

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Απριλίου 1984
Αρ. Φύλλου 1173/932

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1173/932 ΔΡΧ. 100

15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1984



KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

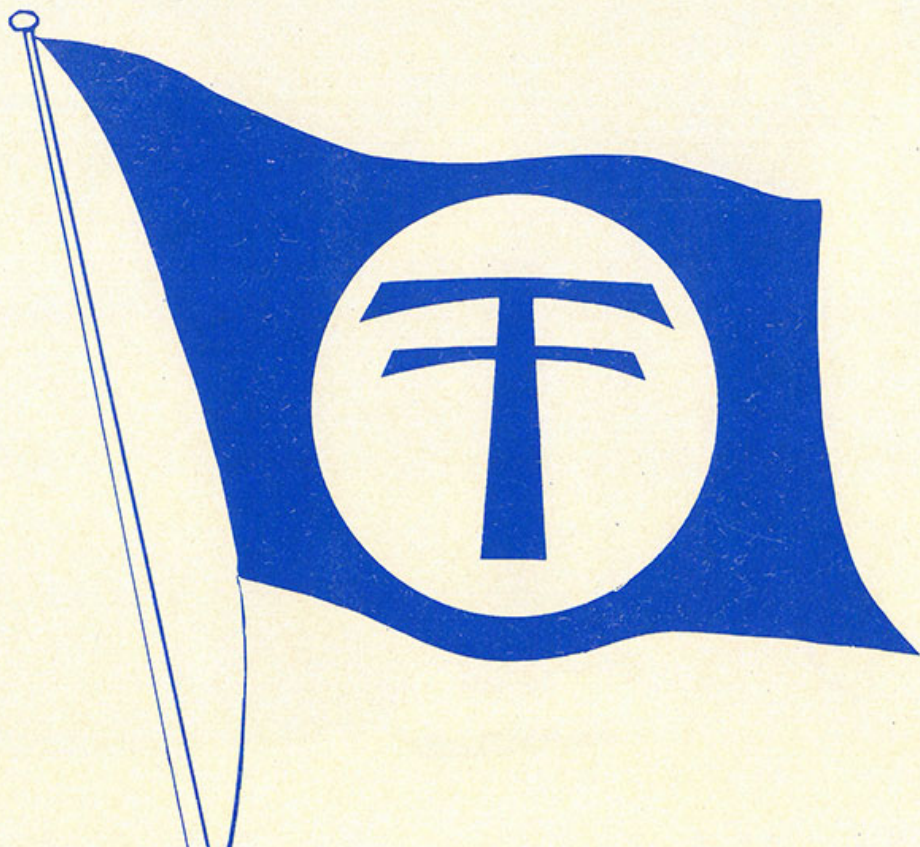
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

Trade & Transport Inc. (Greece)

Ships Managers - Operators



Flies over
20 First class units



ADDRESS:

**FILONOS 61-65 GR 185 35 PIRAEUS
PO BOX 80104 GR 185 10 PIRAEUS**

PHONE: 41190.41-8

TELEX: 21-2627 21-1279

CABLES: SEARUN PIRAEUS

NEW YORK AGENTS:

Brokerage & Management Corp.

*90, Broad Street, New York N.Y. 10.004
Telephone (212) 425-3730*

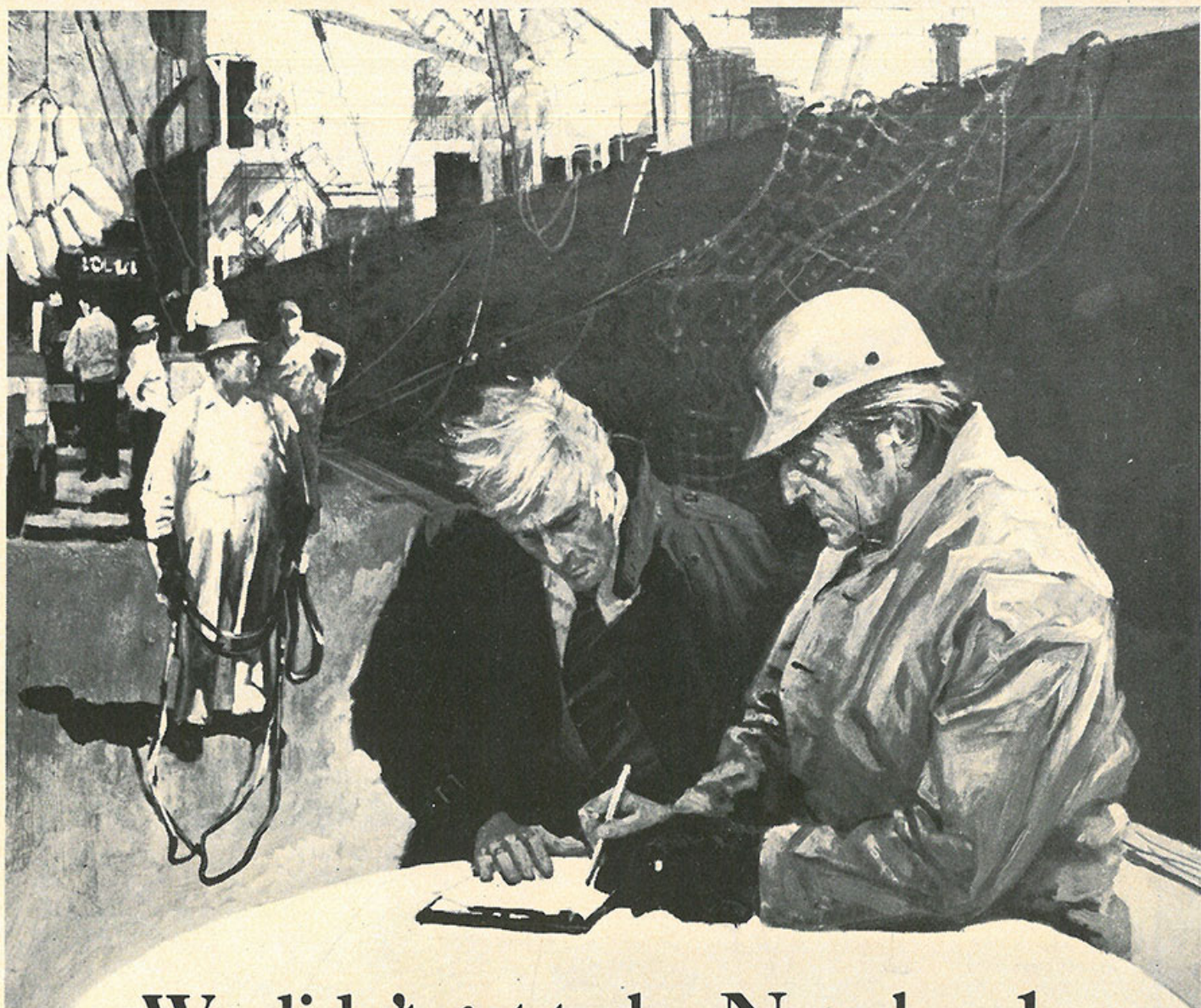
Cables: Searunner

Codes: New Boe Code

Telex: ITT 710 - 581 - 3866

RCA 222211

WWT 620053



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

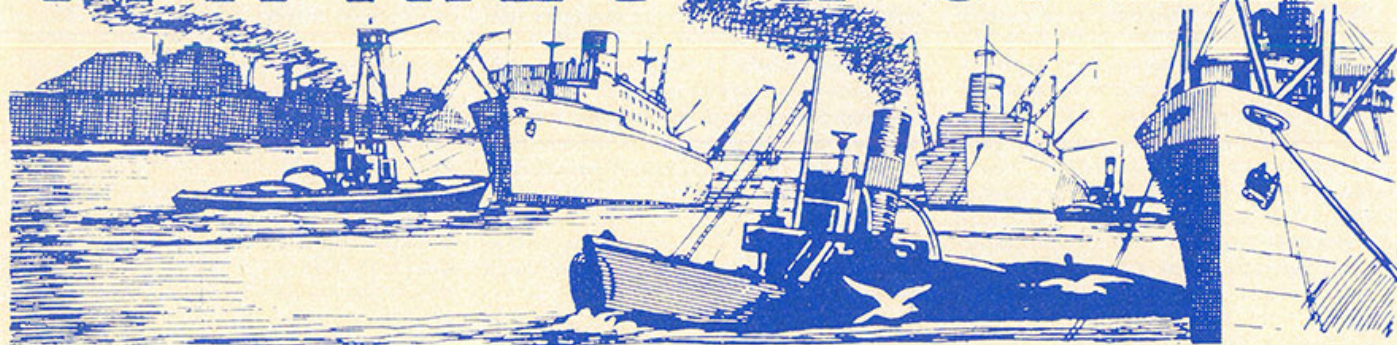
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1173/932

15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

”Αμεση κατάργηση τής ανακυκλώσεως

Η απογραφή των νέων ναυτικών βάσει του Π.Δ. 29/84 για τον προσδιορισμό της έννοιας του νέου ναυτικού έληξε τυπικά την περασμένη Τρίτη 10 Απριλίου και ουσιαστικά την Παρασκευή, γιατί υπήρξε και μία σιωπηρή παράταση της σχετικής προθεσμίας που όριζε το εν λόγω Π.Δ. Τα τελικά αποτελέσματα της απογραφής δεν ήταν δυνατόν να υπάρχουν ως προχθές, υπάρχουν όμως αποτελέσματα μέχρι τις 31 Μαρτίου και από αυτά προκύπτει εκείνο που γνωρίζουμε όλοι: “Οτι, δηλαδή, εκτός από τους Α' πλοιάρχους, πρόβλημα ανεργίας δεν υπάρχει για κανέναν άλλο κλάδο, αυτοί που βρίσκονται εκτός πλοίων είναι πολύ λιγότεροι από εκείνους που ήταν εκτός πλοίων στις καλές εποχές, τότε που η Ναυτιλία βρισκόταν στην πλήρη άνθισή της. Και το

άμεσο συμπέρασμα που προκύπτει από τα αποτελέσματα της απογραφής είναι ότι η ανακύκλωση πρέπει να σταματήσει άμεσα για όλους τους κλάδους, εκτός από τους Α' πλοιάρχους και μέχρις ότου επιτευχθεί η απορρόφησή τους με βάση τις προτάσεις της Ένώσεώς τους που δημοσιεύονται σε άλλη στήλη, ή με τη βελτίωση της αγοράς όποτε θα χρειασθούν για την επάνδρωση των πλοίων που θα ξεκινήσουν από τα άγκυροβόλια παροπλισμού και εκείνων που θα προτιμήσουν πάλι το εθνικό νηολόγιο αφού δεν θα υπάρχει το πρόβλημα της ανακυκλώσεως και τα διάφορα άλλα αντικίνητρα που εμποδίζουν τον επαναπατρισμό τους.

Βεβαίως για την κατάργηση της ανακυκλώσεως χρειάζεται νομοθετική ρύθμιση. Μέχρις ότου επιτευχθεί αυτή η

νομοθετική ρύθμιση χρειάζεται να λάβει ο Υπουργός και άλλες πρωτοβουλίες για να διευκολύνει και άλλες κατηγορίες πλοίων, όπως έγινε με τα νεότευκτα. Στην ίδια κατηγορία μπορούν να ενταχθούν, λόγω χάρη, και τα πλοία ναυπηγήσεως της τελευταίας δεκαετίας τα οποία προτίμησαν το εθνικό νηολόγιο και να γίνουν και όλες οι άλλες ρυθμίσεις που προτείνονται μεμονωμένα από πλοιοκτήτριες εταιρίες προκειμένου να διευκολυνθούν τα πλοία, για να σταματήσουμε, επί τέλους, να επιδοτούμε τις ξένες αεροπορικές εταιρίες σε βάρος της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

Καιρός για άλλες καθυστερήσεις δεν υπάρχει.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

Τό δεκαπενθήμερο

Αϊσιο τέλος στη σύμβαση

Επαναλαμβάνουμε τον ίδιο τίτλο που χρησιμοποιήσαμε στο άμεσως προηγούμενο τεύχος για το θέμα της συλλογικής συμβάσεως των ποντοπόρων πλοίων, αλλά αυτή τη φορά χωρίς ερωτηματικό και σπεύδουμε να υπογραμμίσουμε ότι η απογραφή του συμφωνητικού, την περασμένη Τρίτη, μεταξύ του γενικού γραμματέα της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη και του προέδρου της Ε.Ε.Ε. κ. Αριστ. Καραγιώργη αποδεικνύει ότι επρὶν τάνευσε το πνεύμα της διατηρήσεως συνεργασίας, καταννοήσεως και δημοψυχίας μεταξύ των κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας που αποτελεί καίρια προϋπόθεση για να ξεπεράσουν τα σημερινά προβλήματα και με την κοινή προσπάθεια πλοιοκτητών και ναυτικών να επιβιώσει η εθνική Ναυτιλία και να ενισχυθεί περαιτέρω το ελληνικό πλοίο που αποτελεί την πηγή της ευημερίας των ναυτι-

κών μας και ζωτικό αίμοδότη της εθνικής μας οικονομίας.

Με τις ρυθμίσεις που γίνονται με την επιτευχθείσα συμφωνία οι ναυτικοί μας εξασφαλίζουν τη διατήρηση του εισοδήματός τους παρά τον πληθωρισμό και εξασφαλίζουν και κάτι ακόμη επί πλέον και αυτό τη στιγμή που τα περισσότερα πλοία δεν μπορούν να καλύψουν τα ημερήσια έξοδα και η επί πλέον δαπάνη που θα χρειασθεί για την πληρωμή των αυξημένων αποδοχών πρέπει να εκταμιευθεί, εάν υπάρχει «κάς φλόου», και στη συνθηθέστερη περίπτωση να προέλθει από δανεισμό από τις Τράπεζες οι οποίες στο σύνολό τους σχεδόν εξακολουθούν να βοηθούν τον ελληνικό εφοπλισμό να ξεπεράσει τις δύσκολες ημέρες που προκαλεί η παρατεταμένη για τρίτη χρονιά ναυτιλιακή κρίση.

Τη διατήρηση ύψηλου πνεύματος συνεργασίας, καταννοήσεως και δημοψυχίας που αποβλέπει στη σωτηρία του εθνικού στόλου διατηρεί και πάλι η μονίμως αρνητική θέση της διοικήσεως της ΠΕΜΕΝ και της αποκληθείσης διοικήσεως του 5% της Ένώσεως Ναυτών, οι οποίες χαρακτηρίζουν απαράδεκτη τη συμφωνία, και, όπως προκύπτει από σχετική ανακοίνωσή τους, προετοιμάζονται για κινητοποιήσεις στις οποίες αυτές οι διοικήσεις αυτών των δύο οργανώσεων οι οποίες φραστικά τάσσονται εναντίον οποιασδήποτε παρεμβάσεως στα έσωτερικά μας, επιζητούν τη συμπάρσταση των ξένων και οι οποίοι δεν χωρεί καμμία αμφιβολία ότι θα παράσχουν τη ζητούμενη συμπάρσταση αφού έτσι ελπίζουν ότι θα εξουδετερώσουν τον ελληνικό στόλο για να ενισχύσουν τους εθνικούς τους στόλους και να πάρουν αυτοί τη δουλειά των Ελλήνων ναυτικών. Χρειάζεται συνεπώς, να επέμβουν δραστηρικά όλοι οι επαγγελματίες Έλληνες ναυτικοί και να εξουδετερώσουν οι ίδιοι κάθε προσπάθεια αναταραχής στα πλοία, ή οποία

θά είναι κυριολεκτικά καταστρεπτική πρωτίστως για τα δικά τους συμφέροντα.

Οι εξελίξεις που οδήγησαν στην ύπογραφή του συμφωνητικού για τη σύμβαση των ποντοπόρων άρχισαν το πρωί της περασμένης Δευτέρας όταν πραγματοποιήθηκε συνάντηση εκπροσώπων της ΠΝΟ και της Ε.Ε.Ε. Στη συνάντηση αυτή από την πλευρά του έφοπλισμού προτάθηκε αύξηση των αποδοχών κατά 15% για όσους λαμβάνουν μισθούς άνω των 40.000 δραχμών, δραχμική αύξηση 6.000 δραχμών για τους μισθούς κάτω του ανωτέρω όριου και προσδιορισμός του κατωτέρου μισθού στις 28.000 δρχ. Η πρόταση αυτή συζητήθηκε την Τρίτη στην Έκτελεστική Έπιτροπή της ΠΝΟ, η οποία, μειοψηφούντων, ως συνήθως, των εκπροσώπων της ΠΕΜΕΝ και της ΠΕΝΕΝ, διατύπωσε αντιπρόταση που προέβλεπε αύξηση 18% για μισθούς άνω των 40.000 δραχμών, δραχμική αύξηση 7.000 δραχμών για μισθούς κάτω του ανωτέρω όριου και καθορισμό του κατωτέρου μισθού στις 29.000. Επίσης η Έκτελεστική Έπιτροπή της ΠΝΟ εξουσιοδότησε τον γενικό γραμματέα κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη να χειρισθεί το θέμα των περαιτέρω διαπραγματεύσεων και έπειτα από επανειλημμένες συναντήσεις και διαβουλεύσεις έπληθε συμφωνία και υπεγράφη την ίδια ημέρα συμφωνητικό που προβλέπει τις κατωτέρω αυξήσεις για το χρονικό διάστημα από 1.1. - 31.12.84:

• Οι μισθοί από 19.620 - 26.210 σε 29.000 δρχ. μηνιαίως.

• Οι μισθοί από 26.211 - 38.125 αυξάνονται κατά 7.000 δρχ. μηνιαίως.

• Οι μισθοί από 38.126 δρχ. και άνω αυξάνονται κατά 18% μηνιαίως.

Επίσης τα επιδόματα που εκφράζονται σε ποσά καθώς και η άμοιβή για τις έξτρα εργασίες αυξάνονται κατά 18% ενώ το αντίτιμο τροφής καθορίζεται σε 400 δραχμές ή μερσίως.

Ο πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπιστών κ. Άριστ. Καραγεώργης σε σχετική δήλωσή του την περασμένη Τρίτη υπογράμμιζε τα εξής:

«Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις αυτές οι συνολικές αποδοχές των ναυτικών αυξάνονται κατά μέσον όρο κατά 19%. Είναι μία αύξηση που δόθηκε από την πλοιοκτησία με πνεύμα

καταννοήσεως και συμπαραστάσεως προς τους ναυτικούς. Αύξηση σημαντικά ύψηλή κάτω από τις δυσμενέστερες συνθήκες που εξακολουθεί και σήμερα να αντιμετωπίζει το ελληνικό πλοίο. Το Συμφωνητικό αυτό επιβεβαιώνει, για μία ακόμα φορά, την παραδοσιακή σύμπνοια και συνεργασία των δύο φορέων της ελληνικής ναυτιλίας, του έφοπλισμού και του ναυτεργατικού δυναμικού μας».

Έξ άλλου ο γεν. Γραμματέας της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης σε ανάλογη ανακοίνωση ανέφερε:

«Οι αυξήσεις και αναπροσαρμογές (που έπέρχονται με τη συμφωνία) κυμαίνονται σε ποσοστά από 18% μέχρι 25,8% και στην περίπτωση του μη προσοντούχου καθαριστή στο 47,8%. Έτσι οι αποδοχές του ναυτή αυξάνονται κατά 21,4% του ναυκλήρου και του θαλαμηπόλου κατά 19,7% του βασικού μαγειρού και θαλαμηπόλου κατά 24,2%, του λιπαντή κατά 25,6% και των δοκίμων πλοιάρχων και μηχανικών κατά 25,8%.

Συνάδελφοι, προστίθεται στην ανακοίνωση,

Οι γνωστές σε όλους δύσκολες και δυσμενείς συνθήκες στο χώρο της ναυτιλίας δεν επέτρεψαν μεγαλύτερες αυξήσεις, ούτε την ικανοποίηση άλλων βασικών και δίκαιων αιτημάτων από τα οποία δεν παραιτηθήκαμε αλλά αναβάλαμε τη διεκδίκησή τους.

Σε αυτή την κρίσιμη φάση για τη ναυτιλία μας είχαμε υποχρέωση να ενεργήσουμε με περίσκεψη και αυξημένο αίσθημα ευθύνης παρά τις τυποποιημένες κατηγορίες ότι ξεπουλάμε τάχα τα συμφέροντα των ναυτεργατών.

Είχαμε υποχρέωση σαν Έλληνες ναυτικοί να συμβάλλουμε στη διατήρηση των πλοίων κάτω από την Έλληνική σημαία, εξασφαλίζοντας έτσι εργασία στους συναδέλφους μας, με τη ζωηρή έλπίδα και τη βέβαιη προοπτική ότι γρήγορα θα ξανάρθουν καλύτερες μέρες για τη ναυτιλία μας και την έθνική μας οικονομία».

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Αιφνιδίασε η διοίκηση της Ένώσεως Πλοιάρχων με το υπόμνημα που υπέβαλε στον ύπουργό κ. Γιώργο Κασιφάρα για τα

πιεστικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η πλοιαρχική τάξη, μεταξύ των οποίων την πρώτη θέση κατέχει το πρόβλημα της άνεργιας. Καί αυτό όχι κυρίως για την προβολή των προβλημάτων, που άλλωστε είναι γνωστά και έχει υποχρέωση να τα προβάλει, αλλά επειδή συνόδευσε την επισήμανση των προβλημάτων αυτών με υποδείξεις για λύσεις έφικτες και άμεσα υλοποιήσιμες. Η διοίκηση όμως της Ένώσεως Πλοιάρχων αιφνιδίασε και με μία άλλη ενέργειά της, την επίσκεψη πολυμελούς αντιπροσωπείας της στη Χίο όπου σε μεγάλη συγκέντρωση πλοιάρχων και άλλων ναυτικών εξέθεσε τις αντιλήψεις της για όλα τα προβλήματα που απασχολούν τους πλοιάρχους και γενικότερα τους ναυτικούς μας και επί πλέον απάντησε εύθαρως και χωρίς δολιχοδρομίες σε όλα τα ερωτήματα που έτέθησαν στη συγκέντρωση.

Για την επίσκεψη στη Χίο θα επανέλθουμε στο τέλος του σημειώματος αυτού επειδή προέχει να σημειώσουμε τις προτάσεις της διοικήσεως της Ένώσεως Πλοιάρχων για την αντιμετώπιση κυρίως του προβλήματος της άνεργιας — πολλές από τις οποίες έχουν υποδειχθεί στο πρόσφατο παρελθόν από τις στήλες αυτές — αλλά και των άλλων προβλημάτων της πλοιαρχικής τάξεως.

