α. Φός 11/1
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ)	73	61054	ε. Αύγουστα 10/2
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ)	73	42470	πρόσ Λαβέρα
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	82	11500	πρόσ Σιογκάμα
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	59	16875	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	στη Τζέντα
ΚΡΙΣΙΟΣ	67	9549	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	στη Νέα 'Ορλεάνη
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	πρόσ 'Ασόντον
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	στο 'Αμστερνταμ
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	άρχει Πειραιά
ΚΡΥΣΑ	66	5525	α. Γιοκοχάμα 21/11
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Μπρεμερχάβεν 17/1
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355	πρόσ Συρία
ΚΥΚΝΟΣ (δ)	71	17355	πρόσ Νιγηρία
ΚΥΜΑ	60	7758	άρχει Πειραιά
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ)	64	31040	Διάλυση Ν. Κορέα
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	άρχει 'Αστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	στη Νέα 'Ορλεάνη
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	πρόσ Μπουένος 'Αϊρες
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	80	6808	στο Κολόμπο
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	α. Πειραιά 8/2
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	πρόσ Λατάκια
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/1
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	στο Τσάχ Μπαχάρ 3/10
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ	68	4350	πρόσ 'Ακαμπα
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	άρχει Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άρχει Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	στον Πειραιά
ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΙΝΑ	59	2850	στη Βομβάη
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	άρχει Ρίβερραλ
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925	άρχει Πειραιά
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5843	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	πρόσ Νέα Ζηλανδία
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	πρόσ Ρός Τανούρα
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λούμπεν - Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	πρόσ Σάντο Ντομίνγκο
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Παναμά 10/1
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ε. Ντάρμπαν 21/2
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	δ. Κωνίπολη 24/1
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	α. Ταόλνα 19/2
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Πειραιά 8/2
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	στο Ντάρμπαν 23/1
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	άρχει Πειραιά
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άρχει Γαλαξείδι
ΛΕΜΑΝ	66	2953	επισκευές Πειραιά
ΛΕΝΑ ΙΙ	68	15761	α. Γιούροπορτ 22/2
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	άρχει Σετουμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	άρχει Σετουμπάλ
ΛΕΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	61	13480	α. Τεργέστη 22/1
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισαβόνα
ΛΕΤΟ	67	38145	άρχει Πειραιά
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	60	4489	άρχει Λευκάδα
ΛΕΥΚΑΣ (δ)	63	16407	α. 'Αλγκεκίρας 19/2
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	δ. Σουέζ 19/12
ΛΕΩΝ	72	2311	
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287	άρχει Φορταλέζα (αποθήκη)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	άρχει Στυλίδα
ΛΗΔΑ	63	8566	άρχει Πειραιά
ΛΗΜΝΟΣ (δ)	69	17485	δ. Κωνίπολη 19/2
ΛΗΤΩ (δ)	67	44646	άρχει Πειραιά
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	άρχει Σετουμπάλ
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ	83	19343	ε. 'Ικχών 11/2
ΛΙΜΠΕΞΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. 'Αλεξάνδρεια 15/2
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	α. Γιβραλτάρ 13/2
ΛΙΜΠΡΑ (δ)	76	18343	α. Σιγκαπούρη 10/2
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	άρχει 'Ηγουμενίτσα
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Κωνίπολη 30/1
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	ε. Ρότερνταμ 20/2
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	άρχει Πειραιά

ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Π. Σαΐδ 11/2
ΛΙΩ	68	9650	ε. Μπακιγιούλ 13/2
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	άρχει Μπάρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	ε. Μπιλμπάο 21/2
ΛΟΚΡΙΣ	72	18402	ε. Χόγκ Κόγκ 17/2
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	8549	άρχει Πειραιά
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Ουλσάν 28/1
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Γιουροπορτ 11/2
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Πειραιά 7/1
ΛΥΔΙ	70	14878	δ. Σουέζ 5/2
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Άμβούργο 8/2
ΛΥΡΑ	67	41914	άρχει Σετούμπάλ

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Ντάρμπαν 1/2
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	στη "Ακαμπα
ΜΑΔΕΡ	68	11361	δ. Κων/πολη 11/1
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Σάν Χουάν 11/2
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Τσάχ Μπαχάρ 11/1
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Θεσ/νίκη 26/2
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Σάν Ντιέγκο 11/2
ΜΑΙ'Υ'ΣΑΝ II.	58	5376	δ. Σουέζ 16/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	α. Πειραιά 8/2
ΜΑΚΡΑ	73	8957	άρχει Πειραιά
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	άρχει Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Βενετία 5/2
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	α. Χάβρη 16/2
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	δ. Παναμά 9/2
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Σιγκαπούρη 18/2
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S.)	83	31951	α. Σίμπα 14/2
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	δ. Καυμάν Μπαράκ 3/2
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	άρχει Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525	άρχει Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Σεμάρανγκ 2/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Κολούμπια 10/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Μπάχια Μπλάνκα 15/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	ε. Σασέμπο 11/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Τσίμπα 15/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Τάραντα 19/2
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/2
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	ε. Καλκούτα 9/2
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Μπρέμερχάβεν 18/2
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. 'Αλεξάνδρεια 20/2
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I.	66	15404	α. Νικόσια 8/2
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	άρχει 'Αργιστόλι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Κέιπ Τάουν 22/1
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Ν. 'Υόρκη 20/2
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Τσαμασίνα 5/2
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Μπουλέν Μπαίη 18/1
ΜΑΡΙΑ	70	9101	δ. Σουέζ 2/1
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Τάιν 19/2
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Μοχί 19/1
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	α. Καράτσι 15/2
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Σάλομ Βόε 11/2
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Ντάρμπαν 27/1
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Ρίο Γκράντε 18/2
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	δ. Παναμά 14/1
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	α. Σιτακόγκ 7/12
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Χάλα 21/2
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Καμπάνα 19/1
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.)	66	42799	α. Γένοβα 17/2
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	ε. Σαλβαντόρ 5/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Λάγος 10/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	δ. Π. Σαΐδ 19/2
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	Διάλυση Τσιβάν
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Μουτσούρε 5/2 *
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	άρχει 'Αλιβέρι
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Λάς Πάλμας 18/2
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Κεϋχάν 31/7
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	α. Ρεσίφ 8/2 γιά Ρωσία
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569	δ. Γιβραλτάρ 21/1
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Μπουλέν Μπαίη 16/2
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Π. Σαΐδ 25/1
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	α. Βίλα Κονσταντίνου 20/2
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άρχει Σετούμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Κων/πολη 18/2
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Θέοντα 3/2
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Καράτσι 20/2
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Λεμεσό 17/2
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	δ. Ντόβερ 6/2
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. 'Ακαμπα 22/1
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Ντάρμπαν 11/2
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/1
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΥΛΙΑ	70	15806	άρχει Στυλίδα
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Λάς Πάλμας 18/2
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	στο Τσάχ Μπαχάρ 11/1
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝ (δ.)	62	12197	άρχει Πειραιά
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Μαντράς 12/2
ΜΑΤΘΙΔΑ	65	7696	άρχει Πειραιά
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	άρχει Πειραιά

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Άμβέρσα 7/2
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 4/2
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887	προσάρξε Βουβάη 12/2
ΜΕΛΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	άρχει 'Αλιβέρι
ΜΕΛΩ Χ.	68	10355	
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	ε. Σήροπορτ 15/2
ΜΕΛΤΕΜΙ III.	68	15761	α. Σιγκαπούρη 29/1
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Φορμία 16/2
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	ε. Πόιντ Πιέρ 7/2
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	δ. Ντόβερ 5/12

ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	ναυπηγείται Γκάλιτζ
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. 'Αλεξάνδρεια 30/1
ΜΕΝΤΚΕ'Ι'Π	62	9092	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Σουέζ 21/2
ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ	57	3709	άρχει Πειραιά
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Λισαβόνα 3/2
ΜΕΡΜΑΜΠΟΥ	78	12598	δ. Σουέζ 12/2
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Φιλαδέλφεια 17/2
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	ε. 'Αλεξάνδρεια 20/2
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	δ. Παναμά 15/2
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Μορμουγκάο 10/2
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Βοστώνη 9/2 γιά Ρόδο
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Σκίοντα 8/2
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Γένοβα 10/2
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	δ. Π. Σαΐδ 15/2
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Καστακόδοκος 2/2
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991	α. Σάν Φρανσίσκο 12/2
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	άρχει Πειραιά

ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. 'Αδελαΐδα 19/2
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	57	5289	στο Κουβέιτ 13/2
ΜΙΝΑ	67	12843	ε. Φλώοινγκ 13/2
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δ. Παναμά 20/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Τύνιδα 18/2
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Παραμαρίμπο 14κ/2
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/2
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/2
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 17/2
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1596	α. Πειραιά 17/2 γιά Τζέντα
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	δ. Π. Σαΐδ 10/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΩΤ	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζέντα 19/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Φός 16/2
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ε. Μομπίλ 3151
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Νικόσια 16/2
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	δ. Παναμά 29/1
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Ντάρμπαν 12/2
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	δ. Π. Σαΐδ 1/2
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Βρέμν 20/2 γιά Περισκό
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	άρχει Γαλαξείδι
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	στον Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	α. Γιοκοχάμα 3/2
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	άρχει Σάρζα
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12682	ε. Τζέντα 8/2
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	ε. Κιουνταλόρ 14/1
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/2
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/2
ΜΟΞΧΑ Δ.	56	8823	α. Σιγκαπούρη 16/1
ΜΟΥΝΤΕΡΑ'Ι'ΝΤΣ	60	9365	άρχει Πειραιά
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Τρινκομάλη 17/11
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Γκαγιακούλ 3/2
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 8/2
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/2
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	δ. Π. Σαΐδ 15/2
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/2
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	α. Σιγκαπούρη 22/1
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	υπό παραλαβή
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	ε. Λά Παλις 10/2
ΜΠΕΛΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	άρχει 'Αργιστόλι
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Μπουλβάν 13/2
ΜΠΙΑ	75	7246	α. 'Αλγκεκίρας 11/2
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ'Ι'Υ	63	9657	άρχει Πειραιά
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	ε. 'Αλεξάνδρεια 10/2
ΜΠΟΞ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	3621	στο Ντουμπάι 16/2
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/2
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Σιγκαπούρη 8/2
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	ε. Σιγκαπούρη 21/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Πειραιά 16/2
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι'Σ	54	6103	άρχει Στυλίδα
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	α. Άμβούργο 9/2
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	άρχει Ρίβεραλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	α. 'Αλιβέρι 11/1
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	α. Κέιπ Τάουν 7/2
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	δ. Γιβραλτάρ 21/1
ΜΥΛΟΙ	61	13082	άρχει Ρότερνταμ
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	α. Ρεσίφ 4/2
ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Λονδίνο 31/1 γιά Καναδά
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	α. Γκρέιντζμαουθ 13/2
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Γαλαξείδι
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει 'Αργιστόλι

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	άρχει Γάνδη
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Φόλμουθ 16/2
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Θέοντα 4/2
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	80	10982	δ. Κων/πολη 9/2
ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Παναμά 3/2
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	άρχει Τζέμπελ 'Αλι
ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	8845	άρχει Πειραιά
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Γκέμπς 18/2

ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	α. Μπάχια Μπλάνκα 13/1
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Κολόμπο 10/2
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Σ. Τζών 15/2
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/2
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. Χόμπτον 31/1
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	α. Λάγος 3/12
ΝΕΛΑ	66	12259	α. Δουκέρκη 3/2
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	ε. Τζέντα 18/2
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Ραζάριο 19/2
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	α. Ραζάριο 19/2
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Ραζάριο 19/2
ΝΕΝΙ	69	2985	α. Ραζάριο 19/2
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Ραζάριο 19/2
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	α. Ραζάριο 19/2
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Ραζάριο 19/2
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Ραζάριο 19/2
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'	72	9606	α. Ραζάριο 19/2
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	α. Ραζάριο 19/2
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	α. Ραζάριο 19/2
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Ραζάριο 19/2
ΝΗΛ ΑΡΜΕΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	α. Ραζάριο 19/2
ΝΗΜΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	α. Ραζάριο 19/2
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	α. Ραζάριο 19/2
ΝΗΡΗΣ	77	18080	α. Ραζάριο 19/2
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΥΣ	75	29004	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Ραζάριο 19/2
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΚΥ	58	9087	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΟΒΗ	69	22604	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	α. Ραζάριο 19/2
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Ραζάριο 19/2
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	α. Ραζάριο 19/2
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Ραζάριο 19/2
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Ραζάριο 19/2
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Ραζάριο 19/2
ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	α. Ραζάριο 19/2
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	α. Ραζάριο 19/2
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Ραζάριο 19/2
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Ραζάριο 19/2
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	α. Ραζάριο 19/2
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ.)	59	12299	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΕΚΑ ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	α. Ραζάριο 19/2
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Ραζάριο 19/2
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	α. Ραζάριο 19/2

ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	α. Ραζάριο 19/2
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	α. Ραζάριο 19/2
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	α. Ραζάριο 19/2
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	α. Ραζάριο 19/2
ΟΘΩΝ (δ.)	71	17355	α. Ραζάριο 19/2
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	α. Ραζάριο 19/2
ΟΛΚΟΥΣ	60	3030	α. Ραζάριο 19/2
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Ραζάριο 19/2
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Ραζάριο 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Ραζάριο 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	α. Ραζάριο 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Ραζάριο 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Ραζάριο 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Ραζάριο 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Ραζάριο 19/2
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	α. Ραζάριο 19/2
ΟΛΥΜΘΙΑ	72	11946	α. Ραζάριο 19/2
ΟΜΕΡ	58	2556	α. Ραζάριο 19/2
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	α. Ραζάριο 19/2
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	63	14595	α. Ραζάριο 19/2
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	65	3034	α. Ραζάριο 19/2
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Ραζάριο 19/2
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	α. Ραζάριο 19/2
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868	α. Ραζάριο 19/2
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Ραζάριο 19/2
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	α. Ραζάριο 19/2
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	α. Ραζάριο 19/2
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16822	α. Ραζάριο 19/2
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Ραζάριο 19/2
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	α. Ραζάριο 19/2
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	α. Ραζάριο 19/2
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΣ	60	7504	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥ'Ι'ΝΣΤΟΝ	70	15579	α. Ραζάριο 19/2

ΟΥΑΤΙΜΑ	71	9372	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΑΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597	α. Ραζάριο 19/2
ΟΥΣΚΕΝΠΕΛΣ	59	10383	α. Ραζάριο 19/2
Π. Σ. ΠΑΛΛΗΟΣ	63	18430	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΙΑΝ	60	9317	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΡΓΑ	59	10065	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΤΡΕΑ	74	13036	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Ραζάριο 19/2
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Ραζάριο 19/2

ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΡΛ ΜΠΑ'Υ	71	9623	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΡΛΑ	69	4718	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΕΛ	74	13036	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΕΛ	74	13036	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Ραζάριο 19/2
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	α. Ραζάριο 19/2
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Ραζάριο 19/2
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	α. Ραζάριο 19/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Ραζάριο 19/2
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Ραζάριο 19/2
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	α. Ραζάριο 19/2
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Ραζάριο 19/2
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	α. Ραζάριο 19/2
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	α. Ραζάριο 19/2
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	α. Ραζάριο 19/2
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	α. Ραζάριο 19/2
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	α. Ραζάριο 19/2
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	α. Ραζάριο 19/2
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	α. Ραζάριο 19/2
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	α. Ραζάριο 19/2
ΠΙΝΤΟ	63	14203	α. Ραζάριο 19/2
ΠΙΝΤΟ	82	32300	α. Ραζάριο 19/2
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Ραζάριο 19/2
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	α. Ραζάριο 19/2
ΠΙΑΝΕΤ	78	9884	α. Ραζάριο 19/2
ΠΙΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. Ραζάριο 19/2
ΠΙΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	α. Ραζάριο 19/2
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Ραζάριο 19/2

α. Κολόμπο 18/2	α. Κολόμπο 18/2
στο Νατάλ (άποθήκη)	στο Νατάλ (άποθήκη)
α. Γένεβα 6/2	α. Γένεβα 6/2
α. Ραζάριο 19/2	α. Ραζά

ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	α. 'Αλεξάνδρεια 21/2
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	ε. 'Αμβούργο 18/2
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Ντάρμπαϊν 12/2
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ)	66	48801	δ. Ντόβερ 14/2
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	ε. Κάρταϊ 31/1
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ἀργεί Πειραιά
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Γκεράλντον 15/2
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Μπάρ 16/2
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	δ. 'Ελσικόρη 16/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ)	67	45229	ἀργεί Πειραιά
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Σάντος 18/2
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Σιγκαπούρη 4/2
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Μπορντώ 18/1
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἐπισκευές Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	ε. Κολούμπια 14/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ)	73	17941	ε. Π. Μουρά 5/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	ε. Ν. 'Υόρκη 6/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650	ε. Ν. Τουρκία 10/2
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722	α. Πειραιά 31/12
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	α. Χάμπτον 12/2
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	ε. Τζέντα 18/2
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ἀργεί 'Αστακό
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Δουνκέρκη 15/2
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724	ἀργεί Πειραιά
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	ε. Σιεκουέγκος 30/1
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	ε. Πειραιά 18/2
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	α. Τάμπα 6/2
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	δ. Γιβραλτάρ 1/2
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Κολούμπια 21/12
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Σιγκαπούρη 17/2
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. Μόλμο 28/12
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Τής 15/2
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ)	57	12875	α. Λάγος 4/2
ΡΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	α. Θέοντα 17/2
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	ε. Σύντεϊ 10/2
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ)	59	12413	ε. Πειραιά 11/2
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249	
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 1 (δ)	77	18325	α. Γιούροπορτ 21/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 2 (μ)	79	32023	ε. Λάγος 11/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 3 (δ)	78	69016	ἀργεί Πειραιά
ΡΕΑ	71	9025	α. Πειραιά 16/1
ΡΕΑ	56	4275	δ. Γιβραλτάρ 20/1
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	δ. Π. Σαϊδ 8/2
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	α. Μπάχα Μπλάνκ 4/1
ΡΕΝΑ	72	14651	ἀργεί Τρινκομάλη
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294	ἀργεί Πειραιά
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	ε. Λάγος 12/2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ'	63	14961	ἀργεί Πειραιά
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	ἀργεί Πειραιά
ΡΗΝΗ	63	15929	
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ)	71	77049	α. Τζέντα 11/2
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ἀργεί Γαλαξείδι
ΡΙΒΑ	63	10299	α. Λομέ 10/1
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599	α. Βομβάη 14/2
ΡΙΟ	75	9112	ἀργεί Γαλαξείδι
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ)	57	12812	α. Λισαβόνα 3/2
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	α. Βενετία 27/1
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198	ἀργεί Λευκάδα
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ)	67	37311	στη Μομπάσα 2/2
ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552	α. Σαβόνα 17/2
ΡΟΑΝ (δ)	59	12270	ἀργεί Πειραιά
ΡΟΔΟΣ	55	3370	ε. 'Επτάνησα 16/2
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	δ. Σουέζ 19/2
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ)	60	20416	ἀργεί Πειραιά
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ἀργεί 'Αργιστόλι
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Ροζάριο 16/2
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ)	71	77049	στον Πειραιά
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100	ε. Πειραιά 6/2
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	ε. Ντάρμπαϊν 26/1
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	στον Πειραιά
ΡΟΝΧΙΑ	63	6063	α. Λάγος 30/1
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ἀργεί Πειραιά
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	ἀργεί Πειραιά
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Λομέ 21/1