● Για την καταπολέμηση της άνεργιας η Ένωση Πλοιάρχων ζητεί να απασχοληθούν άνεργοι πλοίαρχοι στα παροπλισμένα πλοία, να μη χορηγείται σημείωμα μη προσφερομένου Γ' πλοιάρχου έφ' όσον υπάρχουν άνεργοι πλοίαρχοι Α' που δέχονται να ναυτολογηθούν σαν «τρίτοι», να μην ενεργοποιηθεί η διαδικασία εκδόσεως άδειών ικανότητας, να προσληφθούν άνεργοι πλοίαρχοι στις θέσεις που δημιουργούνται στο ΓΕΝΕ καθώς επίσης στο ΥΕΝ, ΝΑΤ, Οίκο Ναύτου, ΟΛΠ, Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων και τις άλλες υπηρεσίες αρμοδιότητας του Υπουργείου, να προσληφθούν πλοίαρχοι σαν ειδικοί επιθεωρητές λιμένων στον ΟΛΠ και σε όλα τα λιμενικά ταμεία και σε όλα τα λιμεναρχεία και τους λιμενικούς σταθμούς που παρουσιάζουν ιδιαίτερη κίνηση, να προσλαμβάνονται πλοίαρχοι σαν κυβερνήτες πυροσβεστικών πλοίων και να σταματήσει η εκπαίδευση πυροσβεστών σαν κυβερνητών τέτοιων πλοίων, να διερευνηθούν οι ανάγκες άλλων χωρών σε πλοιάρχους για να προωθηθούν Έλληνες πλοίαρχοι, να κατα-

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS

SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962

4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



βληθούν ιδιαίτερες προσπάθειες από το Κράτος για να ανακοπεί το ρεύμα φυγής των πλοίων από το έθνικό νηολόγιο και να θεωρηθεί το έπαγγελμα του πλοίαρχου κορεσμένο.

Είναι αναμφισβήτητο ότι οι περισσότερες από τις υποδείξεις αυτές, με τις οποίες μπορεί να άμβλυνθεί αισθητά το πρόβλημα της ανεργίας των Α' πλοίαρχων, είναι δυνατόν να υλοποιηθούν άμεσα χωρίς χρονοβόρες διαδικασίες και αποτελεί υποχρέωση του 'Υπουργείου να προχωρήσει άμεσα στις επιβαλλόμενες ρυθμίσεις, γιατί πέρα από την άμβλυνση του προβλήματος της ανεργίας θα επιφέρουν και γενικότερο καλό στον τόπο αφού σε ειδικές θέσεις θα τοποθετηθούν κατ' έσοχον ειδικοί.

● Για το συνταξιοδοτικό, δηλαδή τον καθορισμό της συντάξεως του πλοίαρχου στο 80% του συμβατικού μισθού, ζητείται η τήρηση των υπεσχημένων και πραγματικά ή αναληφθείσα από τον 'Υπουργό δεσμεύση για το θέμα αυτό δεν μπορεί παρά να οδηγήσει στην ταχεία ρύθμιση του αιτήματος, η έκκρεμότητα του οποίου προβληματίζει και τους εν ενεργεία και τους συνταξιούχους πλοίαρχους.

● Για τη ναυτική εκπαίδευση ζητείται — και πολύ όρθα — να παρέχεται μόνον στους νέους εκείνους που αποδεδειγμένα θα ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, και επί πλέον να υπάρξει αναβάθμιση, εκσυγχρονισμός και παραλληλισμός με το επίπεδο της ναυτικής εκπαίδευσης που παρέχεται σε άλλες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες και να υπάρξει δυνατότητα μετεκπαίδευσης σε ναυτικές ακαδημίες.

● Για την περίθαλψη του Οίκου Ναύτου ζητείται — επίσης πολύ όρθα — η διατήρηση του θεσμού της ελεύθερης επιλογής ιατρού αλλά η άμοιβή να καταβάλλεται από τον Οίκο Ναύτου και όχι από τους ασφαλισμένους, η παροχή του δικαιώματος επιλογής καθηγητών και ύφηγητών που θα άμβλυνται από τους ασφαλισμένους οι οποίοι εν συνεχεία θα είσπραττούν από τον Οίκο Ναύτου το ποσό που καθορίζει το κρατικό τιμολόγιο για το μη συμβεβλημένο ιατρό, η δημιουργία νέων περιφερειακών κέντρων υγείας του Οίκου ναύτου για να άποφευχθεί ο συνωστισμός στις κεντρικές υπηρεσίες 'Αθηνών, Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, η άμεση ενεργοποίηση των τελειότατου τύπου μηχανημάτων, ακτινολογικών, μικροβιολογικών κλπ. που έχουν αγοράσει στο παρελθόν και δεν χρησιμοποιούνται ακόμη, η πρόσληψη ικανού αριθμού ιατρών, η σύναψη συμβάσεων με κάθε φαρμακείο χωριστά και όπου υπάρχει άρνηση να δημιουργείται φαρμακείο του Οίκου Ναύτου, η έκδοση ατομικών βιβλίων — συνταγολογίων, η παροχή ύγειονομικής περιθάλψεως από τον Οίκο Ναύτου στους σπουδαστές του ΚΕΣΕΝ και ΔΣΜΑΕΝ και στα μέλη των οικογενειών τους, η κατάργηση του ορισμένου αριθμού επισκέψεων στους ιατρούς ειδικότητας και η ενήμερωση των ασφαλισμένων για να σταματήσει η σπατάλη προς όφελος τρίτων που γίνεται σήμερα σε μεγάλη έκταση.

Οι έπισημάνσεις της 'Ενώσεως Πλοίαρχων στον τομέα της περιθάλψεως είναι και-ριες και πρέπει να μελετηθούν έπισημαμένα από το 'Υπουργείο και τον Οίκο Ναύτου.

● Για τις διώξεις σε βάρος των πλοίαρχων που άσκούνται έπειδή έχουν φορτωθεί σ' αυτούς εύθυνες που ανήκουν σε άλλους ζητείται — όρθότατα επίσης — η αναμόρφωση του ΚΙΝΔ και η ίδρυση των ναυτικών δικα-

στηρίων.

● Για τις φορολογικές άπαλλαγές των πλοίαρχων ζητείται η ύποστήριξη από το 'Υπουργείο του φορολογικού νομοσχεδίου που αναφέρεται στο δικαίωμα εισαγωγής ιδιωτικού αυτοκινήτου με μειωμένους φόρους και τον διπλασιασμό του όριου ατελείας για την εισαγωγή ειδών οικιακής χρήσεως.

Πρίν πούμε λίγα λόγια ακόμη για τη συγκέντρωση της Χίου, θα έπιμείνουμε σε μία έπισημάνση της 'Ενώσεως Πλοίαρχων την ό-ποία θεωρούμε εκ των «ούκ άνευ»: 'Αναφερόμεθα στην έπισημάνση προς την Πολιτεία για τη λήψη όλων των ένδεικνυομένων μέτρων για την άνακοπή της ύποστολής της 'Ελληνικής σημαίας και την ένίσχυση της άνταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι αυτό και χαιρόμεθα ιδιαίτερα που η κυριότερη όργάνωση των ναυτικών μας, η 'Ενωση Πλοίαρχων, τό έπισημαίνει. Γιατί χωρίς πλοία με 'Ελληνική σημαία δεν υπάρχει μέλλον ούτε για τους ναυτικούς μας, ούτε για τον τόπο.

Για τη συγκέντρωση της Χίου έχομε να παρατηρήσουμε ότι μέχρι τώρα οι ναυτόποιοι και οι έπαρχίες άποτελούσαν κέντρο έξορμήσεων των γνωστών συνθηματολόγων οι ό-ποιοι με τό πρόσχημα δήθεν της προστασίας των ναυτικών μας προσπαθούν να καταστρέψουν την 'Ελληνική Ναυτιλία γιατί τη θεωρούν άλλο στά χέρια των δυτικών συμμά-χων. 'Ηδη από την έπίσκεψη στη Χίο άποδεικνύεται ότι άρχισε να πνέει ένας άνεμος που δείχνει ότι οι ναυτικοί των έπαρχιών δεν θα παραμείνουν βορά στις διαθέσεις των έ-χθρών της Ναυτιλίας — η διοίκηση της 'Ενώ-σεως Πλοίαρχων θα συνεχίσει τις περιο-δείες στους ναυτότοπους και σε άλλες έπαρ-χίες άρχίζοντας από την 'Ανδρο.

ΝΑ ΤΟΥΣ ΑΠΟΜΟΝΩΣΟΥΝ

'Εχθροί της 'Ελληνικής Ναυτιλίας δεν βρί-σκόνται μόνον στο έξωτερικό, υπάρχουν δυ-στιχώς και «έντός των πυλών» και αυτοί εί-ναι οι πλέον επικίνδυνοι γιατί πλήττουν «εκ των ένδον» τό ελληνικό πλοίο, του οποίου έ-πιζητείται η καταστροφή, η πλήρης έξουθέ-νωση του, έπειδή τό θεωρούν άλλο στά χέ-ρια του ΝΑΤΟ, των 'Ηνωμένων Πολιτειών και της ΕΟΚ. Στα πλαίσια αυτής της αντίληψε-ως, που έκπηγάει από κοσμοθεωρητικές και οικονομικοπολιτικές πεποιθήσεις και με-ταφέρει στα «καθ' ήμάς» τη σύγκρουση και τους άνταγωνισμούς των υπερδυνάμεων, έ-χει στηθεί στο έξωτερικό ένας δούρειος ίπ-πος για να έκπορθήσει και να καταστρέψει τό φρούριο της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Οι ά-ποδείξεις είναι καθημερινές και τα σημειώ-νομε όλα αυτά για να αντίληφθούν οι έπαγ-γελματίες ναυτικοί τους κινδύνους που άντι-μετωπίζουν όχι πλέον μακροπρόθεσμα αλλά άμεσα και να άπομονώσουν οι ίδιοι αυτούς που εργάζονται συστηματικά για να τους ά-φήσουν χωρίς πλοία, χωρίς δηλαδή τα μέσα για να άσκήσουν τό έπάγγελμα τους, και τον τόπο χωρίς τη συναλλαγματική πρόσοδο ά-πό τη Ναυτιλία, η όποία, παρά τον περιορι-σμό της λόγω της ναυτιλιακής κρίσεως έξα-κολουθεί να άποτελεί ένα από τα κύρια έρεί-σματα διατηρήσεως του ίσοζυγίου έξωτερι-κών πληρωμών της χώρας σε ένα άνεκό έ-πίπεδο.

Για του λόγου τό άληθές θα παραθέσουμε δύο χαρακτηριστικά πρόσφατα γεγονότα:

Τό πρώτο: Τέσσερα μέλη του πληρώματος υπό 'Ελληνική σημαία πλοίου άπολύθηκαν

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Είς την δημοσιότητα περιήλθον προτάσεις, από πολλού ήδη χρόνου άορί-στος διατυπωθείσαι είς την Κυβέρνησιν, όμάδος ξένων κεφαλαιούχων με έπί κε-φαλής 'Ελληνα έφοπλιστήν, τον κ. 'Αμ-πατιέλλον, περί άναδιοργάνωσης των άκτοπολικών και έξωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών της χώρας, έν συνδυασμώ προς την ίδρυσιν ξενοδοχείων και τουρι-στικών κέντρων.

— 'Ορθώς ό συντάκτης του νομοσχε-δίου περί ναυτικών διπλωμάτων όρίζει ό-τι διά την είς τό μέλλον άπόκτησιν διπλώ-ματος πλοίαρχου, δέον ό ύποψήφιος να κατέχη ένδεικτικών Δ' τάξεως έξατάξιου Γυμνασίου.

— Γενομένων άρχαιρειών της «Πα-νελληνίου 'Ενώσεως Μηχανικών 'Εμπο-ρικών άτμοπλοίων και Βιομηχανικών έρ-γосτασίων» έξελέγησαν εκ νέου οι κ.κ. 'Ιωάννης Πρόκος, Προϊστάμενος της 'Ε-νώσεως, Βασίλ. Τσαγκάρης γεν. γραμμα-τεύς και Νικ. Ρωμανός ταμίας.

— 'Εντατική και άρκετά μέχρι τουδε έ-πιτυχής συνεχίζεται η προσπάθεια των Σοβιέτ προς αγοράν πλοίων, τόσον με-τούς γνωστούς επί πιστώσει όρους όσον και τοίς μετρητοίς. Ούτω αι Σοβιετικά ά-ποστολαί έπέτυχον κατά τό πρώτον δε-καπενθήμερον του 'Απριλίου να αγορά-σουν δύο 'Αγγλικά και ένα Λεττονικών φορτηγών και δύο 'Ολλανδικά ναυαγο-σωστικά.

— 'Εναυλώθη τό α(π «Νικόλας» εκ Σάν Λορέντζο 6.300 τ. διά Μασσαλίαν, Γένο-βαν, Λιβόρνο ή Νεάπολιν 15/-, όψιόν Με-σόγειον όχι άνατολικότερον της Δυτικής 'Ιταλίας 15/6.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 80/15.4.1934)

πρόσφατα, οι δύο λόγω συμπληρώσεως έ-πταμήνου και οι άλλοι δυο τη αίτησή τους. 'Αφού έξοφλήθηκαν με μετρητά σε συνά-λαγμα — η άπόλυση έγινε σε χώρα όπου ύ-πήρχε προξενικό λιμεναρχείο — και έλαβαν όλες τις άποδοχές που έδικαιούντο σύμφω-να με τη συλλογική σύμβαση και την άτομική τους σύμβαση (η έξόφληση έγινε ένώπιον του προξενικού λιμεναρχού) κατέφυγαν στις δικαστικές άρχές της χώρας στην όποια βρι-σκόταν τό πλοίο και κατήγγειλαν τό σκάφος για δόθεν έλλείψεις και με ψευδείς ισχυρι-σμούς για οικονομικές άπαιτήσεις πέτυχαν κατάσχεση του πλοίου για 30.000 δολάρια και επί πλέον ζήτησαν τη συμπαράσταση της ΙΤΦ ή όποία δεν τους παρασχέθηκε έπειδή τό πλοίο έφερε 'Ελληνική σημαία. 'Ολη αυτή ή ιστορία στοίχισε στο πλοίο καθυστέρηση τεσσάρων ήμερών και έπιβάρυνση της πλοιοκτήτριας έταιρίας ή όποία ύποχρεώθη-κε να καταθέσει έγγυητική έπιστολή τραπε-ζης για την κάλυψη του ποσού των 30.000 δολλαρίων που άπαιτούσαν επί πλέον. 'Αλ-λά ούτε η καθυστέρηση του πλοίου, ούτε και οι άλλες έπιβαρύνσεις που προκλήθηκαν ά-πό την ένέργεια αυτή έχουν καμία σημασία, άν και υπό τις σημερινές συνθήκες κάθε πα-ρόμοια έπιβάρυνση μπορεί να άποβεί κατα-λυτική για την τύχη ενός πλοίου. Σημασία έ-χει τό γεγονός ότι οι έν λόγω ναυτικοί (άνθυ-ποπλοίαρχος, Γ' μηχανικός, ηλεκτρολόγος και μάγειρος) όταν έκλήθησαν ένώπιον του προξενικού λιμεναρχού να γνωρίσουν σε έκ-πρόσωπο της πλοιοκτήτριας έταιρίας ποιές

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Τό εξάμηνο ναυτολόγιο

Συνεχίζοντας τις σκέψεις για το NAT επαφάρουμε και πάλι στο προσκήνιο το θέμα της καθιέρωσης του εξαμήνου ναυτολογίου το οποίο μπορεί να εφαρμοσθεί άμεσα και μέχρις ότου υπάρξει η πλήρης αναδιοργάνωση και αναδιάρθρωση που υποδείξαμε στο προηγούμενο τεύχος. Κι' αυτό, γιατί η άμεση ρύθμιση του θέματος αυτού θα ξεκαθαρίσει πολλά πράγματα και κυρίως θα σταματήσει έναν κατήφορο που έχει οδηγήσει σε μία εξύμωρη κατάσταση: Νά αποτελεί και το NAT μία από τις αιτίες φυγής πλοίων από το εθνικό νηολόγιο — όποιος αμφισβητεί αυτή τη διαπίστωση δεν έχει παρά να κάνει μία μικρή επίσκεψη στην 'Ακτή Μισαούλη.

Η πρόταση είναι απλούστατη, γι' αυτό ίσως και δεν υλοποιήθηκε από τότε που την πρότεινε ο υποσημειούμενος: 'Οδηγεί σε απλουστεύσεις που δεν επιτρέπουν παρεμβάσιμους και παραγοντισμούς — για να μην πούμε ενδεχομένως και άλλα. Κάθε ναυτολόγιο, όχι όμως σαν τα σημερινά αλλά με καρμπονωμένες σελίδες για να υπάρχουν τρία ή και τέσσερα αντίγραφα, θα κλείνεται από τον πλοίαρχο σε δύο τακτές ημερομηνίες, στις 30 'Ιουνίου και στις 31 Δεκεμβρίου, ανεξάρτητα από την ημερομηνία έναρξής του, και από την επομένη ο πλοίαρχος θα ανοίγει νέο ναυτολόγιο — χωρίς τη μεσολάβηση οίσιδήποτε — που θα κλείνει στην επόμενη αντίστοιχη τακτική ημερομηνία, και επίσης ανεξάρτητα αν το πλοίο βρίσκεται εν πλώ ή σε λιμάνι. Ένα αντίγραφο του ναυτολογίου μετά το κλείσιμό του θα αποστέλλεται άμεσα σαν συστημένο αεροπορικό αντίκείμενο στο NAT, ένα άλλο στο Μητρώα για την καταχώρηση της υπηρεσίας των ναυτικών και ένα θα κρατείται στο

πλοίο για έλεγχο από οποιαδήποτε λιμενική ή προξενική αρχή (μπορεί να υπάρχει και στέλεχος για ένα τέταρτο αντίγραφο για χρήση της πλοιοκτήτριας εταιρίας). Αυτό σημαίνει ότι μέσα σε ένα μήνα, μέχρι το τέλος 'Ιουλίου και μέχρι το τέλος 'Ιανουαρίου, τα ναυτολόγια όλων των πλοίων θα βρίσκονται στο NAT, και όπως έχει υπολογισθεί από τον υποσημειούμενο μετά από διερεύνηση του θέματος, μέσα σε τρεις μήνες θα έχουν εκκαθαρισθεί ΟΛΑ. Αυτό, εκτός από το ξεκαθάρισμα των λογαριασμών που δεν θα επιτρέπει πλέον αμφισβητήσεις από καμμία πλευρά, ούτε καπελώματα καθ' ύπολογισμό, όπως κάνει τώρα το NAT και έχει εξοργίσει τους πάντες, θα οδηγήσει και στη χρησιμοποίηση προσωπικού (που επί ξημής το χρόνο δεν θα έχει άλλη απασχόληση) σε άλλους καιρίους τομείς για να προωθείται αποτελεσματικότερα η όλη εργασία του NAT. Φυσικά χρειάζεται μία ακόμη προϋπόθεση, ότι δηλαδή ολόκληρο το μηχανογραφικό σύστημα, μαζί με τον ηλεκτρονικό υπολογιστή, θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά από το NAT το οποίο και πληρώνει σήμερα τα έξοδα λειτουργίας της 'Υπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων.

Με το εξάμηνο μπορούν να υπάρξουν και άλλα πλεονεκτήματα, όπως είναι λόγου χάρις μία συνεχής και συστηματική απογραφή του πληρώματος στο σκάφος με στοιχεία που θα αντλούνται από το ίδιο το ναυτολόγιο.

Έκείνο όμως που χρειάζεται είναι να υπάρξει τόλμη για καινοτομίες έφικτες και να εξοβελισθούν αρμοδιότητες που δεν χρειάζονται.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

ήταν οι περαιτέρω απαιτήσεις τους που τους όδηγησαν στην ενέργειά τους δήλωσαν απερίφραστα: «Δεν έχουμε τίποτε εναντίον της εταιρίας και των πλοιοκτητών, εμείς κάνουμε ταξικό αγώνα». Έν συνεχεία οι εν λόγω ναυτικοί εξαφανίστηκαν, δεν παρουσιάστηκαν έκτοτε στα γραφεία της πλοιοκτήτριας εταιρίας, παρά το γεγονός ότι εκλήθησαν εκεί επανειλημμένα.

Τό δεύτερο: Ναύτης που ναυτολογήθηκε σε πλοίο γνωστής για την συνέπεια της ναυτικής εταιρίας βάσει της ανακυκλώσεως, μόλις το σκάφος απέπλευσε από το Ντάρμπαχ για την Εύρωπη δήλωσε στον πλοίαρχο ότι αισθανόταν πόνους στην κοιλιά. 'Ο πλοίαρχος επικοινωνήσε άμεσα με την πλοιοκτήτρια εταιρία η οποία συνέστησε να τον αποβιβάσει στο Κέηπ Τάουν, το πρώτο λιμάνι που θα συναντούσε το πλοίο, όπου και μπορούσε να νοσηλευθεί ανθρωπινά ο ναυτικός. 'Η σκέψη αυτή επικράτησε γιατί αν ο ναυτικός παρέμενε στο πλοίο δεν θα ήταν έφικτη η νοσηλεία του κατά τη διαδρομή του σκάφους προς την Εύρωπη από τη Δυτική 'Αφρική. 'Ο ναυτικός πράγματι αποβιβάσθηκε στο Κέηπ Τάουν, εισήχθη σε νοσοκομείο όπου διαπιστώθηκε ότι δεν είχε τίποτε απολύτως και επαναπατρίσθηκε. Αυτή η ιστορία εστοίχισε στην πλοιοκτήτρια εταιρία μία δαπάνη 4.000 δολλαρίων, παρά ταύτα όμως, άμεσα μετά την επιστροφή του εν λόγω ναυτικού στην 'Ελλάδα η εταιρία τον ναυτολό-

γησε σε άλλο πλοίο της το οποίο ξεκινούσε από παροπλισμό και είχε κάνει σπέσιαλ σερεβέ σε μεγάλη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα με συνολική δαπάνη 300.000 περίπου δολλαρίων. Μερικές ώρες μετά την επιβίβαση του πληρώματος στο σκάφος στο οποίο συνεχιζόνταν εργασίες ματσακονισμού και το πλοίο παρέλαμβανε τρόφιμα και άλλα εφόδια ό εν λόγω ναύτης κατέφυγε στη λιμενική αρχή και κατήγγειλε τη σύμβασή του με τον ισχυρισμό ότι στο σκάφος δεν εφαρμόζονταν το έδεσματολόγιο και ότι ήταν ακάθαρτη(!) και έφυγε συναποκομίζοντας και την προκαταβολή ύψους 35.000 δραχμών που είχε εισπράξει, ενώ δεν είχε παραμείνει στο πλοίο περισσότερα από μισή ημέρα. Τό περιστατικό αυτό, όπως ήταν φυσικό, οδήγησε σε σκέψεις ότι και οι πόνοι στην κοιλιά ήταν μόνον πρόφαση για να δημιουργηθούν προβλήματα στο πλοίο.

Επαναλαμβάνουμε, ότι οι επαγγελματίες ναυτικοί μας οι οποίοι έχουν συνδέσει την τύχη τους και την ευημερία των ιδίων και των οικογενειών τους με την ύπαρξη πλοίων με 'Ελληνική σημαία — στα πλοία με ξένες σημαίες μπαίνουν συνήθως ξένοι — οφείλουν να απομονώσουν και να διώξουν οι ίδιοι από τα καράβια όλους αυτούς που θέλουν να καταστρέψουν και να εξουθενώσουν τις παραγωγικές μονάδες οι οποίες τους εξασφαλίζουν την απασχόληση επειδή θεωρούν ότι οι μονάδες αυτές αποτελούν δ-

πλα στα χέρια των έχθρων εκείνων στα κελεύσματα των οποίων υπακούουν ανεξάρτητα εάν με κελεύσματα που έκτελούν πλήτουν τα συμφέροντα του τόπου.

ΕΧΟΜΕ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙ

Τό Τεχνολογικό συμπόσιο για την προαγωγή της ναυτικής τεχνολογίας στην 'Ελλάδα κατέδειξε πόσο έχουμε καθυστερήσει στη δημιουργία της απαραίτητης υποδομής που είναι απαραίτητη για την ουσιαστική σύνδεση της Ναυτιλίας με την εθνική οικονομία. Και φυσικά δεν έννοούμε μόνον τον τομέα των ναυπηγοεπισκευαστικών ευκολιών και των συναφών δραστηριοτήτων. 'Η χώρα μας διαθέτει από έτών αθλητικό δικαστή, αλλά δεν διαθέτει ναυτιλιακούς δικαστές, δεν υπάρχουν επίσης οι δυνατότητες παροχής μιας ολόκληρης σειράς υπηρεσιών τις οποίες η 'Ελληνική Ναυτιλία αναγκάζεται να κόψει να τις αναζητήσει στο εξωτερικό, σε άλλες χώρες, που τρυπούν συστηματικά τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των 'Ελλήνων, είτε γιατί από πολύ παλιά είχαν δημιουργήσει την απαραίτητη υποδομή, είτε τη δημιουργήσαν πρόσφατα. Με λίγα λόγια η ανάπτυξη της Ναυτιλίας δεν παρακολουθήθηκε αναλόγως και η επισήμανση δεν γίνεται για να αναζητηθούν πλέον οι υπεύθυνοι της καθυστέρησης αυτής αλλά για να μην υπάρξει άλλη καθυστέρηση. Κάι για να μην υπάρξει άλλη καθυστέρηση πρέπει επί τέλους να ανασκουμπωθεί και ο βραδυκίνητος κρατικός μηχανισμός. Είναι εγκληματικό κατά του τόπου να αφήνουμε τους άλλους να επωφελούνται από τις άπειρες δυνατότητες που παρέχει η ναυτιλιακή δραστηριότητα των 'Ελλήνων.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Χωρίς ακόμη να έχουν γνωσθεί οι λεπτομέρειες, πληροφορίες αναφέρουν ότι η σουηδική κυβερνήση κατάφερε να καταστρώσει ένα σχέδιο διασώσεως του γνωστού ναυτιλιακού οίκου «Μπρόστρอม», που είναι η κυριότερη εταιρία τακτικών γραμμών της χώρας και η οποία αντιμετωπίζει δυσχερέστατα προβλήματα.

Οι Σουηδοί που γνωρίζουν καλώς τι σημαίνει να υπάρχει εθνική ναυτιλία και πού ανήκουν στην κατηγορία εκείνων που «θέλουν» τη ναυτιλία, βρήκαν τον τρόπο να επέμβουν στηρίζοντας μία παραδοσιακή εταιρία τακτικών γραμμών και δεν την άφησαν, όπως συνέβη στην περίπτωση της «Ελληνικής» μετά από πενήντα περίπου χρόνια δραστηριότητας, να καταποντισθεί χωρίς, ούτε μία συγκεκριμένη προσπάθεια του Κράτους να την διατηρήσει, έστω υπάγοντάς την στις «προβληματικές», μία και κατά τη γνώμη μας θα ήταν η λιγότερη «προβληματική» από τις διάφορες άλλες που ανέλαβε να οδηγήσει τό Κράτος σε νέα πορεία.

ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Ξεκινώντας από τό δεδομένο ότι κατά τα τελευταία χρόνια η συμμετοχή των γερμανικών πλοίων στο εξαγωγικό εμπόριο της χώρας έπεσε από 30% σε 20% και στο εισαγωγικό από 20% σε 10%, οι γερμανοί εφοπλιστές ζητούν από την 'Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση την λήψη άμεσων μέτρων για την επιβίωση της εθνικής ναυτιλίας. Τά μέσα αυτά θα εκφράζουν κατά κύριο λόγο την πάλη κατά των μεθόδων που χρησιμοποιεί ένας συ-

νεχώς αυξανόμενος αριθμός υπαναπτύκτων και ανατολικών χωρών. Έξάλλου τα μέτρα αυτά θα πρέπει να εναρμονίζονται με τα ανάλογα μέτρα των άλλων κρατών της Κοινής Αγοράς, δεδομένου ότι μόνο μία κοινή ευρωπαϊκή πολιτική μπορεί να είναι αποτελεσματική.

Στην προσπάθεια αποκατάστασης των συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού είναι ανάγκη να δημιουργηθούν οι απαραίτητοι πολιτικοί μηχανισμοί που θα επιτρέψουν στην Ευρώπη να ανταπεξέλθει κατά της επιφυλάξεως των φορτίων, της διακρίσεως σημείων και των άλλων μεθόδων άθεμιτου ανταγωνισμού. Παράλληλα και η αλόγιστη χρηματοδότηση των υπό ανάπτυξη χωρών θα πρέπει να τεθεί υπό έλεγχο, δεδομένου ότι εφαρμόζεται και στη ναυπηγοβιομηχανία και οδηγεί στη δημιουργία τεχνητής ζητήσεως νέων πλοίων τα οποία επιβαρύνουν σοβαρά το ήδη βεβαρυμένο πλεόνασμα της παγκόσμιας χρηρητικότητας.

Είναι φανερό βέβαια ότι οι προτάσεις αυτές βρίσκονται στα όρια μεταξύ της πολιτικής και της οικονομίας, αλλά εκείνο που ενδιαφέρει άμεσα και ζωτικά τις ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές είναι να προσδιορισθούν οι αιτίες των κύριων αιτιών της διαταραχής της ναυλαγοράς και αφετέρου οι βασικοί λόγοι των άθεμιτων ανταγωνιστικών μεθόδων.

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ 1983

Σε 15.911.143 τον. γκρός εκφράζεται, σύμφωνα με τα ετήσια στοιχεία του Αλφούδς Ρέτζιστερ, το σύνολο των παραδοθέντων πλοίων από τα άνα τόν κόσμο ναυπηγεία κατά το 1983, τοννάξ που σημαίνει μείωση της τάξεως των 900.000 τον. γκρός έναντι της ναυπηγικής παραγωγής του 1982.

Η Ιαπωνία κρατά σταθερά την πρώτη θέση με ετήσια παραγωγή 6,7 εκατομ. τον. γκρός, που αντιπροσωπεύει το 42% περίπου της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής, αλλά και η οποία μαρτυρεί ότι η συνολική παραγωγή των ιαπωνικών ναυπηγείων κατά τον χρόνο που πέρασε μειώθηκε κατά 1.492.598 τον. γκρός έναντι εκείνης του 1982.

Ακολουθούν η Νότιος Κορέα με ετήσια παραγωγή 1,5 εκατομ. τον. γκρός, που αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 136.000 τόννους έναντι του 1982 και η Δυτική Γερμανία όπου, παρά τις δυσχέρειες που αντιμετώπισαν τα ναυπηγεία της Βρέμης, η ετήσια παραγωγή αυξήθηκε κατά 183.000 τόννους φθάνοντας συνολικά τους 798.461 τον. γκρός. Την τέταρτη θέση στη σειρά των ναυπηγικών χωρών κατέλαβε η Κίνα, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής της Φορμόζας, με 529.592 τον. γκρός, ενώ την πέμπτη θέση διατήρησε η Ισπανία με συνολική παραγωγή 500.000 τον. γκρός.

Όπως είναι γνωστό, τα μπάλκ κάρριερς εκάλυψαν τη μερίδα του λέοντος με συνολικό παραδοθέν τοννάξ 6.820.896 τον. γκρός. Αλλά αξίζει να σημειώσουμε ότι η παραγωγή του 1983 μειώθηκε περίπου κατά 1,6 εκατομ. γκρός έναντι εκείνης του 1982 και αντιπροσωπεύει το 42,9% του συνόλου, έναντι του 50% που κάλυψαν τα ναυπηγθέντα μπάλκ κάρριερς την προηγούμενη χρονιά. Επτά από τα παραδοθέντα μπάλκ κάρριερς ήταν μεγαλύτερα των 75.000 τον. γκρός και από το σύνολο οι 715.067 τόννοι αναφέρονται σε μικτά σκάφη που υποδηλοί μία αύξηση του τύπου αυτού κατά 33.900 τον. γκρός έναντι των κατασκευασθέντων το 1982.

Τα νεότευκτα δεξαμενόπλοια επίσης μειώθηκαν αρκετά και με 3,1 εκατομ. τον. γκρός καλύπτουν περί το 19,5% του συνόλου των ναυπηγθέντων σκαφών έναντι ποσοστού 28% που κατείχαν το 1981. Η μείωση που σημειώθηκε στη ναυπήγηση δεξαμενόπλοίων κατά τον χρόνο που πέρασε έναντι του 1982 έφθασε τους 434.517 τον. γκρός και αναμφισβήτητα θα επενεργήσει θετικά στη ναυλαγορά των τάνκερς τα επόμενα χρόνια.

Οι δύο μόνες κατηγορίες πλοίων που εμφάνισαν αύξηση των ναυπηγήσεων κατά το 1983 είναι τα φορτηγά και τα κοντεϊνερόπλοια, δύο κατηγορίες που πληττονται σοβαρά κατά τη σημερινή περίοδο και των οποίων ο όγκος του παροπλισμένου τοννάξ συνεχίζει να αυξάνει. Συνολικά κατά τον προηγούμενο χρόνο παραδόθηκαν φορτηγά 2.287.279 τον. γκρός, 450.000 τόννοι περισσότεροι του 1982 και κοντεϊνερόπλοια 1.317.872 τον. γκρός, που σημαίνει 540.000 τόννοι περισσότεροι έναντι των παραδοθέντων το 1982.

Από πλευράς μεγέθους, μόνον 13 σκάφη ξεπέρασαν τους 75.000 τον. γκρός, από τα οποία τα επτά ναυπηγήθηκαν στην Ιαπωνία, από δύο στην Κορέα και την Πορτογαλία και από ένα στο Βέλγιο και στην Ισπανία.

Η Πορτογαλία, παρά το γεγονός ότι δεν συμπεριλαμβάνεται στον πίνακα των δέκα πρώτων ναυπηγικών χωρών, ολοκλήρωσε το 1983 τη ναυπήγηση του μεγαλύτερου σκάφους, του στροβιλοκίνητου δεξαμενόπλοιου «Nisa» 322.912 τον. d.w., ενώ από άποψως μεγέθους το δεύτερο μεγαλύτερο σκάφος, το δηζελοκίνητο τάνκερ «Al Funtas» 294.739 τον. d.w. παραδόθηκε από ιαπωνικά ναυπηγεία. Οι Ιάπωνες ναυπήγησαν τα έξι μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς, με πρώτο το ανθρωπομεταλλευματοφόρο «Chishirokawa Maru» 113.514 τον. γκρός, 224.666 τον. d.w. και δεύτερο το επίσης δηζελοκίνητο «Frontier Maru» 112.436 τον. γκρός, 224.222 τον. d.w., ενώ τα ισπανικά ναυπηγεία έχουν να επιδείξουν το λιβερριανό μπάλκ κάρριερ «Hadera» 166.013 τον. d.w. και οι Νοτιοκορεάτες το βρετανικού νηολογίου «Beneguachan» 150.661 τον. d.w. και το μικτό σκάφος «Cast Orca» 149.863 τον. d.w.

Τέλος, αξίζει να μνημονευθεί ότι παρά την ναυπηγική ύφεση στην Ευρώπη και τις αναδιαρθρωτικές προσπάθειες που καταβάλλονται στη ναυπηγική βιομηχανία της γηραιάς Ηπείρου, τα βρετανικά ναυπηγεία αύξησαν το παραδοθέν τοννάξ κατά 62.236 τον. γκρός σε 496.835 τον. γκρός, από τους οποίους περισσότεροι από το 55% αντιπροσωπεύει πλοία που ανήκουν σε βρετανούς και υπήχθησαν στο εθνικό νηολόγιο.

ΑΝΕΠΙΤΡΕΠΤΕΣ ΑΒΛΕΨΕΙΣ

Η απλή καταχώριση του ονόματος ενός πλοίου σε ένα οποιοδήποτε δημοσίευμα χωρίς να αναφέρονται άλλα στοιχεία, όπως λόγου χάρι το έτος ναυπηγήσεως, ή χωρητικότητας, το νηολόγιο, ή πλοιοκτήτρια και ή διαχειρίστρια εταιρία κλπ., στον ιδιαίτερα ευαίσθητο χώρο της Ναυτιλίας μπορεί να δημιουργήσει σοβαρότατα προβλήματα σε βάρος επιχειρήσεων και προσώπων που δεν έχουν καμία σχέση με το συγκεκριμένο πλοίο, εκτός της συνωνυμίας. Και τα προβλήματα αυτά γίνονται ακόμα σοβαρότερα εάν το δημοσίευμα αναφέρεται σε θέματα ναυταπάτων, όπως συνέβη με πρόσφατο δημοσίευμα της εφημερίδας «Τά Νέα», στο οποίο περιλαμβάνονταν και η παλαιά υπόθεση του πλοίου «Κρέων», για το οποίο όμως δεν

αναφερόταν κανένα άλλο στοιχείο από αυτά που προσδιορίσαμε ανωτέρω. Με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν δυσμενείς εντυπώσεις σε βάρος ναυτιλιακής εταιρίας ή οποία είχε ονομάσει «Κρέων» το πρώην «BENEV-LS», Νηολογίου Πειραιώς 8190, 20.000 τον., που είχε αγοράσει το 1981 από την εταιρία BEN LINE του Λονδίνου (το σκάφος πουλήθηκε πρόσφατα στην ΑΓΕΤ «Ηρακλής» και μετονομάστηκε «Θαλασσοπόρος» και ήταν το μοναδικό πλοίο με το όνομα αυτό που αναφερόταν τα τρία τελευταία χρόνια στους καταλόγους (έλληνικών και ξένων) των πλοίων. Έτσι αρκετοί θεώρησαν ότι το «Κρέων» που αναφερόταν στο δημοσίευμα των «ΝΕΩΝ» ήταν το «Κρέων» της εν λόγω εταιρίας και έσπευσαν να ζητήσουν άμεσα πληροφορίες από την ίδια την εταιρία αλλά και μέσω τρίτων όποτε πληροφορήθηκαν αυτά που αναφέρονται ανωτέρω.

Ασφαλώς κανένας δεν μπορεί να άρνηθεί ή να αποκλείσει το δικαίωμα του τύπου να αναφέρεται σε οποιοδήποτε θέμα, όπως είναι και το θέμα των ναυταπάτων που τόσο έχει δυσφημήσει και επιβαρύνει την Ελληνική Ναυτιλία, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι η Ελληνική Ναυτιλία υπήρξε και εξακολουθεί να είναι το θύμα και όχι ο θύτης στις περισσότερες υποθέσεις ναυταπάτων που ούτε καν βλέπουν το φως της δημοσιότητας — και θύματα ναυταπάτων υπήρξαν γνωστότατα ονόματα του ελληνικού εφοπλισμού. Μπορεί όμως να αξιώσει να παρατίθενται συγκεκριμένα στοιχεία, ώστε να μην δημιουργούνται πεπλανημένες εντυπώσεις και προβλήματα σε βάρος εταιριών, που όπως στην προκειμένη περίπτωση, δεν είχαν την παραμικρή σχέση με την υπόθεση του πλοίου «Κρέων» με δημοσίευμα των «ΝΕΩΝ». Και η αξίωση αυτή, πέραν από τους ίδιους τους ενδιαφερόμενους μπορεί να προβληθεί από το συλλογικό όργανο του εφοπλισμού, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Αρκούν τα άλλα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η Ελληνική Ναυτιλία, ή συσσώρευση και άλλων και μάλιστα σε βάρος συνετών εταιριών και προσώπων από άβλεψιες είναι ανεπίτρεπτη.

ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ;

Στο ίδιο δημοσίευμα των «ΝΕΩΝ» υπάρχει ένα ακόμη απόστημα: Χαρακτηρίζεται ναυταπάτη μία υπόθεση για την οποία υπήρξε δικαστική εκκαθάριση που δεν επιτρέπει αμβιβολίες ή παρερμηνείες. Ο χαρακτηρισμός περιέχεται στην έξης φράση: «Μέχρι τώρα έχουν εκδικασθεί οι υποθέσεις ναυταπάτης των πλοίων «Παλλάς Αθηνά», όπου όλοι οι κατηγορούμενοι αθωώθηκαν, «Οσία Ειρήνη Χρυσοβαλάντου» με καταδική ενός Γερμανού» κλπ. κλπ. Αλλά αφού οι παραπεμφθέντες για την υπόθεση του πλοίου «Παλλάς Αθηνά» (που ξεκίνησε από τη γνωστή ήδη ιστορία της οικοσκευής κάποιου Βρεταννού πρεσβευτού σε συνδυασμό με τη δική μας έπισης γνωστή δυσλειτουργία έναντι κάθε ξένου) αθωώθηκαν, σημαίνει ότι το δικαστήριο πείσθηκε ότι δεν επρόκειτο για ναυταπάτη — στην προκειμένη περίπτωση ή αθωωτική απόφαση εξεδόθη έπειτα από εξονυχιστική διαδικασία 17 ημερών στο Τριμελές Πλημμελειοδικείο Αθηνών, μία διαδικασία που δεν έχει ξανγίγει, όχι μόνον για παρόμοια υπόθεση αλλά και για άλλες κυριολεκτικά συγκλονιστικές.

Κανένας δεν έχει — αντίθετως μάλιστα — αντίρρηση να εκκαθαρισθούν δικαστικώς ό-

λες οι σχετικές υποθέσεις, θεωρούμε όμως ότι οι χαρακτηρισμοί μπορούν να γίνουν μετά την έκδοση των σχετικών αποφάσεων που θα τεκμηριώνουν τις κατηγορίες, σε αντίθεση όμως περίπτωση, ακόμη και όταν υπάρχει έστω απαλλαγή από την κατηγορία, πολύ δε περισσότερο όταν υπάρχει πανηγυρική άθωωτική απόφαση, οι χαρακτηρισμοί είναι ανεπίτρεπτοι.

SHIPPING ACT 1984

Αφού πέρασε από τη Βουλή των αντιπροσώπων και εισήχθη στη συνέχεια στη Γερουσία με ελαφρές τροποποιήσεις, ο αμερικανικός νόμος περί ναυτιλίας (Shipping Act) εγκρίθηκε από το Κογκρέσο υπεγράφη πρό ημερών από τον Πρόεδρο Ρήγκαν.

Ο θεμελιώδης αυτός νόμος που αντικαθιστά την Shipping Act του 1936, μολονότι δεν είναι ακόμη γνωστός παρά μόνο στις γενικές του γραμμές, θεωρείται πως τροποποιεί τον μέχρι σήμερα προσανατολισμό της αμερικανικής ναυτιλιακής νομοθεσίας, την οποία φέρει πλησιέστερα προς τις νομοθεσίες της Ευρώπης και της Ιαπωνίας.

Ως γενικές γραμμές του νέου νόμου θεωρούνται οι ακόλουθες: Η έλλειψη διακρίσεων μεταξύ αμερικανών και ξένων έφοπλιστών στα πλαίσια των μεταφορών του εξωτερικού εμπορίου των ΗΠΑ, ο περιορισμός της κρατικής παρεμβάσεως εις τα πράγματα της ναυτιλίας, η προσπάθεια δημιουργίας εθνικών θαλασσιών μεταφορών, οικονομικών και αποδοτικών σε αρμονία με τις διεθνείς ναυτιλιακές μεθόδους και τέλους ή υπό την άμεση επίβλεψη της κυβέρνησης, η ανάπτυξη τακτικών γραμμών ικανών να εξασφαλίσουν τον ανεφοδιασμό της χώρας.

Η.Π.Α. ΚΑΙ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στις διατάξεις περί των κόνφερανς που περιέχει η ανωτέρω Shipping Act 1984 οι οποίες θεωρούνται ότι σημειώνουν ικανή βελτίωση σε σύγκριση με την προϋπάρχουσα νομοθεσία.

Κατά τις διατάξεις αυτές οι κόνφερανς οφείλουν να προσδιορίζουν τους δρους εισόδου, εξόδου και επανεισόδου σ' αυτές κατά τρόπο δίκαιο και αντικειμενικό. Πρέπει επίσης να επιτρέπουν στους έφοπλιστές να εξέρχονται των κόνφερανς με δικαιολογημένη καθυστέρηση χωρίς να υπόκεινται σε ποινές γι' αυτό το λόγο. Με αίτηση κάθε μέλους της, ή κόνφερανς οφείλει να συνιστά έναν ανεξάρτητο οργανισμό (neutral body) επιφοτισμένο να ελέγχει αν το σύνολο των μελών εφαρμόζει τις διατάξεις και τους κανονισμούς που έχουν θεσμοθετηθεί απ' αυτήν. Τέλος οι κόνφερανς οφείλουν να εγκαταστή-

σουν μία διαδικασία διαπραγματεύσεων από ένος μέν προς έποφνην συγκροτήσεων έμπορικου χαρακτήρα και άφετέρου γιά τήν όσο τό δυνατόν μεγαλύτερη μείωση των παρανόμων μεθόδων.