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	ε. Μείδι 'Αϊλαντ 14/1
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	α. Σιγκαπούρη 13/12
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ)	63	31248	δ. Σκώφ 20/2
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. Μασσαλία 13/2
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Υ'	71	4995	α. Θέοντα 2/2
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	ε. 'Αλεξάνδρεια 16/2
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Βαλένσια 19/2
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΝ	69	6054	ε. 'Αλεξάνδρεια 13/2
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Κολόμπο 13/2
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	ε. Λάγος 7/2
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ε. 'Αμπιτζάν 26/1
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Κοτοκού 15/2
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ'	71	6189	α. 'Αμβέρσα 13/1
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Πόρτγκρουκ 26/1
ΣΑΜΟΣ	66	17208	μετον. «ΠΛΑΝΕΤ»
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	στο Πόρτ ορ Σπείνη
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	στο Ρότερνταμ
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΛΑΕ (δ)	65	2916	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΠΛΑ (δ)	57	13247	δ. Κων/πολη 12/2
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Σαβόνα 21/2
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Βανκούβερ 14/1
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	ε. Λάγος 7/2
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990	α. Π. ορ. Σπείνη 17/2
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Μπουσάν 24/9 για Κήλονγκ
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	ἀργεί Τρινκομάλη
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	ε. Χάλιφας 18/2
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Πόρτ ορ Σπείνη 10/2
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	ε. Γιοκοχάμα 15/2
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	α. Ούμέα 21/1 για Λερκάδι

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ)	61	20581	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	α. Ρουέκ 11/2
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	δ. Γιβραλτάρ 26/12
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Κέιπ Τάουν 17/2
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Μπάρνμουρ 20/1
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	ἀργεί 'Ασπρα Σπίτια
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	υπό παραλαβή
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	16263	δ. Κων/πολη 18/2
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Πενάινγκ 17/2
ΣΑΠΦΩ	63	17876	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ἀργεί Ρίο 'Ιαντίρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ἀργεί Μπράγκς
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	ἀργεί Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	ἀργεί Πειραιά
ΣΕΛΑΣ	63	10947	ἀργεί Γαλαξείδι
ΣΕΜΕΛΗ	63	11071	στο Φάλαμουθ 8/12
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	α. Μασσαλία 10/2
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	δ. Ντόβερ 29/1
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Πιομπικό 1/2
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Λένγκχορν 18/2
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	76	81438	ἀργεί Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Μπουένος 'Αϊρες 13/2
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	α. 'Αϊκ Σούνκα 28/1
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ἀργεί Πειραιά
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡΥ	60	7746	ἀργεί Πειραιά
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	68	34640	α. 'Αμβέρσα 11/2
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	στο Ουόλσάν 29/1
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. Λάγος 4/2
ΣΗ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	59	10075	α. Πειραιά 3/2
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Σ. 'Ανκα Μπαϊ 20/1
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	α. Χουέλβα 31/1
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	ε. Πειραιά 14/1
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	α. Ντάρμπαϊν 7/2
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ	57	2926	στη Βομβάη
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Κολούμπια 31/12
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	α. Κάρντιφ 25/1
ΣΙΔΩΝ	66	2202	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Φρήπορτ 15/2

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Ρουέν 11/2
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕ	76	11866	α. Λά Γκουέτι 15/1
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	76	11272	α. Χέλσινγκμποργκ 10/2
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	6660	ἀργεί 'Αντίκυρα
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Λάγος 6/2
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Χαβρη 20/1
ΣΙΛΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ	75	8981	α. Σαγκάη 22/12
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	64	16800	υπό παραλαβή
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ'	89	9305	α. Χόγκ Κόγκ 10/2
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	80	10631	ἀργεί Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Πειραιά 17/2
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599	ἀργεί Μόσκο
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Τάμπα 15/2
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Λά Γκουέτι 14/2
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10990	υπό παραλαβή
ΣΚΑΠΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Σιγκαπούρη 2/2
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1855	ἀργεί Πειραιά
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ)	67	48058	ε. Γένοβα 22/2
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Θέοντα 14/1
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Ροζάριο 14/2
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	δ. Κων/πολη 13/2
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	στη Βομβάη
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	ἀργεί Πειραιά
ΣΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Σουέζ 17/2
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	ἀργεί Γαλαξείδι
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ)	67	2439	ἀργεί Τζέντα
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Ρεσίφ 10/2
ΣΟΥΑΝ	63	5404	ἀργεί 'Εμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ)	61	20433	ε. Μπιμπάο 19/2
ΣΟΥΒΑΛΑ	67	5367	α. 'Ελευσίνα 13/12
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Ντάρμπαϊν 23/1
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	α. Μόντρεαλ 18/12
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Βουλώνη 10/2
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	α. Κουβέιτ 9/2
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ)	65	42810	ἀργεί Γάνδη
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Κων/πολη 2/2
ΣΠΥΡΟΣ (δ)	65	31296	α. Μέθελ 13/2
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ)	72	103291	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Ρόουμα 2/2
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ)	64	41260	δ. Σουέζ 19/2
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Χέι Πόιντ 16/2
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Λός 'Αντζελες 23/1
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	υπό παραλαβή

ΣΤΑΡ (δ)	56	10287	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ Ι	58	7100	ἀργεί Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Λός 'Αντζελες 18/2
ΣΤΑΡ ΓΚΕ'Ι'ΖΕΡ	68	16611	δ. Π. Σαϊδ 21/2
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	α. Κουβέιτ 1/2
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Βισκαπατνάμ 20/2
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Πρίκο Ρούπερ 16/2
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Βανκούβερ 21/1
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Νάπερ 16/2
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Πόρτ 'Αντζελες 20/2
ΣΤΑΡ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	62	15649	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ ΣΠΙ	62	4357	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	α. Πόρτ ορ Σπείνη 16/2
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	ε. Παλεμπάγκ 8/2
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	ε. Βαρκελώνη 1κ5/2
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ)	76	163810	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Σ.	69	16789	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	ἀργεί 'Αμπιτζάν
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. 'Αλγκεκίρας 29/1
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Χάβρη 11/2
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ 15/12
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. 'Αμβέρσα 12/2
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.	73	3700	α. Πειραιά 13/1

ΣΤΟΡΚ	70	15302
ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΥΡΟΣ	64	5237
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584
ΣΩΤΗΡ	62	21099
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185
ΤΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778
ΤΦΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΚΗΣ Η.	57	8508
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 ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΣΙΑ	62	14150
ΤΑΤΑ'Ι' ΚΟΥΗΝ	66	1677
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892
ΤΖΑΚΥ	84	32247
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΕΛΑ	62	9571
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450
ΤΖΕΝΗ Σ.	67	9171
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	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	16390
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
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60670
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.)	75	68631
ΤΡΑ'Ι'ΣΤΑΡ (δ.)	66	36548
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756
ΤΡΑΝΣΠΙΣΦΙΚ	78	10299
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	64	17295
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΝΤ ΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΡΟ'Υ' ΤΕΝΜΠΕΛΣ	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