Είναι γνωστό ότι οι Ένωμένες Πολιτείες υπό τήν πίεση των έφοπλιστών τους πού διατηρούν τις λιγότερες συναγωνιστικές τακτικές γραμμές, έλπίζουν ότι με τήν έναρξη ισχύος του Κώδικα Συμπεριφοράς των Κόνφερανς, τά άνεπτυγμένα κράτη θά διατηρήσουν, προς όφελος των ΗΠΑ, τήν έλεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές μεταξύ άνεπτυγμένων και ύπαναπτύκτων χωρών. Καθώς δέ ή διάθεση των υπό ανάπτυξη χωρών στρέφεται γενικά κατά των τριών, οι ΗΠΑ είναι φυσικό νά επιδιώκουν νά διατηρήσουν όπως δέποτε τις δυνατότητες προσβάσεως στην αγορά είτε ως «outsiders» είτε ακόμα και σάν «τρίτοι» μεταφορείς.

Η ΘΑΛΑΣΣΑ

Μεταφέρουμε μερικές ενδιαφέρουσες επιγραμματικές σχεδόν διαπιστώσεις πού ακούστηκαν σέ πρόσφατο συνέδριο στό Πολιτιστικό - Ναυτιλιακό Κέντρο τής Χάβρης.

«Η θάλασσα ήταν ανέκαθεν τό καλύτερο μέσο συνδέσεως των διαφόρων τμημάτων αυτής τής τεράστιας οργανώσεως πού αποτελεί σήμερα τήν παγκόσμια οικονομία. Στις μέρες μας αυτό ισχύει περισσότερο από κάθε άλλη φορά. Πρώτα μέν γιατί οι μεγάλες μάζες του πληθυσμού είναι συγκεντρωμένες παρά τις άκτές και έτσι οι πληθυσμικές αύξεις, ή πυκνότητα κατοίκων και ή καταναλωτική ανάπτυξη εκδηλώνονται σέ περιοχές προσπελάσιμες στή θαλάσσια επικοινωνία. Καί δεύτερον γιατί στή τελευταία χιλιετηρίδα οι άνεπτυγμένοι και πλουσιώτεροι λαοί κατοίκησαν σέ παράλιες περιοχές και επικοινωνούσαν μεταξύ τους διά θαλάσσης, πράγμα πού συνέβαλε στή συγκέντρωση τής ανθρώπινης δραστηριότητας στή θάλασσα και στις παραλιακές ζώνες. Έξ άλλου οι πρόσφατες πολιτικές εξελίξεις κατέστησαν ανεξάρτητες πολλές νησιωτικές χώρες, συγκροτούμενες από αρχιπελάγη, οι οποίες άνεπτυξαν έξωτερικές σχέσεις και προσήλκυσαν τό διεθνές ενδιαφέρον γιά τήν αξιοποίηση και τά προβλήματά τους. Τέλος οι τεχνολογικές έφαρμογές και οι οικονομικές εξελίξεις επηρέασαν βασικά τόν τρόπο και τό ρυθμό χρησιμοποίησεως των θαλασσιών χώρων και κατά συνέπεια τόν ρόλο των μεγάλων πόλεων του ναυτικού εμπορίου.

Στήν έποχή μας οι μεγάλες αυτές θαλάσσιες πολιτείες περνούν μία σοβαρή κρίση όχι έξ αιτίας τής τεχνολογίας αλλά έξ αιτίας τής ανθρώπινης συμπεριφοράς και ειδικότερα λόγω των κοινωνικών εξελίξεων, οι ό-

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Λίγοι θά είναι οι Έλληνες ναυτικοί πού δέν θά έτυχε κάποια αύγη νά άκρικρυσουν τό άγαλμα τής Έλευθερίας νά τους καλωσορίζει φιλικά καθώς θαλασσοδαρμένοι έμπαιναν στό λιμάνι τής Νέας Υόρκης.

Στημένο έκει πρό 98 έτών, 150 πόδια ύψος, βρίσκεται σήμερα έγκλωβισμένο σέ τεράστιες σκαλωσιές γιά μία γενική έπισκευή πού κατέστησαν αναγκαία οι φθορές του πανδαμάτορα χρόνου. Άκόμα και έκείνο τό στιβαρό δεξί χέρι τής πού έπί ένα αιώνα κρατά άναμένο τόν συμβολικό πυρσό τής έλευθερίας, κουράστηκε κι αυτό και έχει άρχισει νά κάμπτεται επικίνδυνα.

Τώρα λοιπόν πού πλησιάζει ή επέτειος τής έκατονταετίας του, έχει άναληφθεί ένα έργο άποκαταστάσεως, ύψους 32 εκατομ. δολλαρίων, πού άποτελέσει άληθινή πρόκληση γιά τους μηχανικούς και τους εργολάβους, όχι μόνο άπό οικονομικής αλλά κυρίως άπό τεχνικής πλευράς. Γιατί τά άρχικά σχέδια έχουν καταστραφεί, όλόκληρο τό έσωτερικό του μέ τό άπειρο πλήθος των άλληλένδετων πτυχώσεων άπαιτεί βραδεία και τμηματική άντικατάσταση, ενώ τά ύλικά και οι εργάτες θά μπαίνουν μέσα άπό μία τρύπα ένος περίπου μέτρου πού άνοιχτηκε στή φτέρνα του άγάλματος. Τέλος τό χέρι και ό πυρσός θά πρέπει νά άφαιρεθούν προσωρινά γιά έπισκευή, και όλόκληρη ή βάση του άγάλματος — άλλα 150 πόδια ύψος — θά πρέπει νά ένισχυθεί και ένδυναμωθεί.

Πάντως τό 1986 πού θά έορτασθεί ή επέτειος των 100 χρόνων, όλα θά είναι έτοιμα. Χωρίς ίκρίωματα και μαστόρους ή Έλευθερία τής Νέας Υόρκης θά εξακολουθήσει νά στέλνει τή λάμψη του πυρσού τής και τό παρηγορητικό της χαμόγελο στό πλοία πού φθάνουν έκει άπό τά πέρατα του κόσμου.

ποίες είναι βραδύτερες και δυσκολότερες σέ σύγκριση μέ τήν προσαρμογή του τεχνικού έξοπλισμού. Έτσι παρά τό σημαντικό ρόλο τής θαλάσσης στήν σύγχρονη οικονομία και τήν πολιτική δέν μπορεί κανείς νά μή βλέπει τήν κρίση των μεγάλων αυτών ναυτιλιακών κέντρων. Παράλληλα όμως δέν μπορεί νά μή βλέπει πώς ή μεγάλη έλλειψη τής αύριον βρίσκεται άκριβώς σ' αυτές τις θαλάσσιες μητροπόλεις, στήν άναπροσαρμογή τους και στήν άναγέννησή τους προσαρμομένη σέ μία νέα έποχή».

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

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

TEL: 394.5612

394.3892

394.3891

394.3548

394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3859

E. Andresson 86.7115

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

Τό Διεθνές Νομισματικό Ταμείο προβλέπει ότι ο όγκος του παγκοσμίου εμπορίου θα σημειώσει αύξηση της τάξεως του 5% κατά τό 1984.

Είναι γεγονός ότι οι εξελίξεις στη ναυλαγορά κατά τις τελευταίες εβδομάδες αποδεικνύουν μία σαφή άνοδο της ζήτησης τονάζ, ενώ αξίζει να επισημανθεί η δυνατότης απορροφήσεως από την αγορά των 12,3 εκατομ. τον. d.w. νεότευκτων μπάλκερ και μικτών σκαφών που παρεδόθησαν τό 1983 και των 1.6 εκατομ. τον. d.w. που εισήλθαν στην αγορά εφέτος, χωρίς να υπολογίζουμε έναν ικανό αριθμό μπάλκερ κάρριερς που εγκατέλειψε τα άγκυροβόλια παροπλισμού.

Βεβαίως, υπάρχουν ακόμη περί τά 15 εκατομ. τον. d.w. άργούντα μπάλκερ κάρριερς, τά όποια ελπίζουμε ότι δέν θά προτρεξουν σέ επαναλειτούργια πρίν καταστεί πιό σαφής ή άνθεκτικότητα της αγοράς, ιδιαίτερα στους προσεχείς μέχρι του φθινοπώρου μήνες.

Επιβεβαιώνοντας την άποψη ότι μόνον ή διάλυση των παλαιών δεξαμενοπλοίων θά επιταχύνει την βελτίωση των ναύλων, ο διευθυντής της «Fina Marine» κ. Χ. Κράν μιλώντας σέ πρόσφατη σύνοδο του IMIF υποστηρίζει ότι ο παγκόσμιος στόλος τάνκερς και μικτών σκαφών θά εξακολουθήσει νά μειώνεται κατά 21,1 εκατομ. τον. d.w. τό 1984, 25,6 εκατομ. τό 1985, 23,4 εκατομ. τόννους τό 1986 και κατά 36 εκατομ. τον. d.w. έτησίως από τό 1987, έτσι ώστε, υπολογίζοντας τις νέες ναυπηγήσεις σέ 6-8 εκατομ. τον. d.w. έτησίως, νά φθάσει σέ σύνολο τούς 160,8 εκατομ. τον. d.w. μέχρι τό 1990.

Βάσει των παραπάνω ισχυρισμών, ή ισορροπία μεταξύ προσφερομένου και άπασχολούμενου τοννάξ στα δεξαμενόπλοια θά προέλθει μετά τό 1988, όταν ή έτήσια παγκόσμια κατανάλωση πετρελαίου θά κυμαίνεται περί τούς 2,950 εκατομ. τόννους.

Σύμφωνα μέ άλλους ύπολογισμούς σχετικά μέ την εξέλιξη του στόλου πλοίων χύδην στερεών και υγρών φορτίων που περιέχονται στό έτήσιο ειδικό δελτίο των Νορβηγών έμπειρογυμνών Fernleys, ή παγκόσμια χωρητικότητα πλοίων αύτης της κατηγορίας βάσει των συμβολαίων ναυπηγήσεων και του ρυθμού των διαλύσεων θά μειωθεί σέ

Αντιστρέφονται πλέον οι όροι στις διαλύσεις και αντί νά επιτείνεται ο ρυθμός διαλύσεως δεξαμενοπλοίων παρατηρούμε μείωση του διαλυόμενου όγκου κατά 15%, ενώ αντίθετα σημαντική αύξηση παρουσιάζουν τά όδηγούμενα στα διαλυτήρια μπάλκερ κάρριερς.

Η ύπερπροσφορά που ύπάρχει και στον τομέα των σκαφών χύδην ξηρού φορτίου σέ συνδυασμό μέ την σαφώς εκδηλούμενη πλέον προτίμηση των ναυλωτών προς τά σύγχρονα και περισσότερο οικονομικά σκάφη, πείθουν, ότι ή μόνη διέξοδος βρίσκεται στην διάλυση των παρηνλικών σκαφών που άναμφίβολα θά επηρεάσει θετικά τις εξελίξεις στην ναυλαγορά.

Σύμφωνα μέ στοιχεία των Βρεταννών «Έγκαρ Φόρρεστερ», κατά τό 1983 ή διαλυθείσα χωρητικότητα μπάλκερ κάρριερς έφθασε τούς 5,1 εκατ. τον. d.w. ενώ τά φετινά μηνιαία στοιχεία ύποδηλουν μία αύξηση του ρυθμού των διαλύσεων κατά 10%.

Η αύξηση της παραγωγής χάλυβος της Ιαπωνίας προβλέπεται νά συνεχισθεί και κατά τό δεύτερο τρίμηνο του έτους. Σύμφωνα μέ στοιχεία του άρμοδίου ιαπωνικού ύπουργείου ή παραγωγή της περιόδου Άπριλίου - Ιουνίου 1984 ύπολογίζεται νά αύξηθεί κατά 1,2% σέ 25,65 εκατομ. τόννους, έναντι παραγωγής 25,36 εκατομ. κατά τό πρώτο τρίμηνο, κατά τό όποιο ή παραγωγή ιαπωνικού χάλυβα αύξήθηκε κατά 6,1% έναντι του αντίστοιχου τριμήνου του 1983.

Στις χώρες της Κοινής Άγοράς, ή παραγωγή του Φεβρουαρίου αύξήθηκε κατά 3,4% σέ 10 εκατομ. τόννους, όγκος που αντίπροσωπεύει αύξηση πλέον του 17% έναντι της παραγωγής χάλυβα του Φεβρουαρίου 1983.

465,4 εκατομ. τον. d.w. μέχρι τό 1987, έναντι χωρητικότητας πλέον των 500 εκατομ. που ύφίσταται σήμερα.

Αναλυτικά ή εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου των τάνκερς και των μπάλκερ κάρριερς προβλέπεται νά είναι ή έξης (σέ εκατ. τον. d.w.):

	1984	1985	1986	1987
Τάνκερς 10-80.000 τον. d.w.	57,1	55,0	53,7	51,4
Τάνκερς 80-200.000 τον. d.w.	70,0	67,6	66,2	64,5
Τάνκερς άνω των 200.000 τον. d.w.	153,2	140,5	128,4	118,5
Μικτά σκάφη	42,2	40,9	39,0	37,3
Μπάλκερ κάρριερς 10-50.000 τον. d.w.	98,7	105,7	110,6	111,7
Μπάλκερ κάρριερς 50-80.000 τον. d.w.	44,0	45,8	46,1	45,5
Μπάλκερ κάρριερς άνω των 80.000 τον. d.w.	35,4	36,0	36,7	36,5
Συνολική χωρητικότητα	500,6	491,6	480,7	465,4

Ενώ οι σοβιετικές άγορές δημητριακών του Μαρτίου από τις Ηνωμένες Πολιτείες κυμάνθηκαν σέ πολύ ύψηλά επίπεδα, πρό ήμερών ή Σοβιετική Ένωση έσπευσε νά καθυστερήσει μέ δηλώσεις της την Άργεντινή, ότι οι άγορές από την Άμερική δέν θά επηρεάσουν τις μεταξύ τους συμφωνίες και ότι πρόκειται νά άπορροφήσει πλέον των 4,5 εκατομ. τόννων δημητριακών έντός της φετεινής περιόδου.

Πρίν ακόμη στεγνώσει τό μελάνι σχετικά μέ τις εύνοϊκές εξελίξεις στα μεγάλα μπάλκερ κάρριερς, καταφθάνουν διαδοχικά πληροφορίες γιά τοποθέτηση παραγγελιών σέ ναυπηγεία της Άπω Άνατολής.

Συγκεκριμένα ή «Ισικαβατζίμα - Χαρίμα» ανέλαβε ή ναυπήγηση ενός μπάλκερ των 169.000 τον. d.w. γιά λογαριασμό της NYK, ενώ ή γειτονική Νοτ. Κορέα διαπραγματεύεται παραγγελίες σέ τιμή κάτω των 30 εκατομ. δολλαρίων ανά σκάφος.

Γενικότερα, στον ναυπηγικό τομέα σημειώνουμε τό πρόσφατο συμβόλαιο της «Γκόβαν Σιμπιλντερς» γιά τρία μπάλκερ κάρριερς χωρίς φορτωτήρες των 19.000 τον. d.w. έναντι συνολικής τιμής 28 εκατομ. στερλινών, της «Μπουρμάϊστερ και Γουέην» γιά ένα οικονομικού τύπου άναμαξ μπάλκερ κάρριερ μέ παράδοση τό καλοκαίρι του 1985 έναντι 16,5 εκατομ. δολλαρίων και την τιμή των 3,9 δις. γιέν της «Μισούτι» γιά ένα μπάλκερ 39.000 τον. d.w. παραδοτέο τόν Μάρτιο του επόμενου έτους.

Ενθαρρυντικές είναι οι προβλέψεις του προέδρου της «Ιντερτάνκο» κ. Κρίς Πέτερσεν σχετικά μέ τις εξελίξεις στό τομέα της διαλύσεως των μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Η είσοδος της Νοτ. Κορέας και της Κίνας στην κατηγορία των χωρών που διαλύουν ύπερμεγέθη σκάφη συντέλεσε στην διάλυση κατά τό 1983 του όγκου ρεκόρ 26,6 εκατομ. τον. d.w. δεξαμενοπλοίων και οι ύπεύθυνοι της «Ιντερτάνκο» προσπαθούν νά βελτιώσουν τούς όρους παραδόσεως των τάνκερς, επί τη βάσει «ώς έστι», γιά νά άποφεύγονται τά σημαντικά έξοδα επαναλειτούργιας των σκαφών από τά άγκυροβόλια παροπλισμών γιά νά καταπλεύσουν στους τόπους διαλύσεώς τους.

Μέ την εύκαιρία της έτήσιας συνόδου της «Ιντερτάνκο», ο διευθυντής της Nedlloyd Bulk κ. Άνκο Ντετζόγκ έκανε έκκληση προς τις Τράπεζες και τούς χρηματοδοτικούς όργανισμούς νά περιορίσουν την έκταση των χρηματοδοτήσεων τους γιά ή ναυπήγηση πρόντακτ κάρριερς. Σύμφωνα μέ τις άπόψεις που εξέφρασε ο Όλλανδός έφοπλιστής, μόνον έφόσον περιορισθούν οι πιστώσεις προς αύτην την κατηγορία των πλοίων, ύπάρχει ή έλπίδα νά μήν περιέλθουν και αύτά στην ίδια μοίρα που θά βρίσκονται σήμερα τά τάνκερς, τά μπάλκερ κάρριερς και τά κοντεϊνερόπλοια, όπου ή αλόγιστη χρηματοδότηση άθρόνων νέων κατασκευών όδήγησε στον σημερινό ύπερπληθωρισμό χωρητικότητας.

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.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΛΥΣΗ Η ΠΡΟΣΦΥΓΗ ΣΤΗ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απασχολώ πάλι τὰ ἀγαπητὰ «Ναυτικά» καί τόν πολύτιμο χώρο τους, θέλοντας κατ’ ἀρχάς νά τὰ εὐχαριστήσω γιά τίς δημοσιεύσεις τους γιά τό χρόνιο αἷτημά μου, τῆς μὴ ἀναγνωρίσεως δηλαδή χρόνου ὑπηρεσίας μου ἀπό τό ΝΑΤ, θέτοντάς το σάν γενικό πρόβλημα.

Πρέπει ὅμως νά ἐκφράσω δημόσια καί τίς εὐχαριστίες μου πρὸς τόν ἀξιότιμο ὑπουργό Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρα γιά τὴν ἀμεση, σαφὴ ἀπάντησή του, στήν ἐπιστολή μου, γιά τό ἴδιο αἷτημα, πού ἂν καί ἀρνητική, ἐν τούτοις ἦταν γιά μένα ἡ προτελευταία ἐλπίδα γιά τὴ δικαίωσή μου.

Ἐπειδὴ ὅμως ἐξακολουθῶ νά πιστεύω ὅτι τό αἷτημά μου εἶναι δίκαιο καί λογικό, ἐπιφυλλάσσομαι νά ζητήσω προστασία ἀπὸ τὰ πολιτικά πλέον δικαστήρια καί σάν Ἑλληνας πολίτης νά χρησιμοποιήσω κάθε ἐνδικο μέσο, ὅχι γιά κάποια δικαίωση τοῦ γοήτρου, ἀλλὰ γιά νά τερματισθεῖ ἓνα γεγονός πού διαιωνίζεται ἐπικίνδυνα γιά τὴν προσωπική μου ζωὴ καί τὴν ψυχική μου ὑγεία καθὼς καί νά σταματήσει νά ἐπαναλαμβάνεται σέ συναδέλφους ναυτικούς, γιά παρόμοιες περιπτώσεις.

Μετά τιμῆς
Πάτροκλος Χατζηαθανασίου
Μέλος Λέσχης Πλοίαρχων
Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων

Πειραιᾶς, 30.3.84

Σημ. Συντ.: Ἡ καταφυγή στὴ Δικαιοσύνη εἶναι ὁ ἀσφαλέστερος τρόπος γιά τὴ δικαίωση σέ θέματα πού λιμνάζουν ἀπὸ τὴν ἀβελτηρία τῆς δημοσιοῦ-παλληλίας καί τῆς ἀνευθυνολογίας τῆς καὶ ὁμολογοῦμε ὅτι ἀποροῦμε γιὰ καὶ ἄλλοι ναυτικοὶ δὲν ἀκολουθοῦν αὐτὴ τὴ δόξαι καί γιά τὴν ἐπίλυση ἐκκρε-

μῶν τους ζητημάτων ἀλλὰ καί γιά τὴν ἐξασφάλιση ἴσης — κατὰ συνταγματική ἐπιταγή — μεταχειρίσεως.

ΝΑ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙ Η ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακολουθοῦμε τὴν ἀπασχόλησίν σας γύρω ἀπὸ τὴν ἀνακύκλωση καί τὴν προσπάθειά σας γιά τὴν κατάργησίν της, πού ὅμως ἐξακολουθεῖ νά ὑπάρχει καί νά μάς ταλαιπωρεῖ.

Δέν μπορεῖτε νά φαντασθεῖτε πόσον εἶναι ἐκνευριστικὸν νά ἀγωνίζεται κανεὶς διὰ τὴν ἐπὶ ἀνδρῶν τῶν πλοίων του καί νά συναντᾷ κάθε τόσο καί μία δυσχέρεια καί νά εἶναι ὑποχρεωμένος νά παρακαλεῖ τό ΥΕΝ νά τοῦ ἐγκρίνῃ τὴν Α΄ ἢ Β΄ παράτασιν, ἀκόμη καί γιά λίγες μέρες. Πράγματα πού τὰ κανονίζαμε μόνοι μας μέ μίαν συνεννόησιν μέ τό πλήρωμα.

Ἡ νά λαμβάνῃ τηλεγραφήματα ἀπὸ τὸν Πλοίαρχον ὅτι οἱ τάδε ζήτησαν παλιννόστησιν, διότι συνεπλήρωσαν τοὺς 7,5 μῆνες καί τό πλοῖον νά βρίσκεται στήν Ἰαπωνίαν!

Φοβερό πρᾶγμα, χωρίς κανένα νόημα, χωρίς κανεὶς νά ἐξυπηρετεῖται, ἐκτός βέβαια ἀπὸ τίς ἀεροπορικές ἐταιρίες.

Διὰ νά πληροφορηθεῖτε σεῖς καί οἱ ἀναγνώσται σας, σᾶς γνωρίζομεν τὰ κάτωθι σχετικά μέ τό κόστος τῶν πληρωμάτων τοῦ στόλου μας:

Διάστημα 20.10.82 - 18.7.83

Ἀπελύθησαν 148 καί κατεβλήθησαν	
ναῦλα	4.583.000
Ἐναυτολογήθησαν 143 καί κατεβλήθησαν	
ναῦλα	5.485.000
Σύνολον	10.068.000 δρχ.

Διάστημα 18.7.83 (ἀνακύκλωσης) - 30.3.84

Ἀπελύθησαν 280 καί κατεβλήθησαν	
ναῦλα	10.058.000
Ἐναυτολογήθησαν 275 καί κατεβλήθησαν	
ναῦλα	9.791.000
Σύνολον	19.849.000 δρχ.

Γίνεται ἀντιληπτόν ὅτι ἐδιπλασιάσθησαν αἱ διακινήσεις τῶν ναυτικῶν μας καί συνεπῶς καί τὰ ἐξόδα ταξιδίων των, χωρίς νά ληφθοῦν ὑπ’ ὄψιν αἱ σημαντικαί τεχνικαί ἐπιπτώσεις εἰς τὴν καλὴ λειτουργία καί συντήρησιν τῶν πλοίων ἀπὸ τὰς τόσο συχνὰς ἐναλλαγὰς τῶν πληρωμάτων.

Καί μιλάμε διὰ μέτρα ἐνισχύσεως τῆς Ναυτιλίας πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσεως!

Μετά τιμῆς
LEANDROS SHIPPING CO. S.A.
Γ. ΜΗΤΡΑΚΟΣ

Πειραιᾶς, 5 Ἀπριλίου 1984

Σημ. Συντ.: Ὁ Ὑπουργὸς κ. Γιώργος Κασιφάρας ἔχει δηλώσει ὅτι μετὰ τὸν τερματισμὸ τῆς ἀπογραφῆς τῶν ἀνέργων ναυτικῶν βάσει τοῦ Π.Δ. γιά τὸν προσδιορισμὸ τῆς ἐννοίας τοῦ ἀνέργου ναυτικοῦ θὰ προχωρήσῃ στὴν κατάργησιν τῆς ἀνακύκλωσης γιά τίς ἐιδικότερες στίς ὁποῖες δὲν ὑπάρχει ἐπαρκὴς ἀριθμὸς προσφερομένων. Σημειώνομε ὅτι ἡ ἀπογραφή αὐτὴ πού τυπικά τελείωσε στίς 10 Ἀπριλίου καὶ οὐσιαστικά τὴν Παρασκευή, 13 Ἀπριλίου, ἀπέδωσε ἐκεῖνο πού ὅλοι γνωρίζαμε, ὅτι δηλαδή ὁ ἀριθμὸς τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν πού ἀναζητοῦν ἀπασχόληση εἶναι περιορισμένος. Σύμφωνα μέ σχετικὰ στοιχεῖα, οἱ ἀπογραφέντες ἀνέργοι ὡς τίς 31 Μαρτίου ἀνέρχονταν σέ 4.772 καί ἀπὸ αὐτὸ προκύπτει ὅτι μέχρι τίς 13 Ἀπριλίου δὲν μπορεῖ νά εἶχαν ἀπογραφεῖ περισσότεροι ἀπὸ 5.500. Ἐάν ὑπολογίσουμε ὅτι ἀπὸ αὐτοὺς 1.300 περίπου εἶναι πλοίαρχοι, προκύπτει ὅτι δὲν μπορούμε νά ὁμιλοῦμε γιά μέτρα σάν αὐτὸ τῆς ἀνακύκλωσης γιά τὴν ἐξασφάλισιν ἀπασχολήσεως σέ ἓνα τόσο περιορισμένον ἀριθμὸν ναυτικῶν καί ἐκεῖνο πού πρέπει νά γίνῃ εἶναι νά καταργηθεῖ ὀριστικά ἡ ἀνακύκλωση γιά ὅλες τίς εἰδικότητες, ἐκτός τῶν πλοίαρχων καί αὐτὸ ἐφ’ ὅσον δὲν ἐξευρεθεῖ ἄλλος τρόπος γιά τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς ἀνεργίας τῶν στελεχῶν αὐτῶν τῆς Ναυτιλίας μας τὰ ὁποῖα δὲν μπορούμε νά πετάξουμε σάν σιμμένες λεμονόκουρες.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

Ο λιμάνι του Πειραιώς

Τά δρια της Έλευθέρας Ζώνης

Πρόσφατα ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς μετέβαλε τα δρια της Έλευθέρας Ζώνης και μετέφερε αυτά από τη δέστρα 94 του Ντόκ 7 στη δέστρα 73 του Ντόκ 5/6, παραχωρώντας στην άκτοπλοία το μεταξύ των δεσμών αυτών τμήμα.

Για να υλοποιηθεί αυτό αποφασίσθηκαν τα εξής:

- Επέκταση των ορίων της Έλευθέρας Ζώνης από τη δέστρα 125 του κρηπιδώματος T-Φ του λιμένος Αγίου Γεργίου Κερταίνιου στη δέστρα 119 του ίδιου κρηπιδώματος.

- Μεταφορά του άγκυροβολίου των πλωτών μέσων του Όργανισμου στο κρηπιδώμα T-Φ λιμένος Αγίου Γεωργίου (δέσρες 131-119). Θα παραμείνουν στις δέσρες 94-97 του Ντόκ 7 μόνο ο πλωτός γερανός των 100 τόννων και δύο ρυμουλκά.

- Εκτέλεση έργων εκβαθύνσεως της θαλασσίας περιοχής του κρηπιδώματος T-Φ και έργων διευθετήσεως του χώρου, καθώς και κατασκευής θύρας εξόδου της χερσαίας.

- Ανέλκυση του ναυαγισμένου φορτηγού «SEA STAR» κατεδάφιση του πρώτου λιμενικού υποστέγου και διαμόρφωση των εκεί χερσαίων χώρων, για την υποδοχή φορτίων σιδήρου και λαμαρινών, που σήμερα εκφορτώνονται στο Ντόκ 5/6.

- Μεταφορά από το Ντόκ 5/6 στο κρηπιδώμα ξυλείας τριών ηλεκτροκινήτων γερανών, ώστε, σε περίπτωση που το κρηπιδώμα του πρώτου λιμενικού υποστέγου δεν επαρκεί για την κάλυψη των αναγκών εξυπηρέτησεως των φορτίων σιδήρου και λαμαρινών, να χρησιμοποιείται για το σκοπό αυτό και ο υπαίθριος χώρος που βρίσκεται μπροστά από το υπόστεγο, που κατασκευάστηκε πρόσφατα στο κρηπιδώμα ξυλείας.

- Μεταφορά σε άλλους χώρους, μετά από έρευνα, των υπολοίπων 7 γερανών του Ντόκ 5/6, για να ελευθερωθεί ο εκεί χώρος.

- Μεταφορά της θύρας εξόδου Αγίου

Διονυσίου, της εκεί εδαφιαίας πλαστιάγας και των φυλακίων της, στον άξονα της δέσρας 73 του Ντόκ 5/6, όπου και τα νέα δρια της Ζώνης.

- Κατασκευή «δοντιού» στη συμβολή των Ντόκ 7 και 8, για την εξυπηρέτηση ενός πλοίου, που θα μπορεί να αποεπιβιβάζει επιβάτες του από τα πλάγια και τα όχημα από την πρύμνη.

- Επιστροφή και του υπολοίπου τμήματος του κρηπιδώματος T-Φ με τσιμέντο και κατασκευή εκεί παραπήγματος, που θα καλύψει τις ανάγκες λειτουργίας του άγκυροβολίου, των πλωτών μέσων, της διαχειρίσεως υλικών και εργαλείων πλωτών μέσων.

- Κατεδάφιση του υποστέγου της διαχειρίσεως B8 που βρίσκεται στο Ντόκ 7, για τη δημιουργία χώρων προσωρινής σταθμεύσεως και έλιγμων των αποεπιβιβαζόμενων οχημάτων.

- Κατεδάφιση του κτιρίου της Διευθύνσεως Λιμενικών Έξυπηρετήσεων και του μικρού κτίσματος, που υπάρχει εκεί, για να αυξηθεί ο χερσαίος χώρος της περιοχής.

Διαγωνισμός για τα ναυάγια

Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς ξεκίνησε τη διαδικασία για την απελευθέρωση της θαλασσίας περιοχής του λιμένος από τα ένδεκα ναυάγια, τα οποία αποτελούν παγίδες για τα διαπλέοντα πλοία.

Ηδη απέφασε τη διεξαγωγή δημοσίου πλειοδοτικού διαγωνισμού για την ανέλκυση ή εκποίηση και απομάκρυνση των ναυαγίων.

Ο διαγωνισμός θα είναι ενιαίος και οι προσφορές θα πρέπει να αναφέρονται στο καθένα, χωριστά, από τα ναυάγια.

Η τιμή εκτιμήσεως πρώτης προσφοράς για κάθε ναυάγιο ορίστηκε ως εξής:

«SEA STAR» δρχ. 100.000, «ΕΛΛΗ» δρχ. 100.000 «INREPID EXPLORER» δρχ. 100.000, «ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΑΣΣΟΣ» δρχ. 700.000, «ΣΟΦΙΑ» δρχ. 8.000.000, «ΑΜΑΛΙΑ» δρχ. 100.000, «ΧΡΥΣΗ» δρχ. 100.000, «ΕΝΕΡΓΕΙΑ» δρχ. 100.000,

«ΝΙΑΓΑΡΑΣ» δρχ. 100.000, «CAVO SIDERO» δρχ. 100.000 και «NANA» δρχ. 100.000.

Σύντομα

Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς απέρριψε το αίτημα της εταιρίας «OCEANIS MARITIME CO.» για παράταση παραμονής σε έπισκευαστική θέση με μειωμένο τιμολόγιο του έπισκευαζόμενου πλοίου της «STRONG SKIPPER» γιατί δεν πληροί τους δρους και τις προϋποθέσεις του οικείου κανονισμού.

- Διάφορα είδη σιδήρου και ναυπηγησίμου χάλυβα θα προμηθευθεί ο ΟΛΠ.

Για το σκοπό αυτό ενέκρινε πίστωση 8.300.000 δρχ.

- Θα επαναληφθεί ο διαγωνισμός για την προμήθεια από τον ΟΛΠ δύο ήμιρυμουλκωμένων οχημάτων μεταφοράς προσωπικού.

- Ανατέθηκε στον τελευταίο μειοδότη ή κατασκευή φανοπύργου και ή έπισκευή ακροαλίου μώλου Θεμιστοκλέους.

- Αποφασίστηκε από τον ΟΛΠ ή ανάθεση στο ΕΛΚΕΠΑ συντάξεως μελέτης και τεχνικών προδιαγραφών προμήθειας συστήματος ηλεκτρονικών υπολογιστών για τον έκσυγχρονισμό του μηχανογραφικού συστήματος του Όργανισμου.

- Το διοικητικό συμβούλιο του Όργανισμου Λιμένος Πειραιώς εξέλεξε ως αντιπρόεδρό του το σύμβουλο κ. Παν. Κορωνάο.

- Απορρίφθηκε το αίτημα της εταιρίας «DOLPHIN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ» Α.Ε για παράταση παραμονής του κρουαζιεροπλοίου «Αλμπανός» σε έπισκευαστική θέση με μειωμένο τιμολόγιο κατά τις διατάξεις του οικείου κανονισμού και έγινε δεκτό να παραμείνει το πλοίο με το τιμολόγιο της κλίμακας.

- Εγκρίθηκαν τα έφετεινά προγράμματα εκπαίδευσσεως της Σχολής Έπαγγελματικής Κατάρτισεως Προσωπικού του Όργανισμου Λιμένος Πειραιώς, τα οποία θα παρακολουθήσουν 100, συνολικά, εργαζόμενοι του ΟΛΠ και του ΟΑΕΔ.

Η δαπάνη για την εφαρμογή των προγραμμάτων και τον έξοπλισμό της Σχολής υπολογίζεται στα 96 εκατομμύρια δραχμές και θα καλυφθεί από ειδικό ταμείο της ΕΟΚ, τον Ο.Α.Ε.Δ. και τον ΟΛΠ.

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

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

Tucuman 359 - 5th Floor
1049 Buenos Aires

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

Η θαλασσινή περιήγηση

ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η θάλασσα περιήγηση, πού είναι γνωστή στις μέρες μας με τον διεθνή όρο της «κρουαζιέρας» θεωρείται γενικώς σαν πολύ πρόσφατη εξέλιξη στην ιστορία της εμπορικής ναυτιλίας. Γιατί δεν είναι εύκολο να ισχυρισθεί κανείς ότι υπήρχαν και στην αρχαιότητα τουριστικά πλοία, αφού και τα αναφερόμενα ως πλοία ψυχαγωγίας ήταν μάλλον πολυτελείς ιδιωτικές θαλαμηγούς των τυράννων της εποχής. Περισσότερα χαρακτηριστικά παρουσιάζουν τα ναυλωμένα σκάφη της ρωμαϊκής εποχής που μετέφεραν ομάδες τους Ρωμαίους στην Ελλάδα για να επισκεφθούν τα αξιοθέατα ή να παρακολουθήσουν τους αγώνες, ενώ φαίνεται πως την οργανωμένη διακίνηση προς τους Αγίους Τόπους είχαν αναπτύξει συστηματικότερα οι Βενετοί την εποχή της θαλασσοκρατορίας τους.

Θεωρείται βέβαιο εξ' άλλου ότι τα περιηγητικά πλοία του άνωτέρου, τύπου προηγέθηκαν των καθαρώς επιβατηγών πλοίων, δεδομένου ότι η συνυπόληξη εμπορευμάτων και ανθρώπων ήταν επί αιώνες ο μοναδικός τρόπος μεταφοράς. Η διάκριση φορτηγών και επιβατικών πλοίων παρουσιάζεται μόλις στις αρχές του 19ου αιώνα, στα μέσα του οποίου τοποθετούν οι ειδικοί και την πρώτη εμφάνιση της θαλάσσιας περιήγησης. Είναι μάλλον δύσκολο να προσδιορίσει κανείς πότε ακριβώς πραγματοποιήθηκε η πρώτη κρουαζιέρα. Αναφέρεται πάντως ότι το 1845 ένα γερμανικό ιστιοφόρο εξήγγειλε ένα ταξίδι γύρω στον κόσμο για σκοπούς «μη εμπορικούς» και διαθέσιμο μόνο για πρόσωπα υψηλής παιδείας και υπολύψεως προτιμωμένων των επιστημόνων. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1858, το πρώτο τυπικό κρουαζιερόπλοιο, η θαλαμηγός «Κεϋλάνη» της Ρ&Ο, 2.000 τόννων, άρχισε ψυχαγωγικές εκδρομές από την Αγγλία στη Μεσόγειο. Η ιδέα διαδόθηκε γρήγορα ανάμεσα στις ατμοπλοϊκές εταιρίες της εποχής και στα μέσα της δεκαετίας του 1890 η Χάμπουργκ - Αμερικαν - Λαϊν πρόσφερε κρουαζιέρες από τη Ν. Υόρκη με το «Αυγούστα - Βικτώρια» 7.000 τόννων, το οποίο παραξέκλινε από τα κανονικά του ταξίδια στο Βόρειο Ατλαντικό για να κάνει πολυτελείς περιηγήσεις στις Δυτικές Ινδίες, στις Κανάριες νήσους, στη Μεσόγειο και στις Σκανδιναβικές χώρες. Η επιτυχία ήταν σημαντική και αποδοτική έτσι ώστε και πολλές άλλες εταιρείες επεδόθησαν στις κρουαζιέρες.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1920, το περίφημο αμερικανικό υπερωκεάνιο «Τζώρτζ Γουάσιγκτον» εγκατέλειψε τα σκληρά χειμωνιάτικα ταξίδια του στον Ατλαντικό και έβαλε πλώρη για την ηλιόλουστη Μεσόγειο. Διαφημιζόταν ως το έννατο κατά σειρά μεγέθους πλοίο του κόσμου, πού διέθετε χώρο για 150 εκατομμυριούχους. Ακόμα και το μεγάλο υπερωκεάνιο της Κιούναρντ το «Μαυριτανία» πού ήταν το ταχύτερο σκάφος της εποχής του, στο διάστημα των μηνών Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου πραγματοποιούσε εκδρομές στη Νεάπολη, στη Μαδέρα και στην Καζαμπλάνκα, παραλαμβάνοντας (έναντι των 2.000 θέσεων πού διέθετε στις τρείς θέσεις) μόνο 500 τυχρούς πρώ-

της θέσεις.

Τά δρομολόγια άρχισαν να παρουσιάζουν μεγαλύτερη ποικιλία. Βόρειο Ακρωτήριο και Σπίτσερβερκ, Βαλτική και Μαύρη Θάλασσα, ο γύρος της Νοτίου Αμερικής ή της Αφρικής και ακόμη τετράμηνες ή πεντάμηνες περιηγήσεις γύρω σ' όλο τον κόσμο. Ο κύκλος των εκατομμυριούχων πού προτιμούσαν αυτές τις πολυτελείς κρουαζιέρες προς τα πιο έξωτικά μέρη του κόσμου με τα ωραιότερα πλοία της εποχής αύξανε διαρκώς. Μερικές διασημότητες, όπως η Μαίρη Πίκφορντ ή ο Νόελ Κάγουαρντ ή ακόμη και η τελευταία αυτοκράτειρα της Αυστρίας, έδιναν ακόμη περισσότερο γόητρο. Το 1930 οι πελάτες των κρουαζιερών είχαν να επιλέξουν ανάμεσα σε μία μεγάλη ποικιλία ταξιδιών: Ο γύρος του κόσμου σε 133 ημέρες με το υπερωκεάνιο «Μπέλγκενλαντ» της Ρέντ Στάρ Λαϊν με τιμές από 1.750 δολάρια και πάνω, ή εκδρομή στη Μεσόγειο με το «Μπριτάνικ» της Γουάιτ - Στάρ με 695 δολάρια για 40 μέρες, ή μία δεκαπενθήμερη κρουαζιέρα στην Καραϊβική και την Αβάνα με το «Ρέλιανς» της Χάμπουργκ - Αμερική με μόνο 150 δολάρια το άτομο.

Η δεκαετία του 30 παρά την οικονομική κρίση, γνώρισε σημαντική ανάπτυξη των κρουαζιερών, οι οποίες εξησφάλισαν ίσως τη διαφυγή από τη σκληρή πραγματικότητα. Έξάλλου η αμερικανική ποταπαγόρευση έκανε πολλά ξένα υπερωκεάνια να προγραμματίζουν μικρές θαλάσσιες εκδρομές από τη Νέα Υόρκη με πλήρες φορτίο ποτών για τους διψασμένους επιβάτες. Πολλά τέτοια πλοία, περιλαμβανομένων και των μεγαλύτερων σκαφών της εποχής, όπως το «Ακουϊτάνα» και «Μπερενκάρια» της Κιούναρντ πραγματοποιούσαν νυκτερινές εκδρομές στις οποίες μετά το δριό των τριών μιλίων άνοιγαν διάπλατα τα μπάρ και τις αίθουσες χορού και ξαναγύριζαν στο Μανχάταν την άλλη μέρα το πρωί. Αυτές οι «μπεκρουαζιέ-

ρες» όπως ονομάστηκαν, κόστιζαν πολύ λίγο, φθάνοντας μέχρι 10 δολάρια τη βραδιά.

Ευθύς μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, η Κιούναρντ διέθεσε το πρώτο μεγάλο πλοίο της αποκλειστικά σε κρουαζιέρες. Ήταν το «Καρόνια» 34.000 τόν. πού γρήγορα ανακηρύχθηκε σαν η θαλαμηγός των «εκατομμυριούχων». Μπορούσε να παραλάβει 500 επιβάτες και για πρώτη φορά κάθε καμπίνα διέθετε ιδιαίτερο μπάνιο. Το «Καρόνια» δημιούργησε ένα φανταστικό προηγούμενο μέσα στο οποίο αναφέρεται το παράδειγμα μιας γηραιάς κυρίας πού έζησε μέσα στο πλοίο 17 χρόνια. Αλλά και πολλοί άλλοι έδειξαν ανάλογες προτιμήσεις, έτσι πού το πλοίο απόκτησε σιγά - σιγά την ατμόσφαιρα μιας ιδιωτικής πλωτής λέσχης.

Όταν οι κανονικές υπερατλαντικές γραμμές άρχισαν να εγκαταλείπονται ή μία ύστερα από την άλλη, οι εταιρείες των υπερωκεάνιων αντιμετώπισαν δύσκολες μέρες και στράφηκαν προς τις πολυτελείς κρουαζιέρες για εξωτικούς τόπους, όπως οι Βερμούδες, το Νάσσο στην Μπαχάμας και η Καραϊβική. Πρώτο το «Ιτάλια» της Χόμ Λαϊνς, προγραμματίστηκε από το 1960 επταήμερες εκδρομές για όλο το χρόνο μεταξύ Νέας Υόρκης και Νάσσο. Ακόμα και το κολλοσιαίο υπερωκεάνιο «Κουήν - Μέρυ» μπήκε στο χορό κάνοντας γύρω στο 1965 αρκετές πενθήμερες κρουαζιέρες στις Μπαχάμες με κατώτερη τιμή 125 δολάρια το άτομο.

Σήμερα το εμπόριο των κρουαζιερών βρίσκεται σε μεγάλη άνθιση. Τα προσφερόμενα ταξίδια παρουσιάζουν εξαιρετικά μεγάλη ποικιλία, ξεκινώντας από τις ημερήσιες εκδρομές προς «άγνωστη κατεύθυνση» πού στοιχίζουν μόνο 75 δολάρια, μέχρι τον τρίμηνο γύρο του κόσμου με το «Κουήν - Ελίζαμπεθ» όπου μία δίκλινη σουίτα στο άνωτερο κατάστρωμα φθάνει τις 250.000 δολάρια. Έτσι άσχετα με ποιο πλοίο και ποιο δρομολόγιο ο κόσμος σήμερα προτιμά τις θαλάσσιες κρουαζιέρες περισσότερο από κάθε άλλη φορά.

Σαν ουσιαστικές πάντως χαρακτηριστικές της σημερινής μορφής της κρουαζιέρας μπορούμε να θεωρήσουμε την επέκτασή της και εκτός της τάξεως των «μυλιονερς» πού αποτελούσαν άλλοτε την αποκλειστική σχεδόν πελατεία της. Συνέδραμαν σ' αυτό ή μεγάλη επικοινωνία των λαών, ή γενική άνοδος του βιωτικού επιπέδου, ο ανταγωνισμός των εταιριών και ή ανάγκη προσελκύσεως του μέσου βαλαντίου. Βοήθησε παράλληλα ο τεράστιος διαφορισμός των τιμών όχι πιά με τη βάση της πατροπαράδοτης και άπεχθούς διακρίσεως των θέσεων αλλά με τη βάση της θέσεως της καμπίνας επί του πλοίου. Πράγμα πού ενώ στην ουσία είναι το ίδιο, επιτρέπει την με οικονομικότερα μέσα απόλαυση της κοινοχρήστου πολυτελείας.