α. Πειραιά 10/2
 άργει Γκουαγιακούιλ
 α. Γιβραλτάρ 11/2
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Πειραιά
 ε. Πειραιά 23/1
 α. Τρομπέτας 20/2
 άργει Πειραιά
 προσάραξε Φώλκλαντς 7/2
 άργει Γαλαξειδί
 άργει 'Ιθάκη
 α. Πειραιά 11/2
 ε. 'Αμπιτζάν 29/1
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Γιένμπο 26/1
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 άργει Γάνδη
 α. Ταργκόνα 30/1
 α. Λός 'Αντζελες 26/1
 α. Πειραιά 30/1
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Μπ. 'Αίρες 18/2
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Σιγκαπούρη 30/1
 α. Χόγκ Κόγκ 22/2
 ε. 'Αμβούργο 13/2
 α. Ν. 'Ορλεάνη 19/2
 άργει Πειραιά
 α. Τζέντα 23/1
 α. Πειραιά 3/2
 α. Π. Τάλμποτ 11/2
 α. Λός 'Αντζελες 14/2
 α. Μίλφορντ Χάβεν 31/1
 α. Βαλτιμόρη 14/2
 άργει Πειραιά
 υπό παραλαβή
 δ. Κων/πολη 15/2
 άργει 'Αστακό
 α. 'Αλεξάνδρεια 1κ7/2
 α. Λός Πάλμας 27/1
 α. Ντάρμπαν 14/2
 στο Μπαντάρ 'Αμπάς
 δ. Γιβραλτάρ 14/2
 άργει Στυλίδα
 δ. Δαρδανέλια 5/2
 α. Λέιθ 7/2
 α. Ν. 'Ορλεάνη 3/2
 άργει 'Ελευσίνα
 δ. Κων/πολη 17/2
 δ. Γιβραλτάρ 17/2
 α. Ν. 'Ορλεάνη 18/2
 δ. Γιβραλτάρ 14/2
 α. Λόγος 12/2
 άργει Πειραιά
 α. Σιγκαπούρη 15/2
 α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 5/2
 άργει Μανφρεντόνια
 δ. Γιβραλτάρ 10/2
 δ. Μπρανομπούτελ 8/2
 α. Λός 'Αντζελες 16/2
 άργει 'Ελευσίνα
 δ. Κων/πολη 12/2
 α. Π. Νουάρ 29/1
 άργει Χαλκίδα
 α. Πειραιά 7/2
 άργει Ρίβερ Ντάρτ
 α. Θεσ/νίκη 28/1
 άργει Χαλκίδα
 άργει 'Ελευσίνα
 α. Σιγκαπούρη 12/12
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Πειραιά 11/2
 δα. Ρίο Γκράντε 25/12
 ε. Λόγος 9/2
 α. Χάμπτον 13/2
 α. Γιοκοχάμα 10/2
 άργει Στυλίδα
 υπό παραλαβή
 άργει Πειραιά
 α. Φός 19/2
 ε. Νάπολη 20/2
 α. Ρότερνταμ 28/1
 α. Μπούλεν Μπαϊ 23/1
 α. Αύγουστα 4/2
 ε. Πειραιά 6/2
 α. Λός Πάλμας 25/1
 ε. Ρότερνταμ 21/2
 δ. Ντουμπάι 11/2
 δ. Κων/πολη 17/2
 άργει Πειραιά
 ε. Γένοβα 20/2
 α. Γένοβα 21/2
 δ. Γιβραλτάρ 4/1
 α. Χιούστον 14/2
 α. Σάλλομ Βόε 29/1
 προσάραξε Μίνα Καμπούς 21/2
 δ. Γιβραλτάρ 10/2
 άργει Πειραιά
 α. 'Αμβέρσα 22/2
 άργει Ν. 'Ορλεάνη
 ε. Τζέντα 17/2
 ε. Σινγκάγκ 29/1
 μετ. 'ΑΕΒΑΝΤΕ
 α. Σιγκαπούρη 18/2
 ε. Ταμπίκο 1252
 άργει Στυλίδα
 α. Πειραιά 17/2
 στο Καράτσι 20/2
 α. Φουτζέιρα 12/2
 προσάραξε Φιλαδέλφεια 3/1
 άργει Πειραιά
 στο 'Ασσόμ 4/2

ΦΑΙΑΣ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506
ΦΑΙΔΡΑ	60	6723
ΦΑΙΔΡΑ	56	5382
ΦΑΙΔΡΑ	73	9112
ΦΑΙΔΡΑ	78	13889
ΦΑΙΔΡΑ	77	9477
ΦΑΙΔΡΑ	81	11500
ΦΑΙΔΡΑ	66	10046
ΦΑΙΔΡΑ	62	9890
ΦΑΙΔΡΑ	83	12811
ΦΑΙΔΡΑ	81	11960
ΦΑΙΔΡΑ	79	11730
ΦΑΙΔΡΑ	55	3382
ΦΑΙΔΡΑ	74	23123
ΦΑΙΔΡΑ	66	1443
ΦΑΙΔΡΑ	73	19747
ΦΑΙΔΡΑ	50	5317
ΦΑΙΔΡΑ	84	31411
ΦΑΙΔΡΑ	83	17217
ΦΑΙΔΡΑ	76	22297
ΦΑΙΔΡΑ	75	22600
ΦΑΙΔΡΑ	75	62498
ΦΑΙΔΡΑ	76	41330
ΦΑΙΔΡΑ	68	48862
ΦΑΙΔΡΑ	64	13516
ΦΑΙΔΡΑ	59	7801
ΦΑΙΔΡΑ	80	11730
ΦΑΙΔΡΑ	83	31321
ΦΑΙΔΡΑ	70	11041
ΦΑΙΔΡΑ	62	19974
ΦΑΙΔΡΑ	69	9992
ΦΑΙΔΡΑ	72	20713
ΦΑΙΔΡΑ	56	13408
ΦΑΙΔΡΑ	72	7201
ΦΑΙΔΡΑ	65	11940
ΦΑΙΔΡΑ	71	19747
ΦΑΙΔΡΑ	78	15364
ΦΑΙΔΡΑ	73	17519
ΦΑΙΔΡΑ	60	5044
ΦΑΙΔΡΑ	69	11489
ΦΑΙΔΡΑ	58	10340
ΦΑΙΔΡΑ	63	16141
ΦΑΙΔΡΑ	70	10191
ΦΑΙΔΡΑ	72	10219
ΦΑΙΔΡΑ	70	11825
ΦΑΙΔΡΑ	73	10192
ΦΑΙΔΡΑ	62	12038
ΦΑΙΔΡΑ	66	2999
ΦΑΙΔΡΑ	72	7006
ΦΑΙΔΡΑ	71	10192
ΦΑΙΔΡΑ	66	1444
ΦΑΙΔΡΑ	64	19562
ΦΑΙΔΡΑ	63	5417
ΦΑΙΔΡΑ	65	9464
ΦΑΙΔΡΑ	79	9418
ΦΑΙΔΡΑ	83	19550
ΦΑΙΔΡΑ	76	9302
ΦΑΙΔΡΑ	70	9839
ΦΑΙΔΡΑ	73	29709
ΦΑΙΔΡΑ	69	1581
ΦΑΙΔΡΑ	71	9885
ΦΑΙΔΡΑ	70	18328
ΦΑΙΔΡΑ	70	9069
ΦΑΙΔΡΑ	77	19253
ΦΑΙΔΡΑ	70	11169
ΦΑΙΔΡΑ	76	33107
ΦΑΙΔΡΑ	82	25200
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108
ΧΑΡΡΥ Δ.	69	4025
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149
ΧΑΡΗΣ	68	2918
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΛΟΗ	75	16421
ΧΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΝ	71	17187
ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67	3831
ΧΡΗΣΤΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΑΡΑ	56	8524
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ	65	7952
ΨΗΛΗ	65	12699
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339

α. Πειραιά 30/1
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Ντάρμπαν 13/2
 α. Τζέντα 22/1
 ε. Μορντ 12/1
 ε. Βαλτιμόρη 15/2
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 ε. Κόμπε 29/1
 δ. Παναμά 12/2
 α. Λίβερπουλ 9/2
 υπό παραλαβή
 ε. Σ. Φρανσίσκο 20/2
 άργει Χαλκίδα
 α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 19/2
 άργει Πειραιά
 υπό ναυπήγηση
 α. Ντάρμπαν 12/2
 ε. Λισσαβόνα 13/2
 α. Ούλλσάν 24/1
 α. Πόρτλαντ 16/2
 α. Γιούροπορτ 2/2
 α. Μπιλμπό 1/2
 άργει 'Ελευσίνα
 άργει 'Ελευσίνα
 ε. 'Αμβούργο 17/2
 α. Ν. 'Υόρκη 19/2
 α. 'Αλεξάνδρεια 16/2
 ε. 'Αλεξάνδρεια 21/2
 υπό παραλαβή
 ε. Βανκούβερ 3/2
 α. Πειραιά 18/2
 δ. Σουέζ 15/2
 α. Τάραντα 11/2
 δ. Κων/πολη 16/2
 α. Μπιλμπό 4/2
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 ε. Π. Σαϊδ 21/2
 α. Ρίο Γκράντε 16/2
 δ. Π. Σαϊδ 10/2
 α. Χάβρη 15/2
 α. Μπαντίρμα 12/1
 δ. Παναμά 6/2
 α. Πειραιά 27/1
 άργει Πειραιά
 α. Ταράνα 23/12
 ε. Λαμπό 10/2
 άργει Χαλκίδα
 υπό ναυπήγηση
 στη Μομπάσα 2/2
 στο Χώρ αλ Ζουμπάρ
 α. Νικόσσα 24/1
 ε. Βανκούβερ 19/2
 στο Λομέ 2/2
 δ. Παναμά 28/1
 α. Σήατλ 17/2
 α. Λός Πάλμας 5/1
 α. Ντάρμπαν 16/2
 ε. 'Αλεξάνδρεια 19/2
 α. Χοντίντα 28/1
 ε. Φιλαδέλφεια 3/2
 α. Σάντος 7/2
 δ. Κων/πολη 12/2
 υπό ναυπήγηση
 α. Ντεμεράρα 14/2
 άργει Πειραιά
 ε. Μομπάσα 5/1
 α. Ντάρμπαν 16/2
 α. Παλάμος 10/2
 δ. Κων/πολη 15/2
 άργει Πειραιά
 α. Πόρτ Τάλμποτ 14/2
 ε. Μόζι 17/2
 ε. Βικτόρια 14/2
 ε. Σιτακόγκ 13/2
 α. Βομβάη 1/2
 α. 'Αλεξάνδρεια 20/2
 α. Λός 'Αντζελες 11/1
 α. 'Αλεξάνδρεια 29/1
 α. Μπέτζι 29/1
 α. Γιοκοχάμα 16/1
 α. Κάντλα 2/2
 α. Βοστώνη 29/1
 α. 'Ελευσίνα 13/1
 α. Λός Πάλμας 10/2
 άργει Πειραιά
 α. Πειραιά 14/2
 δ. Κων/πολη 9/2
 ε. Π. Σαϊδ 21/2
 άργει 'Αργιστόλι
 α. Θέοντα 11/2
 άργει Ν. 'Ορλεάνη
 α. Πειραιά 23/2
 άργει Πειραιά
 ε. Φιλαδέλφεια 11/2
 άργει Πειραιά
 α. Χιούστον 7/2
 α. Κολούμπια 19/2
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Πειραιά
 α. Λά Γκουλέτ 18/2
 μεσογειακές μεταφορές
 υπό παραλαβή
 δ. Σουέζ 4/2
 α. Νταμάμα 2/2
 στην Βομβάη 3/2
 άργει 'Ελευσίνα
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 άργει Χαλκίδα
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά



Τά υπό ξένες σημαίες



Πλοία που σημειώνονται με άσπερισκο (*) δέν είναι συμβεβλημένα
μέ το ΝΑΤ και πλοία τά οποία δέν φέρουν ένδειξη σημαίας
είναι λιβεριανά

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Λός "Αντζελες 4/2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	ε. Ντάρμπαν 1/10	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Λός "Αντζελες 11/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Σιγκαπούρη 6/2	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	ε. Χιροσίμα 28/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	άρχει Πειραιά	ΑΝΘΡΩΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Τούσπαν 5/3	ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	ε. Βενετία 3/1	ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Γάνδη 7/2
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	α. Ν. Όρλεάνη 6/3	ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	δ. Σουέζ 3/2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	δ. Σουέζ 17/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΝΝΑ Α. (Μάλτ.)	57	10376	δ. Κων/πολη 18/2
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	άναμένει Φός	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501	ε. Λισαβόνα 3/2
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Σαβόνα 10/2	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άρχει Πειραιά
ΑΓΚΟΡΑΣ (Μάλ.)	62	8975	ε. Πειραιά 8/2	ΑΝΤΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	ε. Πειραιά 13/1
ΑΓΛΑΪΑ VII (π.)	74	8944	α. Άμβέρσα 21/2	ΑΝΤΕΖ'Ι'ΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Τσάλνα 6/2
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Νταλίν 14/2 για Κωνσταντζα	ΑΝΤΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	α. Κέιπ Τάουν 10/2
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	στο κάδιε 23/2	ΑΝΤΕΠΑΖΙΦΙΚ (π.)	68	9122	α. Λός Πάλαμας 11/1
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άρχει Πειραιά	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ε. Πειραιά 18/2
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	άρχει Σάν Πέτρο	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	άρχει Τραπάνι
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	α. Άλεξάνδρεια 19/2	ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	δ. Δαρδανέλια 4/2
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	άρχει Ν. Υόρκη	ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	α. Ν. Όρλεάνη 11/2 για Ροστόκ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	α. Λόγος 5/2 για Ντουάλα	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	69	5872	α. Τενερίφη 4/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Γιβραλτάρ 17/1	ΑΠΟΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Μπαχρέν 26/1 για Ίαπωνία	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ (π.)	60	3500	α. Χοκτέιντα 4/2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	ε. Βοστώνη 15/2	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	δ. Παναμά 18/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Λός Πάλαμας 21/2	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Πειραιά 18/2 για Άγγλια	ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	α. Μπαρκελώνη 15/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	ε. Κων/πολη 17/2	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Σιγκαπούρη 1/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	59	8724	άρχει Πειραιά	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	άρχει Λευκάδα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	δ. Σουέζ 21/11	ΑΡΗΣ (κ.)	59	4532	ε. Λεμεσό 17/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	υπό παραλαβή Χερσώνα	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	δ. Κων/πολη 18/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	ε. Ρίο Ίαντίρο 15/2	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	α. Μπαχρέν 8/2
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	άρχει Πειραιά	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	στην Πύλο
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	άρχει Άμστερνταμ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Σάντος 31/1 για Σαγκάη	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	δ. Ίνδια 14/1
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ (π.)	72	11185	ε. Θεσ/νίκη 19/1	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. Θέοντα 4/2
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ'Ι'Κ (π.)	74	12498	ε. Χάβρη 15/2	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	άρχει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Σουέζ 1/10	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	12798	α. Ζήμπαγκ 13/2 για Τζέντα
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	α. Σιγκαπούρη 7/2	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Σχέσιν 16/2 για Αίγυπτο	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	δ. Γιβραλτάρ 12/2
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	α. Ρίο Γκράντε 29/1	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	α. Γκνάνσκ 13/2 για Ρότερνταμ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	στο Χώρ αλ Ζουμπάιρ	ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	ε. Σεβίλη 24/12
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205	δ. Σουέζ 23/1	ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	δ. Σουέζ 10/2
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Άμβούργο 18/2 για Λιβύη	ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	άρχει Άστακ
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	69	9199	ε. Δουνκέρκη 13/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	άρχει Κρίστομπαλ
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	α. Ρεσίφ 1κ/7/12	ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Λ(π.)	71	1453	ε. Κέιπ Τάουν 23/12
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	ε. Ίκων 6/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574	ε. Π. Σαίδη 16/2
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	ε. Τζέντα 18/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	άρχει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘ (π.)	69	9199	α. Ρεσίφ 14/1 για Άλγερία	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (π.)	83	15200	υπό καθέλκυση
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	δ. Κων/πολη 3/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	άρχει Τρινκομλάη
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Σήατλ 28/1 για Ίαπωνία	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	α. Σιγκαπούρη 16/12
Α'Ι'ΚΟΝ	71	27958	α. Κολούμπια 19/1 για Κορέα	ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	ε. Φιλαδέλφεια 16/2
Α'Ι'ΛΑΝΤ (Μάλτ.)	82	5225	στη Λεμεσό 10/12	ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078	ε. Φιλαδέλφεια 9/2
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	α. Λός "Αντζελες 14/2	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	δ. Πειραιά 10/2
Α'Ι'ΝΤΗΛΑ (Μάλτ.)	65	9223	δ. Π. Σαίδη 18/2	ΒΑΓΓΕΛΗΣ (π.)	69	12360	α. Τόκυο 15/2 για Βανκούβερ
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	δ. Κων/πολη 31/11				
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	α. Ν. Όρλεάνη 3/12	ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Λός Πάλαμας 17/2
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	ε. Τσάλνα 8/1	ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	α. Πειραιά 27/1
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	67	29256	άρχει Πειραιά	ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	ε. Φιλαδέλφεια 27/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Χάμπτον 16/2	ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	δ. Έπτανησα 2/12
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	στο Κοτονού 16/1	ΒΑΣΙΛΙΟΣ (δ.)	76	65917	α. Μιζουσίμα 11/1 για Περισκό
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	δ. Παναμά 9/2	ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	άρχει Πειραιά
ΑΚΟΥΑΤΖΟ'Υ	68	25433	ε. Ν. Όρλεάνη 18/2	ΒΕΝΟΥΣ (Μάλτ.)	62	4991	επωλήθη
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Χιούστον 7/2	ΒΕΝΟΥΣ ΝΑΤ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	α. Κοπεγχάγη 18/2 για Ίαπωνία
ΑΚΤΗ	77	17395	ε. Σακάι 3/2	ΒΕΡΑ	65	24314	α. Χιούστον 9/2
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	ε. Γένοβα 21/2	ΒΙΚΤΟΡΥ V (π.)	62	10403	υπό παραλαβή
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Λ (δ.)	70	15165	α. Τάμπα 3/2	ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	δ. Σουέζ 3/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ.)	71	68731	ε. Πειραιά 14/2	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	α. Μέκα αλ Άχμάντι 11/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Τζέντα 15/2	ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Ντάρμπαν 30/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Σαγκάη 30/1	ΒΟΛΤΕΡΑ (π.)	70	3025	στο "Ικόνιο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	69	10722		ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716	α. Τζέντα 12/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.				ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	άρχει Πειραιά
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	δ. Ντουμπάι 29/1	ΓΑΛΛΙΑ	55	9418	άρχει Άλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877		ΓΑΛΛΙΑ	67	37699	άρχει Άλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	α. Μακζανίλο 4/2	ΓΑΛΛΙΑ	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	ρ. Κρίνεονταλ 15/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	10006	α. Π. Σουδάν 16/1 για Σουέζ
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	δ. Ντουμπάι 14/1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	59	12299	επισκευές Μουτάσα
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	ε. Σάντος 16/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	64	22062	άρχει Πειραιά
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	μετατρέπεται Σέμεντ Κάρριερ	ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	81	5491	α. Μπότγουντ 16/2
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	υπό παραλαβή	ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	67	13091	α. Σιγκαπούρη 15/2
ΑΛΚΜΗΝΗ Α. (Μ.)	57	8898	άρχει Χώγκεσαντ	ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Μάλτ.)	68	28879	ε. Κοπέρ 8/2
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	άρχει Πειραιά	ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	α. Λεμεσό 14/2
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	άρχει Πειραιά	ΓΙΟΥΝΙΤΥ IV (π.)	70	9069	άρχει Μαλάνακ Μπαίη
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	δ. Π. Σαίδη 18/2	ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	στη Λός Πάλαμας
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	ε. Μουπάσα 11/2	ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	υπό παραλαβή
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	α. Ντακάρ 2/2	ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	α. Φρήμαντλ 11/2
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	ε. Σάντος 20/2	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μάλ.)	59	8647	επισκευές Πειραιά
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Σάο Σεμπαστιάο 7/2	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)		10073	επισκευές Γκνάνσκ
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	επισκευές Γιοκοχάμα	ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (μ.)	66	3849	α. Σαβόνα 8/2
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Μπλάφ 18/2	ΓΚΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Άλεξάνδρεια 16/2
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	άρχει Πειραιά	ΓΚΑΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Άννα Μπαίη 15/2
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	άρχει Καράτσι	ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Αύγουστα 16/2
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	άρχει Πειραιά
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	α. Π. ντέ Μπούκ 10/2	ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	άρχει Πειραιά
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231	α. Μπιλμπάο 30/1	ΓΚΑΛΑΝΤ'Ι'ΝΤ	65	1222	α. Τεϊνγκσούβ 17/2
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	67	21457	δ. Παναμά 29/1	ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στην Καζαμπάνκα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	ε. Γιούροπορτ 19/2	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ	62	8530	α. Μοντεβιδέο 12/2
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Λός "Αντζελες 21/2	ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	α. Ν. Όρλεάνη 6/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Ρίτσονς Μπαίη 11/2				