Έτσι λοιπόν, το χώρο του μεγάλου θαλασσινού ταξιδιού πού άφησαν κενό τα τακτικά υπερωκεάνια επιβατηγά, τον κατέλαβαν τά πάσης εθνικότητας κρουαζιερόπλοια, πού χειμώνα - καλοκαίρι περιφέρονται τις θάλασσες και τους ώκεανούς, προσφέροντας την υψηλότερη ποιότητα της σύγχρονης ομαδικής ψυχαγωγίας.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ
Μ.Α.Ν. — Β & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176 573 - 4171 889

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

ΟΙ ΔΟΡΥΦΟΡΟΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

“Ένα νέο σύστημα παροχής στίγματος

Του πλοιάρχου κ. ΑΝΤ. ΓΡΥΠΑΙΟΥ

“Αν και υπάρχουν ακόμη πολλά πλοία που διασχίζουν τις θάλασσες χωρίς το πλεονέκτημα των δορυφορικών ηλεκτρονικών ναυτιλιακών βοηθημάτων ή χωρίς δορυφορικές τηλεπικοινωνίες, κανείς δεν αμφιβάλλει ότι η εποχή μας είναι εκείνη κατά την οποία τα νέα ναυτιλιακά δορυφορικά συστήματα θα προσφέρουν τεράστιες υπηρεσίες στην ύποθεση της ναυσιπλοΐας και των τηλεπικοινωνιών στη θάλασσα.

Τά τέλη της δεκαετίας του 1980, θεωρείται ως η πιο πιθανή περίοδος που αυτά τα τεχνολογικά ευεργετήματα και ωφέλη θα γίνουν διαθέσιμα στη διεθνή ναυτιλιακή κοινωνία. Οι επιστήμονες και τεχνικοί υπολογίζουν ότι κατά το έτος 1988 το σύστημα NAVSTAR που είναι ένα νέο δορυφορικό σύστημα στίγματος και καλύπτει τη Γη σφαιρικά, θα είναι σε πλήρη λειτουργία. Επίσης το έτος 1988 είναι ο χρόνος κατά τον οποίο μία νέα γενιά δορυφορικών ναυτικών τηλεπικοινωνιών θα μπει σε λειτουργία και υπηρεσία με τη βοήθεια της INMARSAT. Τί μπορούν να προσφέρουν αυτά τα νέα διαστημικά συστήματα στη Ναυτιλία;

“Ένα νέο δορυφορικό σύστημα στίγματος το ονομαζόμενο «NAVSTAR», ύποσχεται να δώσει δραματικές τελειοποιήσεις στη ναυσιπλοΐα. Το σύστημα αυτό καλύπτει τη Γη σφαιρικά, και αναπτύχθηκε από το Υπουργείο Άμυνας των ΗΠΑ, με προορισμό να αντικαταστήσει τον παρόν δορυφορικό σύστημα «TRANSIT», για στρατιωτική αλλά και για πολιτικό-εμπορική χρήση.

Τό νέο αυτό σύστημα «NAVSTAR», γνωστό και ως G.P.S. από τα αρχικά των λέξεων GLOBAL POSITIONING SYSTEM, είναι ικανό να δίνει συνεχές στίγμα ακρίβειας 10 μέτρων, κάτω από όλες τις δυνατές καιρικές συνθήκες και καταστάσεις, συνεχώς όλο το 24ωρο, πλεονεκτώντας έτσι από το σύστημα TRANSIT με το οποίο έχουν πετύχει ακρίβεια στίγματος 200-500 μέτρα, και επιτυχία λήψης στίγματος που ποικίλει από μία μέχρι πολλές ώρες.

Σύμφωνα με το Διευθυντή των προχωρημένων προγραμμάτων της εταιρίας MAGNAVOX, η οποία κατασκευάζει ηλεκτρονικά δορυφορικά ναυτιλιακά βοηθήματα και συστήματα το σύστημα NAVSTAR — GPS θα αποτελεστεί από 18 δορυφόρους τύπου NAVSTAR (ένώ το σύστημα TRANSIT έχει μόνο πέντε), περιφερομένους περί τη Γη, σε ύψος περίπου 10.900 ν. μιλίων. Ο αντικειμενικός σκοπός είναι, για όποιονδήποτε πού θα χρησιμοποιεί το σύστημα, να ανιχνεύει τουλάχιστον τέσσερις δορυφόρους ταυτόχρονα, όπουδήποτε επάνω στη Γη (έκτός της περιοχής των πόλων), οποιαδήποτε ώρα, ημέρα ή νύχτα, ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών.

Τό σύστημα NAVSTAR είναι τώρα σε μερική λειτουργία για δοκιμαστικούς σκοπούς. Πρός τό παρόν υπάρχουν πέντε πρωτότυποι δορυφόροι του NAVSTAR σε τροχιά περί τη Γη, και παρέχουν δύο μέχρι τρεις ώρες κάλυψη ήμερησίως στα περισσότερα μέρη του κόσμου. Περίπου κατά τό τέλος του 1987 αναμένεται ότι 12 δορυφόροι του νέου συστήματος NAVSTAR θα βρίσκονται σε τροχιά και θα παρέχουν συνεχή και δύο διαστάσεων ναυσιπλοΐα παγκοσμίως, ενώ η πλήρης λειτουργία του NAVSTAR σχεδιάζεται και προγραμματίζεται για τό 1988.

Η απόλυτη ακρίβεια του συστήματος NAVSTAR-GPS έχει δημιουργήσει στο Υπουργείο Άμυνας των ΗΠΑ, ένα τεράστιο ενδιαφέρον στο να κάμει τις δυνατότητες του GPS εκμεταλλεύσιμες στη σύγχρονη πολεμική βιομηχανία. Αυτό οδήγησε τό Υπουργείο Άμυνας να υποβιβάσει την ακρίβεια του GPS στα 100 μέτρα για εμπορική χρήση.

“Αν και αυτό μπορεί να παρουσιάσει προβλήματα στα έργα Βιομηχανίας ύφαλοκρηπίδων, όπου η απόλυτη ακρίβεια ενδιαφέρει άμεσώτα τους ασχολούμενους με τις γεωτρήσεις και όπου ακρίβεια 10 μέτρων τους είναι απαραίτητη, η ακρίβεια των 100 μέτρων πού προσπαθεί να επιβάλλει τό Υπουργείο Άμυνας είναι αρκετή για γενικούς σκοπούς ναυσιπλοΐας.

Σύμφωνα με στοιχεία της MAGNAVOX, τό Υπουργείο Άμυνας υποδεικνύει ότι η πλήρης ακρίβεια του συστήματος θα είναι διαθέσιμη και σε εμπορικές εφαρμογές — όπως οι έρευνες για πετρέλαιο — εάν υπάρξει επαρκής προστασία για τή μη διάδοση των μυστικών του συστήματος πού παρέχει σημαντικά πλεονεκτήματα χρησιμοποιήσεώς του για στρατιωτικούς σκοπούς.

Σύγκριση με τά υπάρχοντα συστήματα

Οι παρόντες διεθνείς κανονισμοί ναυσιπλοΐας ζητούν τη χρήση του συστήματος LORAN C ή τη χρήση του δορυφορικού συστήματος TRANSIT για πλοία άνω των 1.600 τόννων γκρός, όταν πλεύουν στην Αμερικανική παράκτιο Ζώνη ή εισέρχονται σε λιμάνια των ΗΠΑ. Αυτές οι απαιτήσεις των Αμερικανικών αρχών ύποκεινται σε αλλαγή.

Τό ένωμένο συμβούλιο Εμπορικής Ναυτιλίας των δύο Υπουργείων Άμυνας και Μεταφορών, των ΗΠΑ, πού είναι υπεύθυνο για τά όμοσπονδιακά σχέδια ναυσιπλοΐας, πρόκειται να συστήσει κατά τό τέλος αυτού του χρόνου τό κοινό σύστημα ραδιο-ναυτιλίας τό οποίο η Κυβέρνηση των ΗΠΑ θα εφαρμόσει μετά τό έτος 1995. Τό 1986 θα ληφθεί η απόφαση ποιά συστήματα θα κρατήσουν και ποιά θα απορριφθούν οι ΗΠΑ σάν άχρηστα και πεπαλαιωμένα πλέον.

Σύμφωνα με τήν υπάρχουσα νομοθεσία οι ΗΠΑ επιτρέπουν σήμερα τη λειτουργία τεσσάρων μεγάλων συστημάτων ραδιοναυτιλίας για χρήση από τή ναυτική κοινωνία. Αυτά είναι,

- LORAN C
- OMEGA
- Τό σύστημα TRANSIT δορυφορικής ναυτιλίας.
- Ραδιογωνιομετρικά συστήματα με λήψη πολλών ραδιοφάρων.

Τό νέο σύστημα NAVSTAR—GPS προσφέρει ένα έναλλακτικό σύστημα ραδιοναυτι-

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

λίας τό όποιο είναι δυνατό νά αντικαταστήσει μερικά ή καί όλα τά συστήματα ραδιο-ναυτιλίας πού χρησιμοποιούνται σήμερα. Πώς ανταποκρίνεται τό νέο σύστημα GPS συγκρινόμενο μέ τά άλλα ναυτιλιακά βοηθήματα καί συστήματα;

"Ενας εκπρόσωπος του 'Υπουργείου Μεταφορών τών ΗΠΑ, παρουσιάζει συνοπτικές συγκρίσεις τών άλλων συστημάτων σέ τρεις περιοχές ναυσιπλοΐας, δηλαδή τήν 'Ωκεανοπλοΐα, τήν άκτοπλοΐα καί τήν προσέγγιση καί είσοδο σέ λιμένες:

1) Γιά τήν 'Ωκεανοπλοΐα, ό ναυτίλος τυπικά χρησιμοποιεί, τό σύστημα LORAN C, τό δορυφορικό σύστημα TRANSIT καί τό σύστημα OMEGA.

Γιά τό σύστημα OMEGA, ύπήρχε άρχικά ή πρόθεση γιά παγκόσμια κάλυψη, αλλά σήμερα ή χρήση του OMEGA στή ναυσιπλοΐα έχει πολύ περιορισθεί διότι υπόκειται σέ περιορισμούς λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, καί παρέχει φτωχής ποιότητας καί αξιοπιστίας στίγμα. 'Επίσης είναι πολύπλοκο στό χειρισμό μέ πολλές διορθώσεις καί προβληματίζει τό ναυτίλο άξιωματικό.

Τό σύστημα LORAN C παρέχει στίγμα μέ άκρίβεια 0,30 ν. μιλίων καί μέ ρυθμό συνεχών στιγμάτων, αλλά δέν έχει παγκόσμια κάλυψη, ενώ ή παρεχόμενη άκρίβειά του (0,30 - 0,40 ν. μιλ.) δέν θεωρείται ίκανοποιητική σήμερα μέ τό συνορισμό πού παρατηρείται στίς άκτές, λιμένες, ποτάμια καί διώρυγες, τών βιομηχανικώς ανεπτυγμένων χωρών.

Τό δορυφορικό σύστημα TRANSIT πού εί-

ναι ότι πιά τέλειό έχουμε σήμερα στή Ναυτιλία, χαρακτηρίζεται ως σύστημα μεγάλης άκρίβειας (200-500M) καί μέ παγκόσμια κάλυψη, αλλά ή κάλυψη αυτή δέν είναι συνεχής. 'Ο ρυθμός παροχής στίγματος ποικίλει από μία ώρα μέχρι πολλές ώρες, πράγμα άπαράδεκτο γιά άκτοπλοΐα ή γιά προσεγγίσεις σέ λιμάνια, καί άκτές.

'Αντίθετα τό νέο σύστημα G.P.S. παρέχει ύψηλης πιστότητας καί άκρίβειας στίγμα, άνεξαρτήτως καιρικών συνθηκών, (άκρίβεια 10 μέτρων), ενώ λόγω τής συνεχούς λειτουργίας μέ παγκόσμια κάλυψη, ύπόσχεται νά επικρατήσει στήν ωκεανοπλοΐα, αλλά καί στήν άκτοπλοΐα καί στή ναυσιπλοΐα έντός λιμένων, ποταμών, διωρύγων καί λιμνών.

2) Στην άκτοπλοΐα, ό ναυτίλος μπορεί γενικά νά χρησιμοποιήσει τά συστήματα LORAN C, DECCA NAVIGATOR, τό δορυφορικό σύστημα TRANSIT καί τό ραδιογωνιόμετρικό σύστημα D.F. μέ χρήση πολλών ραδιοφάρων.

Τό LORAN C είναι εύρύτατα διαδεδομένο λόγω τής καλής κάλυψης πού παρέχει στίς άκτές τών ΗΠΑ καί του Κόλπου, καθώς καί τής άκρίβειάς του.

Τό DECCA NAVIGATOR είναι επίσης θαυμάσιο, καί μεγάλης άκρίβειας σύστημα, εύκολο στό χειρισμό, αλλά παρέχει μικρή κάλυψη τής έπιφανείας τής Γης. Καλύπτει π.χ. μόνο τίς άκτές τής Βορείου Θαλάσσης, τίς άκτές τής Νοτίου 'Αφρικής, τίς άκτές του Περσικού Κόλπου, καί τής 'Ιαπωνίας.

Τό δορυφορικό σύστημα TRANSIT παρέ-

χει έπαρκή άκρίβεια, αλλά ή μακρά περίοδος πού μεσολαβεί μεταξύ στιγμάτων, δέν βοηθά στήν 'Ακτοπλοΐα.

Τό νέο σύστημα G.P.S. (Σφαιρική κάλυψη τής έπιφανείας τής Γης) εμφανίζεται ίκανό νά καλύπτει όλες τίς προϋποθέσεις σάν ναυτιλιακό βοηθήκα στήν 'Ακτοπλοΐα, έστω καί μέ άκρίβεια 100 μέτρων, όπως όρίζει τό άμερικανικό ύπουργείο 'Αμύνης, διότι παρέχει στίγμα άκριβέστατο καί τό σπουδαιότερο διαρκές, μέ παγκόσμια καί σφαιρική κάλυψη τής έπιφανείας τής Γης, χωρίς νά έμποδίζεται από δυσμενείς καιρικές συνθήκες καί καταστάσεις.

Τέλος, σύμφωνα μέ δηλώσεις άρμοδίων του ύπουργείου Μεταφορών τών ΗΠΑ, τό GPS είναι τό μόνο ραδιοναυτιλιακό σύστημα, γιά τό όποιο έχει γίνει πρόταση νά χρεώνεται εκείνος πού τό χρησιμοποιεί. Αυτό είναι ένας παράγων πού έχει δημιουργήσει ένδιαφέρον μεταξύ εκείνων πού προτίθενται νά τό χρησιμοποιήσουν όταν δοθεί γιά έμπορική χρήση σέ Βιομηχανικούς, 'Εμπορικούς καί Ναυτιλιακούς σκοπούς, γεγονός πού όπως ύποστηρίζει ό διευθυντής δορυφορικών προγραμμάτων τής MAGNAVOK, θά είναι μία ισχυρή ύποστήριξη γιά τή συνέχιση λειτουργίας του συστήματος γιά έμπορικούς σκοπούς, όταν τό 'Υπουργείο 'Αμύνης, γιά πολλούς καί διαφόρους λόγους κρίνει ότι δέν χρειάζονται άλλο οι ύπηρεσίες του GPS στήν ένθνηκή άμυνα τών 'Ηνωμένων Πολιτειών.



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: 2700046/271480/213836 — 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

ΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΜΠΟΣΙΟ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ

Με σκοπό την διερεύνηση των δυνατοτήτων για την προαγωγή της έρευνας, εφαρμογής και τεκμηρίωσης της ναυτικής τεχνολογίας στην Ελλάδα με την αξιοποίηση του επιστημονικού και τεχνολογικού δυναμικού της χώρας και την συνεισφορά στην προσπάθεια αυτή του Ελληνικού Νηογνώμονα, πραγματοποιήθηκε με σημαντική επιτυχία στις 2 Απριλίου τεχνολογικό συμπόσιο στην Αθήνα.

Τό θέμα εξετάστηκε από τη σκοπιά των κρατικών φορέων και των τεχνικών φορέων ανάπτυξης και εφαρμογής καθώς και από το Ναυτικό Επιμελητήριο και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, τα μέλη των οποίων είναι οι τελικοί αποδέκτες της ναυτικής τεχνολογίας, ενώ από τη σκοπιά του Ελληνικού Νηογνώμονα υπήρξε η εισήγηση του κ. Διον. Μελισσηνού, ο οποίος αναφέρθηκε:

— στην πορεία και τό ρόλο του Ελληνικού Νηογνώμονα στην εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας μας,

— στην ανάγκη ουσιαστικής βελτίωσης της ναυτιλιακής υποδομής της Ελλάδος και παροχής περισσότερης τεχνολογικής εξυπηρέτησης,

— στην ανάγκη στενής συνεργασίας και συντονισμού της δράσεως όλων των φορέων της ναυτικής τεχνολογίας, και τέλος στην ανάγκη ιδρύσεως Κέντρου Έρευνας και Μελέτης Ναυτικής Τεχνολογίας στη Χώρα μας.

Έκ μέρους των διαφόρων φορέων ανέπτυξαν τις απόψεις τους οι κ.κ. Κ. Καστρινάκης του υπουργείου Έθνικης Οικονομίας, Α. Κτενάς του υπουργείου Έρευνας και Τεχνολογίας, Αντιπλοίαρχος Λ.Σ. Β. Παπαγιάννης του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Θ. Λουκάκης καθηγητής του Ε.Μ.Π., Β. Κούτσης του Ναυτικού Επιμελητηρίου, Μ. Βελώνιας της Ε.Ε.Ε., Α. Φίλιππας του Συλλόγου Ναυπηγών Μηχανικών, Ν. Αδαμαντιάδης του Συνδέσμου Ναυτασφαλιστών και Π. Γιαννούλης του διοικητικού συμβουλίου του ΕΛΙΝΤ.

Την έναρξη και τό πέρας του συμποσίου έκανε ο πρόεδρος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας καθηγητής Πάρις Πέρρας, ενώ μίλησαν ακόμη και αρκετοί, από τους παρισταμένους στο συμπόσιο εκπρόσωπο του εφοπλιστικού, ναυπηγοεπισκευαστικού, τεχνικού, ασφαλιστικού και τραπεζικού κόσμου της χώρας.

Οι διαπιστώσεις που προέκυψαν από τις εισηγήσεις των αρμοδίων εκπροσώπων αλλά και των άλλων ομιλητών είναι:



Πρώτον, ότι είναι απαραίτητη η προαγωγή του Ελληνικού Νηογνώμονα σε διεθνές επίπεδο με την υπαγωγή περισσότερων ελληνικών πλοίων σ' αυτόν, καθώς ήδη τά 500 περίπου σκάφη όλων των τύπων και μεγεθών που φέρουν την κλάση του Ε.Ν. δέν αντιμετωπίζουν προβλήματα ασφαλίσεως και έχουν προβληθεί η αξιοπιστία και οι ικανότητες του Ελληνικού Νηογνώμονα στους διεθνείς τραπεζικούς και ασφαλιστικούς οργανισμούς, με ιδιαίτερη έμφαση στις αγορές του Λονδίνου, του Αμβούργου και της Γένοβας. Αξίζει δέ να σημειωθεί ότι κατά τό 1983, τό ποσοστό όλικών απωλειών σε πλοία κατεταγμένα στον Ε.Ν. έφθασε μόλις τό 0,285%, ενώ οι λοιπές σοβαρές άβαρίες ποσοστό 0,65% του συνόλου. Επίσης, εκτός από την ύφιστάμενη συμφωνία με τό LLOYDS REGISTER για διττή κατάταξη, ο Ελληνικός Νηογνώμων προσπαθεί νά επεκτείνει την συνεργασία του με τους αντίστοιχους οργανισμούς άλλων χωρών και νά προχωρήσει σε συνεργασία με τό ABS και τό DNV.

Δεύτερον, ότι είναι πλέον επάναγκες νά προχωρήσουμε στην όρθολογική όργάνωση της έγχώριας ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, η όποία έχει τό αναγκαίο έμψυχο υλικό για νά ανταποκριθεί στη σύγχρονη ναυτική τεχνολογία, ενώ εκτός από τις έγκα-

ταστάσεις των μεγάλων ναυπηγοεπισκευαστικών συγκροτημάτων που είναι έφοδιασμένες με τόν κατάλληλο έξοπλισμό και οι λοιπές μικρές μονάδες, παρά τις δυσχέρειες στη καθημερινή τους λειτουργία, παράγουν έργο τό όποιο με την κατάλληλη όργάνωση μπορεί νά αύξηθεί σημαντικά, άπορροφώντας ένα σεβαστό άριθμό τεχνικών και έργατοτεχνιτών οι όποιοι σήμερα παραμένουν άνεργοι.

Τρίτον, ότι η ίδρυση ενός Κέντρου Έρευνας και Μελέτης Ναυτικής Τεχνολογίας θά είναι ό φορέας για την ανάπτυξη της έγχώριας ναυτικής τεχνολογίας, πλαισιωμένος από Έλληνες τεχνικούς και επιστημονικό προσωπικό.

Τέταρτον, ότι η πρωτοβουλία του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας και του Νηογνώμονα όργάνωσης του τεχνολογικού συμποσίου υπήρξε μία πολύ καλή άρχή, γιατί έδωσε την εύκαιρία νά άκουσθούν ταυτόχρονα οι απόψεις εκπροσώπων διαφόρων κρατικών και συνδικαλιστικών φορέων γύρω από τό καυτό θέμα που κατά την άποψη των «Ναυτικών Χρονικών» ονομάζεται άναγκαία ναυτική ύποδομή για την αξιοποίηση του τεράστιου δυναμικού που προσφέρει η Έλληνική Ναυτιλία και την σύνδεσή της με την Ελλάδα.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραϊκή Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ
ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ
Αριθμ. 4156/1986

Δικαστής: Σπ. Λουβρος
Δικηγόροι: Αθ. Νικολαΐδου, Παντ. Πετμεζάς

Θαλάσσια άρωγή σύμφωνα με τους πάγιους έντυπους όρους του Λούδ (Lloyd w standard form of Salvage agreement) — Αίτηση συντηρητικής κατασχέσεως του πλοίου πριν περάσουν 14 ήμ. από την άρωγή — Μη νόμιμη.

Ο παρέχων άρωγή σύμφωνα με τους όρους του L.O.F. πρέπει ν' αναμείνει την προθεσμία έγγυοδοσίας (14 ήμ.) για νά υποβάλει αίτηση συντηρητικής κατασχέσεως.

Επειδή ή αίτοϋσα, ίχυριζόμενη διά της αίτησεως της, ότι τά είς αυτήν αναφερόμενα τρία ρυμουλκά της παρέσχον έπιθαλάσσιον άρωγήν είς τό προσαράξαν είς τά άβαθή του Θερμαϊκού Κόλπου και είς θέσιν «Παλιομάνα» πλοϊον της καθ' ής άλλοδαπής εταιρίας «Β» τό όποϊον διέσωσαν έκ βεβαίον κινδύνου και ώς έκ τούτου έχει άξίωσιν κατ' αυτής έκ δραχμών 10.000.000, διώκει, λόγω της ήλαττωμένης περιουσιακής καταστάσεως αυτής και του έπικαλούμενου κατεπείγοντος, νά διαταχθή ή συντηρητική κατάσχεσις του ως άνω πλοϊου, προς εξασφάλισιν της απαιτήσεως

της. Η αίτησις είναι νόμιμος, στηριζόμενη είς τά άρθρα 246, 247, 248, 254, του ΚΙΝΔ και 707 έπ. Κ.Πολ. Δ. και πρέπει νά έρευνηθή κατ' ούσίαν, κατά την προκειμένην διαδικασίαν των ασφαλιστικών μέτρων των άρθρων 682 έπ. Κ. Πολ. Δ.

Επειδή έπιθανολογήθησαν τά εξής: Τήν 2-10-1983 τό υπό Παναμαϊκή σημαϊαν πλοϊον της καθ' ής «Β», έμφορτον ασφάλτου, προσηράξεν είς τά άβαθή της θαλάσσιας περιοχής Παλιομάνας του Θερμαϊκού κόλπου. Παρά τάς προσπάθειάς του πλοϊάρχου αυτού νά αποκολλήση τό πλοϊον αυτοδυνάμως, δέν ήδυνήθη νά κατορθώση τούτο, δι' ό και συνήψε την από 2-10-1983 σύμβασιν έπιθαλασσίον άρωγής. Είς εκτέλεσιν της συμβάσεως τούτης ή αίτοϋσα απέστειλεν είς τό προσαράξαν πλοϊον τά ρυμουλκά αυτής «Κ», «Μ» και «Β» τά όποϊα ήρξαντο του έργου της αποκολλήσεως του ως άνω πλοϊου. Κατά την διάρκειαν της προσπάθειάς ταύτης, άφίχθησάν είς τόν τόπον της προσαράξεως και τά ρυμουλκά «Α» και «Γ» ανήκοντα είς έτέρας εταιρίας τά όποϊα ανέλαβον και ταύτα νά αποκολλήσουν τό ως άνω πλοϊον, κατόπιν καταρτισθείσης, μεταξύ του πλοϊάρχου αυτού και του νομίμου εκπροσώπου των εταιριών είς τάς όποϊάς ανήκουν τά τελευταία ως άνω πλοϊα, όμοϊας συμβάσεως έπιθαλασσίον άρωγής. Τελικώς τό πλοϊον διεσώθη. Η αίτοϋσα διατείνεται ότι αυτή και μόνον παρέσχε έπιθαλάσσιον άρωγήν και συνεπώς αυτή δι-

καιούται της εύλόγου άμοιβής. Τό αυτό όμως διατείνονται και αί εταιρίαί είς τάς όποϊάς ανήκουν τά τελευταία δύο ως άνω πλοϊα, διά της από 6-10-1983 αίτήσεως των ενώ πιον του Δικαστηρίου τούτου. Δέον νά σημειωθή ότι διά της ως άνω συμβάσεως έπιθαλασσίον άρωγής συνεφωνήθη μεταξύ των συμβληθέντων ότι ή άμοιβή διά την άρωγήν ταύτην θά καθορισθή διά διαιτησίας είς τά Αγγλικά Δικαστήρια και ότι ή αίτοϋσα δέν θά προβή είς συντηρητικήν κατάσχεσιν της διασωθείσης περιουσίας, εκτός εάν έντός 14 ήμερών, δέν δοθεί έγγύησις. Περαιτέρω έπιθανολογήθη ότι τό διασωθέν πλοϊον είναι ήσφαλισμένο είς τάς κάτωθι εταιρίας «Λ», «ΒΑ», «ΒΙ» και «CΙ» κατά 75, 75%, 15, 15% 7.58% και 1.52%, αντίστοιχως. Υπό τά έπιθανολογηθέντα ταύτα περιστατικά, ούδεις κίνδυνος ύφίσταται διά την μη ίκανοποίησιν της απαιτήσεως της αίτοϋσης, μετά την έπίλυσιν της διαφοράς των διαδίκων υπό των Αγγλικών Δικαστηρίων και ίδία του θέματος ποϊα έκ των ως άνω πλοϊων παρέσχον πράγματι την έπιθαλάσσιον άρωγήν. Τουναντίον διά του αίτουμένου ασφαλιστικού μέτρου θά επέλθη σημαντική ζημία είς την καθ' ής, έκ της καθυστερήσεως του από πλου του πλοϊου της και της έκ τούτου μεταιώσεως τυχόν αναληφθεισών ύπ' αυτής συμβάσεων ναυλώσεως. Άλλωστε ή δύνατο ή αίτοϋσα νά αναμείνι τόν πάροδον των 14 ήμερών, ως συνεφωνήσε διά του 5ου όρου της ως άνω συμβάσεως έπιθαλασσίον άρωγής και εάν δέν έδίδετο ή συμφωνηθείσα έγγύησις, νά άσκήση την προκειμένην αίτησιν της. Συνεπώς πρέπει νά άπορριφθή

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

ή αιτήσεις.

Παρατηρήσεις:

Τό νέο LLOYD'S SALVAGE AGREEMENT (γνωστό σαν LLOYD'S OPEN FORM (LOF) του 1980, έχει περιλάβει ειδικές διατάξεις (δρ. 4 και 5) σχετικές με την παροχή ασφαλείας στους διασώστες σε περίπτωση παροχής σωστικών υπηρεσιών.

Σύμφωνα με τον Όρο 4 του LOF 1980, ο διασώστης, αμέσως μετά το πέρας των σωστικών υπηρεσιών (ή ακόμα και νωρίτερα αν τό δικαιολογούν οι περιστάσεις) πρέπει νά ειδοποιήσει την Έπιτροπή (COMMITTEE) των LLOYD'S ή τούς πλοιοκτήτες, εάν είναι πρακτικά σκόπιμο, και νά τούς γνωστοποιήσει τό ποσό πού απαιτεί σαν καταβολή ασφαλείας (=έγγυση). Η έγγυση αυτή πού θά ασφαλίσει την απαίτησή του γιά τίς προσφερθείσες υπηρεσίες, εκτός αντίθετης συμφωνίας, θά πρέπει νά παρέχεται σέ ένα έγκεκριμένο από την Έπιτροπή Τύπο και θά είναι δυνατό νά παρέχεται είτε από φυσικά είτε από νομικά πρόσωπα πού έχουν την έδρα τους στην Άγγλία, μετά από έγκριση της Έπιτροπής ή από συμφωνία των μερών.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τον Όρο 5, προβλέπεται ότι μέχρις ολοκλήρωσης των σχετικών διαδικασιών, ή απαίτηση του διασώστη γιά άμοιβή θά έξοπλίζεται μέ ναυτικό προνόμιο πάνω στη διασωθείσα περιουσία. Η δέ διασωθείσα περιουσία (πλοίο ή φορτίο) δέν έπιτρέπεται νά μεταφερθεί σέ άλλο μέρος, χωρίς την έγγραφη

συναίνεση του διασώστη και μέχρι την καταβολή της ασφαλείας.

Τέλος, ο διασώστης φρενά συνομολογεί ότι τότε μόνο θά προβαίνει στην έπιβολή συντηρητικής κατάσχεσης ή όποιουδήποτε περιοριστικού μέτρου κατά της περιουσίας, εάν:

1. Η ασφάλεια δέν καταβληθεί μέσα σέ χρονικό διάστημα 14 ήμερών (Σαββάτων, Κυριακών και έορτών μή συμπεριλαμβανομένων) από την ήμέρα πού περατώθηκαν οι σωστικές υπηρεσίες ή

2. Ο διασώστης εύλογα πιστεύει ότι έπικείται μεταφορά της διασωθείσας περιουσίας σέ άλλο μέρος κατά παράβαση της συμφωνίας του LOF 1980.

Σέ όποιαδήποτε από τίς παραπάνω περιπτώσεις ο διασώστης διακαίεται νά πάρει όποιοδήποτε μέτρο προκειμένου νά εκτελέσει την (προνομιακή) απαίτησή του και συνεπώς νά απαιτήσει την συντηρητική κατάσχεση της διασωθείσας περιουσίας μέ τη διαδικασία των Άσφαλιστικών Μέτρων (άρθρο 682 έπ. ΚΠολΔ). Και τότο άνεξάρτητα από τον όρο περί ύπαγωγής της συμφωνίας στο Άγγλικό Δίκαιο, γιατί, ο όρος αυτός δέν καταλαμβάνει και την λήψη άσφαλιστικών μέτρων άφου αυτά, όπως είναι γνωστό, διέπονται από τό δικαιο της Πολιτείας στά χωρικά ύδατα της όποιος βρίσκεται τό πλοίο, άνεξάρτητα από την έθνικότητα της καθ' ής ή αίτηση (Στρέϊτ -Βάλληνα, Ίδιωτ. Διεθνές Δίκαιο, τ. Β' σελ. 164, Σταυρόπουλου, Έρμ. ΚΠολΔ, άρθρ. 758 παρ. 3, Τζίφρα, Άσφαλιστικά Μέτρα σελ. 185, Έπίσης, Μον, Πρ. Θεσ. 4701/83 ΕΝΔ 12, 16).

Στην παραπάνω άπόφαση, οι σωστικές

υπηρεσίες προσφέρθηκαν την 2.10.1983 και ή αίτηση γιά την συντηρητική κατάσχεση του πλοίου κατατέθηκε την 6.10.83 δηλαδή μόλις μετά πάροδο 4 ήμερών. Μέ βάση λοιπόν τά δσα πιά πάνω αναφέρθηκαν πολύ όρθά τό δικαστήριο άπέριψε την αίτηση μέ τό αιτιολογικό — INTER ALIA — ότι δέν ύφίσταται κίνδυνος γιά την ικανοποίηση της αξιώσεως και «έν πάση περιπτώσει» ή αίτούσα θά μπορούσε νά περιμένει την πάροδο των 14 ήμερών (δπως συμφώνησε μέ τον 5ο Όρο του LOF 1980) και νά άσκήσει την αίτησή της εάν δέν δινόταν ή ασφάλεια.

Τό εύλογο όμως έρώτημα πού γεννάται από την άπόφαση είναι τό έξής: Και εάν άκόμη, πριν από την πάροδο των 14 ήμερών, άναφανόταν σοβαρός κίνδυνος ή ο διασώστης εύλγτα πίστευε ή ύποπτευόταν ότι ή διασωθείσα περιουσία θά μεταφερόταν σέ άλλο μέρος, τό δικαστήριο θά προέβαινε στην άπόρριψη της αίτησεως (μέ την αιτιολογία ότι δέν είχε συμπληρωθεί τό κρίσιμο διάστημα των 14 ήμερών) ή θά δέχόταν την αίτηση (μέ την αιτιολογία ύπάρξεως έπείγοντος και κινδύνου). Φρονούμε ότι δικαιολογείται ή δεύτερη άπάντηση και τότο όχι μόνο λόγω της διαζευτικής διατύπωσης (...or... Όρος 5, γραμμή 32) του LOF 1980, αλλά πολύ περισσότερο γιατί αυτή προσιδιάζει στο πνεύμα και τον έπιδικόμένο σκοπό της παροχής των Άσφαλιστικών Μέτρων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Συνολική αξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1983 ήταν
16.292.610.997 δολάρια.

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

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

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Εξελίξεις στον σχεδιασμό μεγάλων μπάλκ κάρριερς

Του κ. ΑΝ. ΚΟΠΙΤΣΑ, ναυπηγού-μηχανικού

Εντείνονται συνεχώς τα τελευταία δύο χρόνια οι προσπάθειες κυρίως των ιαπωνικών ναυπηγείων για την επίτευξη δραστηρικής μείωσης των δαπανών μεταφοράς μεγάλου όγκου χύδην ξηρών φορτίων με υπερμεγέθη σύγχρονα οικονομικά μπάλκερς, τα αποκαλούμενα VLBC, που κινούνται σε σχετικά χαμηλές ταχύτητες.

Η ναυπήγηση τέτοιων πλοίων χρησιμοποιεί προηγμένες ιδέες στον σχεδιασμό γάστρας και προώσεως για την οικονομία καυσίμου, σε συνδυασμό με έλικα μεγάλης διαμέτρου, που στρέφει με εξαιρετικά χαμηλές στροφές. Οι κύριες διαστάσεις προτείνεται να είναι οι μέγιστες που επιτρέπεται από την συγκεκριμένη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεί το πλοίο και τους περιορισμούς φορτώσεως/έκφορτώσεως των λιμένων, λαμβάνοντας όμως υπ' όψιν τον βέλτιστο συντελεστή γάστρας και ταχύτητα ύπηρεσίας.

Για παρόμοια πλοία, η οικονομική ταχύτητα ύπηρεσίας που αντιστοιχεί στις σημερινές υψηλές τιμές καυσίμων, βρίσκεται μεταξύ 12 και 13 κόμβων, ή απόφαση όμως αυτή επηρεάζεται από την ικανότητα έλιγμων του πλοίου σε κυματώδη θάλασσα.

Η μορφή της γάστρας περιλαμβάνει ένα βολβό στην πρύμνη που δίνει ένα κέρδος έκτοπίσματος στην κατάσταση πλήρους φόρτου, ενώ στην κατάσταση BALLAST, προκαλείται διέγερση δημιουργίας κορυφής κύματος με αποτέλεσμα η πρύμνη να βυθίζεται περισσότερο από μία συμβατική. Η απόδοση επομένως μιας έλικας μεγάλης διαμέτρου εξασφαλίζεται και στις δύο ακραίες συνθήκες ύπηρεσίας. Ο βολβός στην πρύμνη εξομαλύνει τη ροή στην περιοχή του όμορρου και μειώνει τις πιθανές δονήσεις που αποδίδονται στον μικρό αριθμό πτερυγίων της έλικας.

Η έκτεταμένη χρήση χάλυβα υψηλής αντοχής που μειώνει το βάρος της μεταλλικής κατασκευής, ή χαμηλή ταχύτητα ύπηρεσίας και ο περιορισμός του συντελεστή γάστρας, συμβάλλουν σε μία μέτρια απαίτηση ισχύος (λιγότερο του 1BHP, (MCR), ανά 10 τόν. d.w.).

Τα γνωστά πλεονεκτήματα της βραδύστροφης διζελομηχανής με τη μεγάλη διαδρομή έμβολου, ενισχύονται με την χρησιμοποίηση μειωτήρα για την υποβάθμιση των στροφών της έλικας κάτω των 50 RPM. Ένας παρόμοιος σχεδιασμός, μειώνει την απαιτούμενη ισχύ της μηχανής κατά 10-15%, αν συγκριθεί με απ' ευθείας κίνηση της έλικας από βραδύστροφο κινητήρα που δίνει στροφές της τάξεως των 90 RPM. Απαιτείται όμως μία διάμετρος περίπου κατά 1,5 φορές μεγαλύτερη από εκείνη της συμβατικής εγκατάστασης.

Η λύση αυτή έχει καταλήξει στην υιοθέτηση έλικων με πολύ μεγάλη διάμετρο (της τάξεως των 10 μέτρων), που είναι κατά προτίμηση μεταβλητού βήματος, ώστε να παρέχει πλήρη ευελιξία στην εκμετάλλευση του πλοίου. Το βάρος μιας τέτοιας έλικας από κράμα Ni-Al-Bz είναι της τάξεως των 70-80 τόνων και είναι μάλλον άσυνήθης καθώς φέρει μόνον τρία πτερύγια σε ένα ομφαλό διαμέτρου 2,5 μέτρων.

Οι λόγοι επιλογής της τρίπτερης έλικας είναι οι εξής:

Αν οι στροφές της έλικας είναι σταθερές και δεν υπάρχει περιορισμός διαμέτρου, όσο μικρότερος είναι ο αριθμός των πτερυγίων, τόσο περισσότερο αυξάνεται η απόδοση της έλικας. Η διαφορά της απορροφούμενης ισχύος μεταξύ τρίπτερης και πεντάπτερης έλικας είναι της τάξεως του 3%. Έξ αλλού, είναι χαρακτηριστικό της έλικας, ότι όσο μικρότερος είναι ο αριθμός των πτερυγίων της, τόσο μεγαλύτερη είναι η δύ-

ναμη διεγέρσεως και ο παράγων αυτός είναι βασικής σημασίας. Για να αντιμετωπισθεί αυτό το πρόβλημα, βελτιώνονται οι γραμμές των νομέων της πρύμνης, ώστε η διανομή του όμορρου να γίνει περισσότερο ομοιόμορφη. Οι διακυμάνσεις των ωστικών δυνάμεων και ροπών που προκαλούν Vibration στη γάστρα, είναι ουσιαστικά μεγαλύτερες στην τρίπτερη παρά την πεντάπτερη έλικα. Έν τούτοις σε πλοία ισχύος προώσεως κάτω των 20.000 BHP (MCR), οι παρατηρούμενες στην πράξη διαφορές των καθέτων και οριζοντίων δυνάμεων και ροπών μεταξύ τρίπτερης και πεντάπτερης έλικας είναι μικρότερες.

Οι ακόλουθες αιτίες περιορίζουν τις απόλυτες τιμές των δυνάμεων αυτών:

— Μικρή σχετικά ισχύς της μηχανής προώσεως.

— Ομοιόμορφη διανομή όμορρου περί την έλικα.

— Χαμηλή ταχύτητα πλοίου και στροφών της έλικας που περιορίζει επίσης την δημιουργία σπηλαιώσεως.

— Έπαρκές clearance μεταξύ έλικας - γάστρας.

Η έλικα μεταβλητού βήματος προσφέρει πολύ καλή ικανότητα έλιγμων σε ένα τόσο μεγάλο πλοίο, μειώνει τον χρόνο στάσεως κατά 20-30% και επί πλέον μειώνει την κατανάλωση καυσίμου μέχρι 2%, διότι είναι δυνατή η ρύθμιση της ροπής στρέψεως ανάλογα με τις συνθήκες του ταξιδιού.

Ένας μειωτήρας πλανητικού τύπου που περιλαμβάνει άξονα ισχύος προς μία Shaft - Generator/Motor και την κυρία αντλία λαδιού, καθώς και η εκμετάλλευση της θερμότητας καυσαερίων μέσω μιας στροβιλογεννήτριας, συμβάλλουν στην οικονομία λειτουργίας, με μία ήμερησία κατανάλωση της τάξεως των 0,2 κιλών καυσίμου ανά τόννο d.w.

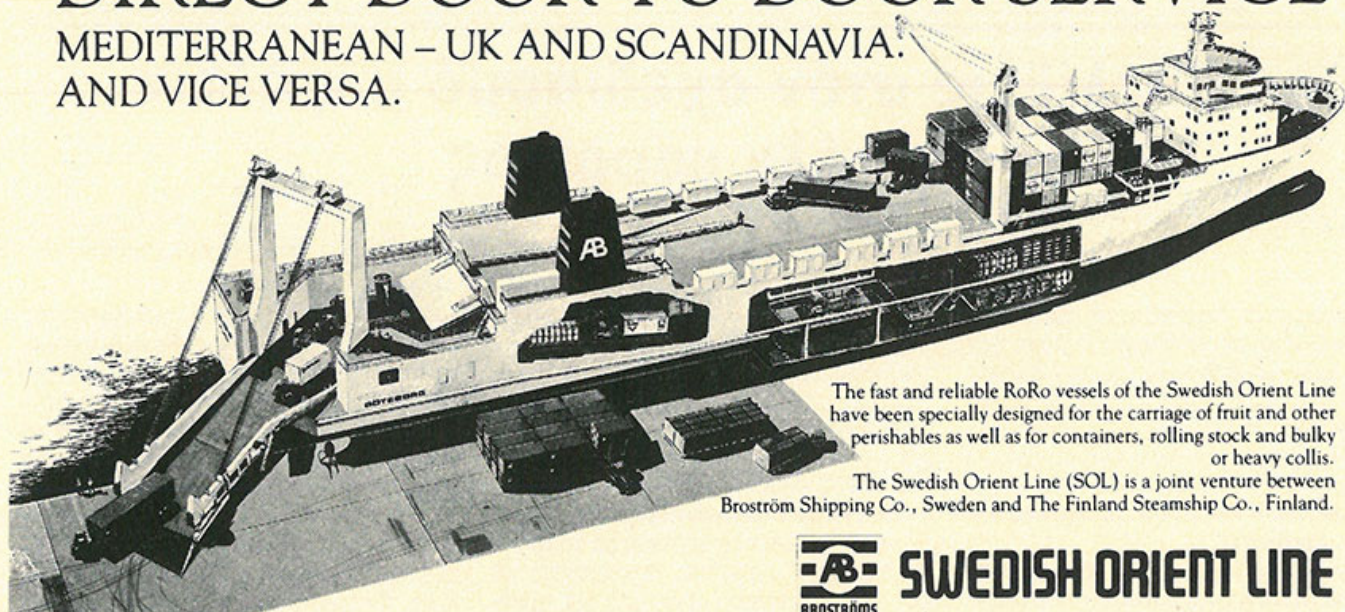
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

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).

For your Agency in IRAN

SHERKAT DARYA E-SURKH

REDSEA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

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

Head Office:

SHERKAT DARYA E-SURKH

AVE SEPAHBOD GHARANI

NIKOO STREET No 32/1, 1ST FLOOR

TEHRAN IRAN

Phones: 892046 - 892048

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

Telex: 214296 SDST TEHRAN IR.

Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

For info: Captain Panos D. Drakoulakos

60 Karpou Str, Athens 406

Phones: 9021907 - 9014640

Tlx.: 22 2327 PANO GR.



ΔΑΝΙΑ

Παραγγελίες πρόντακτ κάρριερς.

Ο μεγαλύτερο ναυτιλιακός οίκος της Δανίας, του γνωστού κ. Α.Π. Μόλλερ, προχωρεί στη ναυπήγηση τριών πρόντακτ κάρριερς των 20.000 τόν. d.w. σε ναυπηγεία που ανήκουν στο συγκρότημα επιχειρήσεων Μόλλερ, έναντι συνολικής δαπάνης που πλησιάζει τα 90 εκατ. δολάρια.

Για τη χρηματοδότηση των νέων σκαφών ο Δανός μεγαλοεπιχειρηματίας χρησιμοποιεί τη μέθοδο ναυλώσεως για 15 χρόνια με όψιόν αγοράς από μία χρηματοδοτική εταιρία, η οποία με τη σειρά της για να εξεύρει τα αναγκαία κεφάλαια θα εκδόσει 16.000 μετοχές αξίας εκάστης 50.000 κορωνών με την εγγύηση ότι μπορούν να εξαργυρωθούν εντός μιάς τριετίας.