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	ε. Βιτόρια 17/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι (n)	65	21261	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ n	70	11525	δ. Σουέζ 10/12
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	μετ. «ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ»
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΝΤΥ (n)	63	8628	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 17/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'Ι'ΟΝ	64	10141	εγκαταλείφθη Περισκό
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (n)	68	9067	δ. Π. Σαΐδ 4/2
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ)	66	36276	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (n)	62	8891	δ. Σουέζ 27/10
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ n	63	10141	δ. Σουέζ 21/1
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	αργεί 'Αλιβέρι
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (n)	68	9070	α. Σουέζ 12/1 για Μπουσίρ
ΓΚΟΥΝΤ ΟΞΑΝ	65	21388	α. Τζέντα 21/12
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ (n)	60	4470	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/1
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΥΤ (n)	68	9079	α. Ούμ Σαΐδ 9/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (n)	68	9067	α. Ούμ Σαΐδ 15/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ)	74	3279	ε. Π. Λίσα 31/12
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ (n)	75	3523	μετον «ΣΗΓΚΑΛΛ IV»
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	α. Ρίο Γκράντε 17/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ (n)	58	8891	Διάλυση Κορέα
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΚΕΤ (n)	67	38636	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (n)	67	42273	αργεί Ν. 'Ορλεάνη 5/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (n)	62	8631	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ n	73	6415	α. Νταμόμ 12/2
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ)	70	9954	μετ. «ΑΡΡΟΥ -»
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (n)	75	3520	στό Μπ. 'Αμπάς 22/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 18/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ (n)	60	7187	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ (Ονδ.)	63	2603	α. Χιούστον 31/12
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (n)	67	38636	α. Πειραιά 10/9
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (n)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΖΚΩΗ (κ)	68	8915	α. Λά Νουβέλ 10/2
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Σιγκαπούρη 19/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. 'Αμβέρσα 15/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ)	81	40357	ε. Σύνδευ 21/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Ριγέκα 18/2
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	α. Κολομπία 7/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Γιβραλτάρ 19/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Κέιτ Τάουν 6/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ)	70	56799	α. Γιούροπορτ 11/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ)	71	56800	α. Σηατλ 14/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ)	72	114710	α. Γιοκοχάμα 15/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ)	73	114933	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (n)	57	9158	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ)	78	126261	επισκευές Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ)	79	126260	α. Φατέχ 16/1 για Ταϊβάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ)	71	102326	αργεί Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (n)	45	2740	αργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ)	60	6235	α. Ρανγκούν 5/2
ΔΑΣΑΚΙ*	72	14334	α. Κέιπ Τάουν 20/2
ΔΑΦΝΗ (μ)	63	30886	αργεί Ν. 'Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. 'Ιτακούι 19/2
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	υπό παραλαβή
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.(n)	61	2981	α. Π. ορ. Σπείνη 20/2
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μόλτ.)	61	7838	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 19/2
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ)	68	50999	α. Λός 'Αντζέλες 30/1
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ντάρμαν 15/2
ΔΩΤΩ	68	35191	δ. Γιβραλτάρ 26/1

ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ)	69	10625	α. Καράτσι 1/2
ΕΒΙΤΑ II (κ)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Γ.Φ.(n)	62	8399	ε. Τζέντα 18/2
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (n)	67	23552	αργεί 'Αστούρια
ΕΚΤΟΡ (κ)	72	4922	επιβλήθη 'Αλλοδαπούς
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ IV (κ)	52	2484	αργεί Πειραιά
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ V (κ)	55	4037	ε. Σάν Φρανσίσκο 14/1
ΕΛΕΝ*	67	27989	αργεί Χώγκσαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Τουμπάρδο 30/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.(δ)	65	38279	α. Π. ντε Μπούκ 18/2
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ)	65	9694	α. Μπρέικ 26/1
ΕΛΛΙΝΑ (κ)	67	24766	α. Γουάμ 17/2 για Αυστραλία
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕ'Ι'Π (Σιγκ.)	82	4280	στη Λάρνακα 10/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (σιγκ.)	81	4280	μετ. «ΝΤΑΟΥΝ» (Σιγκ.)
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΑΟΥΡ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Τζέντα 8/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Σιγκαπούρη 109/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	ε. 'Ιουακούι 6/2
ΕΛΛΗ (Μαλτ)	66	9135	ε. Γκιζάν 2/2
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μόλτ.)	69	12102	α. Χόγκ Κόγκ 24/12
ΕΛΝΤΑΝΙΑ (κ)	65	7498	α. Μονφαλκόνε 27/12
ΕΝΑΜΕΛ (κ)	60	5513	αργεί 'Αστακό
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ II (n)	64	32756	ανάμενει Ντουμπάι
ΕΣΤΙ (n)	72	10351	α. Μπαχραϊν 20/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (n)	59	7059	αργεί Πειραιά
ΕΥΔΟΡΗ (δ)	64	35410	αργεί 'Ιτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Σεπετίμπα 11/2
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Ντόντερ 29/1
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (n.)	69	8676	δ. Παναμά 27/12
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (n)	69	10900	α. Σεβίλλη 2/2
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	αργεί 'Ιτέα
ΖΑΚ (n)	62	10028	αργεί Ρ. Μπλαγκουώτερ
ΖΕΥΣ I (n)	60	17447	«Άλεξάνδρεια 13/2
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	στό Ντάρμαν 15/1
ΖΗΝΑ (λ)	68	31093	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/2
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(n)	66	10051	στό Σινγκάπορ 14/2
ΖΗΝ	79	16379	α. Ρίτοσαντ Μπαϊ 7/2
ΗΡΑ	79	16390	α. Σιγκαπούρη 30/1 για 'Οζάκα
ΗΡΑΚΛΗΣ (n)	57	2875	ε. Σουδάν 8/2
ΗΡΑΚΛΗΣ (λβ.)	58	5266	υπό παραλαβή
ΗΡΑΚΛΗΣ (λβ.)	53	5691	αργεί Πειραιά
ΗΣΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	63	29739	α. Μπαχάμες
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Ρότερνταμ 7/2 για Ν. 'Ορλεάνη
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Μπάρσα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	αργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΡΡΟΣ (n)	63	3293	
ΘΑΣΟΣ (δ) Σιγκ	74	51501	α. Γουέστερνπορτ 20/2
ΘΕΑΝΟ (κ)	69	10650	ε. Γκιζάν 9/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (n)	61	9266	δ. Μπρανομπάτελ 31/12
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ)	58	11765	ε. Πειραιά 31/1
ΘΕΟΧΑΡΗΣ (n.)	68	9803	μετον. «ΑΛΠΣ ΣΤΑΡ»
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ)	60	3847	ε. Πειραιά 18/2

ΘΥΕΛΛΑ (μ)	66	40933	α. Χιούστον 5/2
ΙΜΑ*	68	27989	
ΙΝΔΙΑΝΑ (λβ.)	77	11280	δ. Γιβραλτάρ 24/1
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	ε. 'Ιμνιγκχαμ 22/12
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΟΥΡ (Μαλ)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μαλ)	45	3684	αργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μαλ.)	61	5201	ε. 'Αλεξάνδρεια 17/2
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (n)	61	8999	ε. Μοντεβιδεο 7/2
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (Μαλ)	52	7304	Διάλυση Πακιστάν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μαλ)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ I (n)	70	3971	στόν Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (n)	68	4202	α. Κόλντινγκ 17/2
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Βανκούβερ 8/2
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ)	60	4067	α. Τζέντα 4/2

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (n)	61	10934	αργεί 'Αστακό
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (n)	60	10934	αργεί 'Αστακό
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ (n)	82	15551	ε. Κουνταλάρ 27/12
ΚΑΔΑΜΟΣ (λβ.)	59	5051	αργεί Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (n.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. 'Αμερικής
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ' (n)	60	4240	αργεί Γάνδη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (n)	60	5323	στό Κολόμπο 3/1
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ)	69	4229	δ. Σουέζ 11/2
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. 'Αμβέρσα 21/2
ΚΑΛΥΝ (κ)	69	11430	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΚΑΛΥΨΟ (n)	69	5997	ε. Φλώρινγκ 14/2
ΚΑΝΙΚΑ (n)	60	3840	α. Κουβέιτ 24/1
ΚΑΠΑΛ (κ)	55	1599	α. Μαπούτο 29/12 για Μπέιρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (n)	57	3826	αργεί Π. Ορ. Σπείνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ)	54	10905	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ)	67	8927	α. Σάν Πέτρο 3/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Τουμπάρδο 19/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Σάν Νίκολας 20/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (n)	62	9222	ε. Σιγκαπούρη 14/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	α. 'Ιμνιγκχαμ 21/2 για Ν. 'Υόρκη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ)	66	3168	αργεί Πειραιά
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (n)	66	16301	δ. Μπρανομπάτελ 13/1
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	ε. Π. Σαΐδ 10/2
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ)	71	9206	α. Σιγκαπούρη 7/1
ΚΑΡΡΑΣ (n)	62	10834	δ. Γιβραλτάρ 21/2
ΚΑΣΟΣ (κ)	53	2806	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΑΝΔΑΡΑ*	59	9493	Διάλυση Κίνα
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (n)	81	3900	α. Ντάρμαν 15/1
ΚΑΣΤΛ. (κ)	72	17674	α. Χάλιφα 5/1
ΚΑΣΤΛ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μπέιρα 23/1
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8671	μετον. «ΒΥΡΩΝ I.» (Παν)
ΚΑΤΙΑ Κ.Π.Ε*	57	1324	αργεί Σουδανική 'Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (n)	62	5870	αργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (n)	65	9799	α. Γούνια 8/2 για Τύνιδα
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13894	δ. Ντόντερ 21/2
ΚΕΡΒΑΝ (n)	61	10444	στη Λεμεσό
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑ'Ι'Τ (κ)	67	21706	δ. Κων/πολη 22/1
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΗΣ (Μ)	52	5674	ε. Π. Σαΐδ 31/1
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ)	57	5250	αργεί 'Ελευσίνα
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (n)	61	13308	στόν Πειραιά
ΚΙΛΕΛΙΑ (κ)	75	176009	ανάμενει 'Ομάν 15/2
ΚΛΕΟ I (n.δ.)	59	20880	ε. Ντουμπάι 22/12
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II (μ)	57	4336	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/2
ΚΟΡΑΛ (κ)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ I. (κ)	60	5991	ε. Πειραιά 17/2
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ)	51	7126	αργεί Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	18221	ε. Μ. Μανγκάνου 21/2
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	18221	α. Βανγκαρέ 17/2 για Ουέλινγκτον
ΚΟΥΡΙΟΝ (κ)	59	20514	ε. Ντουμπάι 5/1
ΚΡΑΝΑΟΣ (n)	59	3354	δ. Παναμά 27/1
ΚΡΑΝΤΟΡ (n)	64	2304	α. Μπαλμόρα 11/2
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (n)	60	3995	α. Κορίντο 3/2 για Μπαλμόρα
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΙΣΟΣ (λβ.)	58	5058	επιβλήθη Διαλυτές Πακιστάν
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Νταμάμα 6/2 για 'Ιαπωνία
ΚΥΚΛΟΠΑΣ (λβ.)	57	9118	α. Ντουμπάι 17/11
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	αργεί 'Ιτέα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	ανάμενει Βομβάη 9/1
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ)	65	10596	μεταφορές Περισκό
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (n)	67	26493	αργεί 'Ελευσίνα
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ)	63	24424	α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/1

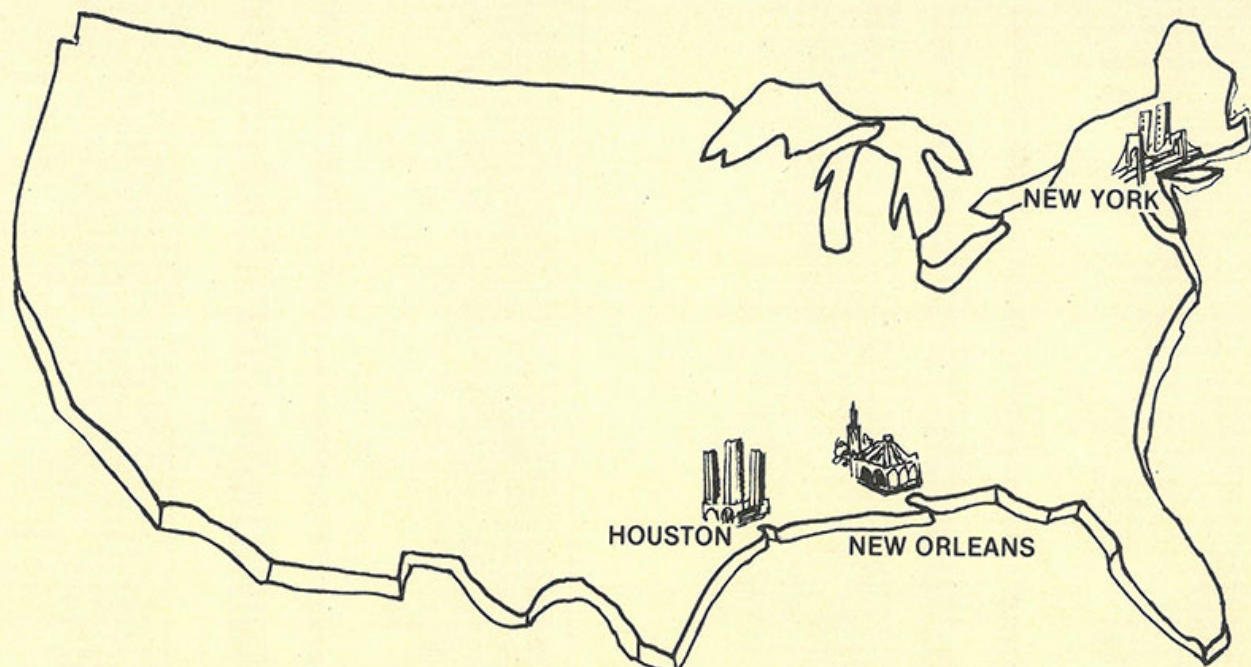
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056	υπό παραλαβή
ΚΩΣΤΗΣ (Μόλτ.)	60	3325	δ. Κων/πολη 16/2
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μόλτ.)	59	6140	αργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (n)	71	13166	α. Βομβάη 15/1 για Σιγκαπούρη
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (n)	58	1590	στό Σάν Χουάν
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ (n)	78	11162	α. Νταμάμα 6/2 για 'Ιαπωνία
ΛΑΡΑ (κ)	56	6921	προσάρεε Τιδάν
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Σιλακάπ 12/2
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ)	69	2993	ε. Π. Νουάρ 21/12
ΛΕΒΑΝΤΕΣ*	77	70983	α. Π. α. Πιέρ 6/2
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ)	60	4088	α. Καζαμπλάνκα 13/2
ΛΕΝΑ*	68	22449	α. Χιούστον 27/1
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (n)	63	8427	ε. Λάος 11/2
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ.(n)	61	8627	ε. Π. Χάρκωτ 9/2
ΛΕΤΑ (κ)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΥΘΕΡΩ (n)	62	14027	α. Ντουμπάι 11/2
ΛΕΥΚΑΣ (κ)	65	2435	δ. Κων/πολη 11/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	δ. Παναμά 11/2
ΛΗΤΩ II (n)	72	6106	α. Λουίς ντι Ρόν 21/2
ΛΙΛΑ (n.)	50	2734	αργεί Σόρζα
ΛΙΛΙΑΝ (n)	64	16323	δ. 'Ελσινόρκ 1

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΙΤΙΖ	69	15808	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Χουέλβα 24/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Άλιβέρι 14/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	ε. Ν. Όρλεάνη 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Μομπιλί 12/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	ε. Πειραιά 18/2
ΟΣΕΑΝ (κ.)	66	10825	ε. Τσιότζια 19/2
ΟΣΕΑΝ Α'ΙΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808	α. Φόρ 18/2
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΣ (δ.)	67	53460	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	67	24128	α. Νικόσια 15/2
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	α. Τζέντα 9/2
ΟΣΕΑΝΙΚΑ	65	28101	άρχει Χώγκεσαντ
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	α. Γιοκοχάμα 20/1
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ II (π.)	61	8816	α. Πειραιά 15/2
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577	α. Βαρκελώνη 21/1
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.)	59	3906	α. Μαλόνα 14/2
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Σάν Νικόλας 1/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7463	ε. Κων/πολη 34/1
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	υπό παραλαβή
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.π.)	73	30087	ε. Άλλοδαπούς
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	α. Ρίο 'Ιανέιρο 10/2
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	άρχει Μπρούκει Μπέη
ΠΑΣΦΙΚ (π.)	66	21883	α. Κέιπ Τάουν 20/7
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	άρχει Χαλκίδα
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (π.)	62	11756	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	άρχει Καμπάνας
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999	άρχει Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Μπ. 'Αίρες 26/1
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	ε. Κάντλα 7/2
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	ε. Τζέντα 15/2
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Τακόμα 20/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577	α. Γκντάνσκ 17/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707	α. Ντομάμ 5/2
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	α. Κέιπ Τάουν 26/1
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Γένοβα 19/2
ΠΛΕΙΑΣ (π.)	64	5654	δ. Δαρδανέλλια 16/2
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Χάμπτον Ε20/2
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Ν. Όρλεάνη 18/2
ΠΟΛΙΔΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Μιλφορντ Χάβεν 17/2
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	στο Όμάν 15/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	άρχει Μπρούκει Μπείη
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825	α. Ντόρμπαν 11/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στο Κατάκωλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (π.)	66	15565	δ. Σουέζ 17/2
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	α. Μορμουγκάο 8/2
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Σήατλ 18/1 για Κορέα
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Π. ορ. Σπείνην 11/2
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ) π.	68	48781	ε. Ρίταρσντς Μπείη 20/2
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977	α. Λας Πάλμας 8/2
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966	ε. Γκουαγιακούιλ 22/1
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (π.)	69	10524	α. Λάγος 28/1
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Σιγκαπούρη 26/1
Π. ΣΤΑΡ II (λιβ.)	66	15393	α. Π. ορ. Σπείνην 16/2 για ΗΠΑ.
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	άρχει Άστακό
ΡΕΓΚΙΝΑ II (π.δ.)	59	12682	α. Κολόμπο 15/2
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ I (π.)	63	15982	α. Σμύρνην 21/2
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Πειραιά 15/2
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	α. Σάντα Μάρτα 2/2
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ.)	67	35540	α. Στιλβόλ 15/2
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ)	62	12040	δ. Κων/πολη 11/2
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (π.)	58	8920	ε. Μπεντί 19/1
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	α. Βαρκελώνη 31/1 για Βεγκάζη

ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)	69	99134	δ. Ντουμπάι 14/2
ΣΑΛΑΜΙ Δ. (π.)	68	15474	α. Μπουένος Άίρες 10/2
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	α. Τενερίφ 10/2
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	ε. Κολόμπο 31/1
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	α. Γιοκοχάμα 15/2
ΣΑΝ ΜΠΟΛΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	α. Χουέλβα 24/11 για Μεσσηνία
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	ε. Σίμα 16/2
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Τζουέμα 6/2
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	δ. Π. Σαϊδ 19/2
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	άρχει Σιγκαπούρη
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	ε. Σαγκάη 7/2
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	α. Ν. Όρλεάνη 11/2
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π.)	57	1674	ε. Σιγκαπούρη 14/1
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	ε. Μπαρνακούιλα 3/2
ΣΑΝΤΟΣ II (π.)	57	9433	ε. Βαρκελώνη 21/2
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	δ. Κων/πολη 8/2
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.)	76	43143	δ. Σουέζ 28/1
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	ε. Μπάρ 8/2
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874	άρχει Γκρήμσταντ
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	ε. Άμβέρσα 19/2
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	ε. Πειραιά 13/2
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Πόρτλαντ 6/2
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Άβιλις 8/2
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456	α. Ίμινγκχαμ 7/2 για ΗΠΑ
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ.)	71	8894	α. Σιγκαπούρη 17/2
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	άρχει Σιγκαπούρη
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Σουέμα 28/1
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979	στην Κωνσταντία
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	α. Κουβέιτ 18/2
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλ.)	65	9043	
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	α. Τζέντα 17/2

ΣΗΛΑΚ (Μαλ.)	67	28528	ε. Λισαβόνα 14/2
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963	ε. Άνκα 5/2
ΣΗΛΟΓΓΕΡ (Μαλ.)	65	7047	ε. Μπουένια Βεντούρα 19/1
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλ.)	69	12412	α. Φουτζέιρα 10/2
ΣΗΜΠΑΚ (κ.)	74	33073	α. Τσιτσάνγκ 27/1
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλ.)	69	12411	α. Ν. Όρλεάνη 20/2
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	άρχει Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	δ. Παναμά 9/2
ΣΙΑΕΡΗΣ	72	16406	στο Γκουαγιακούιλ 11/2
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Π. Σαϊδ 19/2
ΣΙΑΒΕΡ ΜΟΥΝ	63	24810	άρχει Γαλαξειδί
ΣΙΡΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ.)	62	7704	ε. Άμβέρσα 22/2 για Λειξές
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομείνι 18/2
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	ε. Άμπιτζάν 6/6
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	άρχει Πειραιά
ΣΟΛΑΝΖ Π. (π.)	60	8294	ε. Κινέζους Διαλυτές
ΣΟΛΟΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Νάπολη 8/2
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	στο Κούρε 22/2
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15765	α. Καζαμπλάνκα 9/2
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	α. Σιγκαπούρη 4/2
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	α. Τσιότζια 25/1
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ν. Όρλεάνη 15/2
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	ε. Μανφρεντίνια 28/1
ΣΤΑΡΓΚΑΝ (κ.)	59	3809	υπό παραλαβή
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Δουνκέρκη 14/2
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	δ. Ντουμπάι 29/1
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά
ΣΤΕ'Υ'Ρ	69	9946	υπό παραλαβή
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5278	α. Θεοιόκη 17/2 για Ντέρνα
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	υπό παραλαβή
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μαλ.)	60	6.646	υπό παραλαβή
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Σιγκαπούρη 5/2
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει Άστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842	α. Τής 20/2
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	α. Ν. Όρλεάνη 10/2
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	άρχει Σετσουμπάλ
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Γάνδη 8/1
ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	54	7930	άρχει Πειραιά
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλ.)	58	6492	άρχει Άστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910	άρχει Πειραιά
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	άρχει Πειραιά
ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	δ. Κων/πολη 14/2
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	ε. Λιανγινγκάν 10/1
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (π.)	60	8070	προσάραξε Άβδνα
ΤΡΑΜΟΥΤΑΝΑ	71	20670	ε. Τζέντα 19/2
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	ε. Σιμονοσέκι 17/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	α. Χάμπτον 6/1 για Άλγερία
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Χάμπτον 28/12 για Φορτολέζα
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'Λ	72	18723	ε. Χάμπτον 9/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	α. Λούπ Τέρμιναλ 28/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	δ. Παναμά 7/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Ν. Όρλεάνη 10/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	δ. Παναμά 16/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Σάροχ 8/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	δ. Ντουμπάι 13/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230	υπό παραλαβή
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	α. Σύνδεύ 18/1
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	άρχει Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Μασσαλία 17/2
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	ε. Τούκαπαν 4/3
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	ε. Κολομπία 3/2
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	ε. Σπετιέμα 3/2
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Τζέμπελ Άλι 21/1
ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	4	16299	ε. Φιλαδέλφεια 16/2
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	δ. Ντόβερ 7/2
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	α. Ν. Όρλεάνη 14/2
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Κούλ-ντέ-Σακ 15/2
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Φιλαδέλφεια 8/2
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (π.)	74	8869	δ. Παναμά 12/1
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	υπό παραλαβή
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	υπό παραλαβή
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (π.)	71	22523	α. Π. Σαϊδ 16/2
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	α. Θέοντα 18/2
ΦΟΙΒΟΣ (λιβ.)	58	5063	ε. Πακιστανούς Διαλυτές
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	α. Ντόρμπαν 22/1 για Μαπούτο
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	ε. Κούλ-ντέ-Σακ 3/2
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Τομασίμα 10/2
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Μόντρεαλ 10/11
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122.945	ε. Τζέντα 21/12
ΦΡΕΝΤΣΙΠ I.	59	1229	υπό παραλαβή
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	πρώην «Φρίγκο Κουήν»
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (π.)	60	3563	ε. Λά Γκουλέτ 19/2
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	ε. Πειραιά 2/11
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)	61	1695	α. Λας Πάλμας 31/12
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Τόρεν Πόιντ 29/1
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Σιγκαπούρη 5/2
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	υπό παραλαβή
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	α. Δουνκέρκη 18/2
ΧΕΛΜΑΡ (π.)	60	4657	α. Σιγκαπούρη 24/8
ΧΕΡΟ (π.)	57	1368	α. Φερόλ 13/2
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Ν. Χριστουγέννων 13/2
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	άρχει Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4999	δ. Σουέζ 17/2
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σινκ.)	57	6229	ε. Βοστώνη 3/2
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	α. Φλάσινγκ 6/1
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρώην «Κασκιδότος»
ΨΑΡΑ ΦΑΛΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΚΕΑΝΙΑ (π.)	62	10530	δ. Π. Σαϊδ 19/2
ΩΣΤΡΑΛ (π.)	67	2938	α. Πειραιά 21/12 για Άλβανία

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 Supply



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 reliability



A name that thrives on experience, on attention to those details that add up to a diesel engine of supreme overall economy.

On a consistent philosophy that combines experience of successful design with the needs of the future—meaning more economy without cutting reliability. On a service organization that responds with great speed and efficiency. On engines like the RLB, itself a byword for reliability. On our medium-speed Z/ZA 40 and AS/AT 25 engines that are operating reliably on heavy fuel oil like their low-speed brothers.

And the epoch-making RTA Superlongstroke, too, will be as reliable as Sulzer tradition demands. With any Sulzer diesel engine—in the past, present and the future—you can be sure it is a result of a research and development programme finely tuned to market requirements. Indeed, our name depends on it.

Sulzer reliability 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