Όπως έχουμε σημειώσει στο παρελθόν, η μέθοδος εκδόσεως μετοχών για επενδύσεις σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, είναι πολύ διαδεδομένη στη Δανία, επειδή θεωρείται ως παραγωγική επένδυση και εκπίπτει από την προσωπική φορολογία των μετόχων.

Έτσι με την μέθοδο αυτή, χωρίς ο ναυτιλιακός οίκος Μόλλερ να διακυβεύει κεφάλαια και με το αιτιολογικό ότι προσφέρει απασχόληση στην εθνική βιομηχανία και σε 3.000 περίπου εργατοτεχνίτες των ναυπηγείων, θα καταστεί σύντομα κύριος τριών σύγχρονων πρόντακτ κάρριερς των οποίων οι προοπτικές απασχολήσεως από το 1985 και έντευθεν εμφανίζονται αρκετά ενθαρρυντικές.

Ζημία απ' τις κρουαζιέρες

Ανακοινώθηκε ότι το υπερωκεάνιο «Scandinavia» κόστισε στους ιδιοκτήτες του, εταιρία DFDS της Κοπεγχάγης, περί τα 41 εκατ. κορωνών κατά το τελευταίο τρίμηνο του 1983 που χρησιμοποιήθηκε σε κρουαζιέρες μεταξύ Νέας Υόρκης και Μπαχάμες. Ήδη πραγματοποιεί τη σύνδεση Κοπεγχάγης — Όσλο η οποία φαίνεται περισσότερο αποδοτική δεδομένου ότι τον Ιανουάριο οι επιβάτες έφθασαν τους 38.978 έναντι 24.731 του Ιανουαρίου 1983 και δεδομένου ακόμη ότι όλες οι θέσεις για τουριστικές περιηγήσεις έχουν κλεισθεί μέχρι και τον Αύγουστο.

Για τις γραμμές της Αμερικής η εταιρία διέθεσε τώρα δύο μικρότερα κρουαζιερόπλοια. Το ένα είναι το «Scandinavian Sun» δυναμικότητας 1.100 επιβατών που συνδέει κάθε μέρα τη Φλώριδα με τις Μπαχάμες και το άλλο είναι το «Scandinavian Sea» που κάνει θαλασσινούς περιπάτους με άφετηρία τη Φλώριδα.

Η καθαρή ζημία της Εταιρίας από την «αμερικανική περιπέτεια» — όπως χαρακτηρί-

σε τις κρουαζιέρες της Καραϊβικής — ανήλθε σε 250 εκατομ. κορωνών το 1983, πράγμα που οδήγησε σε τελικό έλλειμμα 100 εκατομ. κορωνών.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τό πρόγραμμα της Harag Lloyd

Η εταιρία Harag-Lloyd, που είναι μία απ' τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Γερμανίας, έχει αποφασίσει την εφαρμογή ενός συστήματος μερικής αργίας για τα 1.400 μέλη των πληρωμάτων των πλοίων της. Σκοπός του συστήματος είναι η αποφυγή απολύσεως 200 - 300 ναυτικών της εταιρίας συνεπεία της προγραμματισθείσης για το τρέχον έτος πωλήσεως 11 πλοίων αυτής. Κατά το προτεινόμενο σύστημα οι άνδρες που δεν ναυτολογούνται θα λαμβάνουν από το Όμοσπονδιακό Γραφείο Έργασίας τη διαφορά μεταξύ των πραγματοποιούμενων ημερομισθίων και των πλήρων αποδοχών της ναυτολογήσεως. Πρόβλημα για επίλυση δημιουργείται από το αν στις πλήρες αποδοχές θα περιλαμβάνονται ή όχι οι υπερωρίες, οι οποίες κατά μέσο όρο στα πλοία της εταιρίας ανέρχονται σε 90-120 ώρες μηνιαίως, αποτελούσε σημαντικό μέρος των αποδοχών των ναυτικών. Η μερική αργία που προβλέπει το σύστημα θα πάρει τη μορφή συμ-

πληρωματικής αδείας 30-40 ημερών ετήσιως, ή δε διάρκεια εφαρμογής του μέτρου αυτού υπολογίζεται να διαρκέσει επί ένα χρόνο.

Όπως είναι φανερό η εφαρμογή του συστήματος αυτού εξαρτάται απόλυτα από την έγκριση του Γραφείου Έργασίας το οποίο και θα κληθεί να πληρώσει τη διαφορά των αποδοχών. Ήδη το Γραφείο μελετά σοβαρά την πρόταση.

Πάντως η Harag-Lloyd δεν αποκρύπτει ότι αν δεν ληφθεί ένα τέτοιο μέτρο θα αναγκασθεί να απολύσει άμεσως 200-300 ναυτικούς, δεδομένου ότι για αρκετά από τα προς πώληση πλοία της βρέθηκαν ήδη αγοραστές ενώ και τα υπόλοιπα υπολογίζεται ότι θα εχουν πουληθεί μέχρι το τέλος του χρόνου. Υπενθυμίζεται ότι η εταιρία αντιμετωπίζει δύσκολη οικονομική κατάσταση ένεκα της όποιας, εκτός της πωλήσεως των ως άνω πλοίων, έχει λάβει δρακόντια μέτρα οικονομίας, όπως είναι η εκποίηση της έδρας της στο Άμβουργο, η προσθήκη κεφαλαίου 240 εκατομ. μάρκων, η πώληση έλλειμματικών θυγατρικών εταιριών κλπ.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Μειωμένη σύνθεση πληρώματος

Συνεχίζεται η προσπάθεια δημιουργίας δόλο και περισσότερο αυτοματοποιημένων και οικονομικών σκαφών. Πρόσφατα παραδόθηκε από τα ναυπηγεία «Ναμούρα Σιμπήλντιγκ» το δεύτερο από τα έξι μάλκ κάρριερς των 47.000 τόν. d.w. που ναυπηγεί η νορβηγική εταιρία «Κρίστιαν Τζέμπσεν Ρέντερν». Η νορβηγική πλοιοκτήτρια έχοντας πείρα πολλών ετών στην λειτουργία σκαφών με μειωμένη σύνθεση πληρώματος νηολόγησε το σκάφος υπό παναμαϊκή σημαία πετυχαίνοντας έτσι να έχει πλήρωμα μόνο 15 ατόμων.

Τό πλήρωμα που θα αποτελείται από Νορβηγούς θα περιλαμβάνει τον πλοίαρχο, δύο αξιωματικούς γεφύρας τόν πρώτο και τόν δεύτερο μηχανικό, τόν ασυρματιστή, δύο

YEMEN

HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



MIDEAST

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

P.O. BOX 3700, HODEIDAH, YEMEN ARAB REPUBLIC

TELEX: 5505 MIDEAST YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272801 / 272802 / 272907

Telz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

θαλαμηπόλους, ηλεκτρολόγο, τέσσερις μηχανικούς πλοίου και δύο δόκιμους μηχανικούς, οι οποίοι προφανώς θα κάνουν και χρέη ναυτών.

Νά επικυρωθεί ο Κώδιξ

Η Όμοσπονδία οικονομικών οργανισμών ή οποία εκπροσωπεί τις μεγαλύτερες βιομηχανίες της χώρας, έκανε έκκληση στην Κυβέρνηση για την επικύρωση του Κώδικα συμπεριφοράς των Κόνφερανς. Η έκκληση απευθύνθηκε προς τον Πρωθυπουργό και προς άλλους Υπουργούς μεταξύ των οποίων και ο Υπουργός Μεταφορών. Στην έκκληση τονίζεται ότι ο Κώδιξ αυτός υιοθετήθηκε από τη UNCTAD ύστερα από μελέτη δέκα ολοκληρωμένων ετών και ότι η επικύρωσή του από την Ιαπωνία πρέπει να γίνει άμεσα όσο διαρκεί η παρούσα σύνοδος της Βουλής, γιατί κάθε καθυστέρηση θα επηρεάσει δυσμενώς τους εμπορικούς κύκλους της χώρας.

Παραγγελίες VLCC's

Ενώ πρό μηνός περίπου συμφωνήθηκε μεταξύ της IHI και της Idemitsu η παραγγε-

λία ενός υπερδεξαμενοπλοίου 258.000 τον. d.w. και ενώ η ναυλαγορά των μεγάλων δεξαμενοπλοίων παραμένει στα γνωστά χαμηλά επίπεδα λόγω της υπερπροσφοράς τονάζ, οι Ιάπωνες συζητούν για νέες παραγγελίες VLCC της τρίτης γενιάς.

Όπως είχαμε σημειώσει σε προηγούμενο τεύχος μας, η NYK βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με τα ναυπηγεία της Μitsuομπισί για τη ναυπήγηση δύο VLCC των 260-270.000 τον. d.w. ενώ μία εταιρία του Χόγκ Κόγκ έχει ήδη συμφωνήσει τις λεπτομέρειες του συμβολαίου για ένα VLCC με την Νίππον Κόκαν.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Μείωση του στόλου

Τό τονάζ του Ισπανικού στόλου μειώθηκε κατά 791.700 τον. γκρός, παρά τις καινούργιες ναυπηγήσεις. Τα παραδοθέντα για διάλυση πλοία ανήλθαν σε 107.387 τον. γκρός. Εκτός από ένα τάνκερ που ήταν ηλικίας 13 ετών τα υπόλοιπα ήταν παλαιά σκάφη ηλικίας άνω των 20 ετών. Έξάλλου έξι πλοία συνολικού τονάζ 141.322 τον.

γκρός ναυάγησαν, μεταξύ των οποίων και ένας ηλικίας 66 ετών. Τέλος 31 πλοία πουλήθηκαν στο εξωτερικό. Μεταξύ αυτών ήταν πολλά δεξαμενόπλοια της τάξεως των 50-60 χιλιάδων τόννων και της τάξεως των 140-150 χιλιάδων τόννων.

Στό ίδιο διάστημα του 1983, κατελκύσθηκαν 24 νέα πλοία συνολικού τονάζ 133.552 τον. γκρός, με μέσο μέγεθος της τάξεως των 6.000 τόννων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Απλούστευση των συστημάτων ανιχνεύσεως

Ένα σύστημα βρεταννικής κατασκευής απλουστεύει σε μεγάλο βαθμό τον αριθμό των οργάνων έλέγχου, των καντράν και των διαφόρων δεικτών που χρησιμοποιούνται στα συστήματα αναγνώσεως ένδειξεων ραντάρ.

Σε αντίθεση με τα 30-40 όργανα που υπάρχουν συνήθως σε άλλα παρόμοια συστήματα το σύστημα ARPA (Automatic Radar Plotting Aid) έχει μόνο 11 — ένα μοχλό χειρισμού, δύο κουμπιά που λειτουργούν με την αφή και οκτώ κλειδιά — για να έντοπίζει μέχρι και 25 στόχους ταυτόχρονα σε απόσταση 24 ναυτικών μιλίων.

Τό σύστημα διαθέτει μία μονάδα δυναμικής οπτικής απεικονίσεως και σύστημα έλέγχου με «μαλακά» κουμπιά ενώ τα βασικά όργανα του ραντάρ έχουν διατηρηθεί σε συμβατική μορφή. Εκτός του ότι δίνει όλες τις λειτουργίες του ARPA και τα στοιχεία που απαιτούνται από τον IMO, η μονάδα προσφέρει και επιπλέον πλεονεκτήματα σαν τυποποιημένα, περιλαμβανομένης της πραγματικής κινήσεως, της σταθεροποίησεως εδάφους από χάρτη παραπομπής και απεικονίσεως χάρτη με σύστημα βίντεο.

ΝΙΓΗΡΙΑ

Οι πετρελαιοεξαγωγές

Οι φόβοι των μελών του ΟΠΕΚ ότι η Νιγηρία θα έθετε τέρμα στην εύθραυστη ισορροπία μέσα στον Οργανισμό, ζητώντας μία επίσημη αναγνώριση της αύξησης της ποσότητας πετρελαίου που μπορεί να εξάγει, διαλύθηκαν στη Διάσκεψη της Βιέννης, όπου ο Υπουργός Ένεργειας της Νιγηρίας δήλωσε επίσημα ότι η χώρα του δεν πρόκειται να ζητήσει αύξηση εξαγωγών, ούτε πρόκειται να αρχίσει διαβουλεύσεις με άλλα μέλη του ΟΠΕΚ για τον ίδιο λόγο. Αυτό βέβαια δεν αναιρεί το γεγονός ότι ήδη η Νιγηρία έχει αυξήσει την παραγωγή της από 1,3 σε 1,7 εκατο. βαρέλια την ημέρα αλλά όσο αυτό γίνεται ανεπίσημα ο ΟΠΕΚ είναι διατεθειμένος να «κάνει τα στραβά μάτια», λαμβανομένης υπόψη και της τραγικής οικονομικής καταστάσεως της αφρικανικής αυτής χώρας. Παράλληλα όμως η νέα στρατιωτική κυβέρνηση που ανέλαβε μετά το τελευταίο πραξικόπημα δημιούργησε ένα ειδικό δικαστήριο που θα δικάζει δσους παράνομα εξάγουν πετρέλαιο χωρίς να πληρώνουν την επιβάρυνση της Έθνικής Νιγηριανής Έταιρίας Πετρελαίου, σαμποτάροντας έτσι την οικονομική πολιτική της χώρας.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

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



Τό Έλληνικό Κολλέγιο Λονδίνου λειτουργεί στό Λονδίνο από τό 1980 για άγόρια και κορίτσια ηλικίας 4 μέχρι 18 ετών και διαθέτει οικότροφείο άγοριών και οικότροφείο κοριτσιών, ηλικίας από 12 μέχρι 18 ετών.

Τό Κολλέγιο ακολουθεί τό Άγγλικό εκπαιδευτικό σύστημα για όλες τις ηλικίες, 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 εξοπλισμένα εργαστήρια Βιολογίας, Χημείας και Φυσικής.

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

Ο Διευθυντής του Κολλεγίου κ. Timothy Slack θά βρίσκεται στην Αθήνα από 30 Άπριλίου μέχρι 4 Μαΐου για να συναντήσει γονείς και μαθητές που ενδιαφέρονται για έγγραφή στό Κολλέγιο, από τον Σεπτέμβριο 1984.

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

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Τεχνητή αποβάθρα στο Ρόττερνταμ

Τις δύο ειδικές ράμπες με τις οποίες θα εφοδιαστεί η νέα αποβάθρα φορτοεκφορτώσεως τροχοφόρων φορτίων του Ρόττερνταμ, θα κατασκευάσει η «ΜακΓκρέγκορ Ναβίρε». Η αποβάθρα, που εκτείνεται από την κυρία αποβάθρα προς τη θάλασσα σε μία απόσταση 30 μέτρων και έχει πλάτος στο εξωτερικό άκρο της 43,5 μέτρα, ενώ στην ξηρά θα φθάσει τα 29 μέτρα, θα μπορεί να εξυπηρετεί συγχρόνως δύο σκάφη ρό-ρό και θα διαθέτει αρκετό χώρο για τις απαραίτητες μονοβρέες των όχημάτων.

Η προσαρμογή κάθε ράμπας θα γίνεται με την ανύψωσή της από γερανούς εγκαρσία τοποθετημένους σε πύργο στη μέση της αποβάθρας. Εφοδιασμένοι με υδραυλικούς κυλίνδρους ο πύργος θα μπορεί να προσαρμόζει κάθε ράμπα ανάλογα με το ύψος κάθε σκάφους και ανάλογα με το ύψος της παλλίροιας που φτάνει στην περιοχή τα τέσσερα μέτρα.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Νέα όργανα και συστήματα.

Τό Νορβηγικό Ίνστιτούτο Ναυτιλιακών Έρευνών ανέπτυξε ένα νέο σύστημα πληροφορικής για τον έλεγχο του πλοίου, την μετάδοση πληροφοριών και τη ναυσιπλοΐα, του οποίου θα γίνει πειραματική χρησιμοποίηση σε δύο νέα πλοία των 45.000 τόν. d.w. που ναυπηγούνται στη Ν. Κορέα για λογαριασμό του εφοπλιστικού οίκου Gill Johannesen του Όσλο.

Συνδυαζόμενο με το σύστημα πληροφορικής της πρώτης γενιάς που επιτρέπει τη μείωση του προσωπικού του μηχανοστασίου, το νέο σύστημα θα περιλαμβάνει έναν ηλεκτρονικό υπολογιστή για τα στοιχεία διοικητικής φύσεως και ένα σταθμό τηλεπικοινωνίας με την ξηρά μέσω δορυφόρων. Το σύστημα αυτό θα καταστήσει δυνατή την καλύτερη σχεδίαση της λειτουργίας του πλοίου και την αποδοτικότερη συντήρηση και χρήση των ανταλλακτικών. Παράλληλα θα απλοποιήσει τη διαδικασία της φορτοεκφορτώσεως και της διοικήσεως του προσω-

πικού ενώ θα συστηματοποιήσει τις πληροφορίες που προέρχονται από το πλοίο ή προορίζονται γι' αυτό.

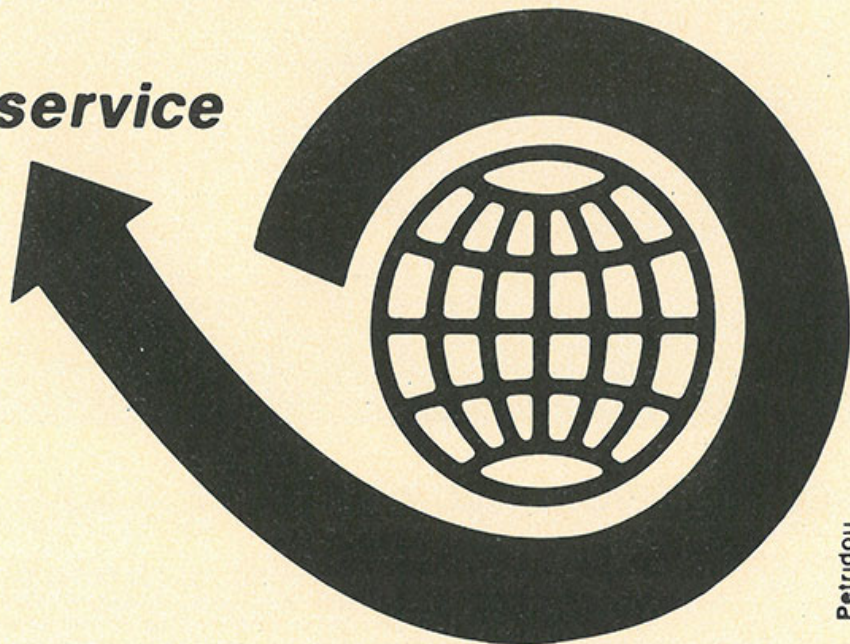
Εξάλλου το Νορβηγικό Ίνστιτούτο Τεχνολογίας έθεσε σε εφαρμογή ένα καινούριο όργανο ακριβούς μετρήσεως των ποσοτήτων πετρελαίου, ύγρασιου ή χημικών προϊόντων που περιέχονται στις δεξαμενές των πλοίων. Με το όργανο αυτό η μέτρηση θα επιτυγχάνεται με κλειστό κύκλωμα, το οποίο θα μειώσει τους κινδύνους εκκρήξεων που προήρχοντο από το άνοιγμα των δεξαμενών για τις μετρήσεις κατά τον παραδοσιακό τρόπο. Συγχρόνως θα περιορισθούν οι κίνδυνοι ρυπάνσεως της θαλάσσης με πετρελαιοειδή ή χημικά και θα μειωθούν οι δαπάνες συντηρήσεως στις δεξαμενές των πλοίων και της ξηράς.

Τό όργανο αυτό, μαζί με τον ηλεκτρονικό υπολογιστή για την ανάγνωση των μετρήσεων, στοιχίζει 6.000 δολάρια, υπολογίζεται δε ότι για τις μετρήσεις και τον έλεγχο των αποθεμάτων ενός δεξαμενοπλοίου απαιτούνται 20 τέτοια όργανα.

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



★ 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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Η ανακύκλωση στα νεότευκτα

Μέ την υπ' αριθ. 70150/2400/27.3.84 απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρα επιτρέπεται η παραμονή του πλοιάρχου και του πληρώματος μέχρι τη συμπλήρωση 12μήνου ύπηρεσίας σε νεότευκτα πλοία 3.000 τόν. γκρός και άνω. Τό δωδεκάμηνο αρχίζει από την ημερομηνία του πρώτου απόπλου του πλοίου μετά την αποπεράτωσή του, ώστε να επιτυγχάνεται καλύτερη παρακολούθηση των πλοίων αυτών κατά τη διάρκεια της παρεχόμενης από τα ναυπηγεία εγγυήσεως.

Γιά την μετονομασία

Με Προεδρικό Διάταγμα τροποποιήθηκε η διαδικασία για την μετονομασία των πλοίων και έφεξης η σχετική αίτηση θα υποβάλλεται στον νηολόγο του λιμένος νηολογήσεως του πλοίου από τον κύριο ή τον νόμιμο εκπρόσωπό του, αντί στο ΥΕΝ όπως μέχρι τώρα. Όπως διευκρινίζεται η έγκριση του ΥΕΝ θα απαιτείται μόνον για την μετονομασία επιβατηγών πλοίων.

Υπό την κυανόλευκο

Τήν φυγή από τό εθνικό νηολόγιο πιστοποιεί τό γεγονός ότι κατά τό διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο και παρά τίς άθρόες άγορές πλοίων από Έλληνες, έζητήθη ή έγγραφή στό έλληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13 μόνον των κατωτέρω δύο πλοίων:

1. «Φραγκίσκος Χ.Κ.», μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενο Νο. 2859, 22.000 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Anangel Fame Compania Naviera S.A.» (κ. Ι. Αγγελικούσης)
2. «Αδελφότης», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Ogden Danube», υπό σημαία Λιβερίας, 30.486 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, πού ανήκει στην εταιρία «Adelfotis Shipping» (κ. Μ. Παγώνης).

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του λιβεριανού μπάλκ κάρριερ «Orepat» 75.436 τόν. d.w., 35.742 τόν. γκρός του 1968, έναντι τιμής περί των 2.6 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου έπωλήθη τό μικτό σκάφος «World Kingdom» 160.106 τόν. d.w., 78.373 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στό Κόμπε τό 1973, έναντι τιμής περί των 6.7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι τελικώς οι άγοραστές του λιβεριανού μικτού σκάφους «Heron» 123.597, τόν. d.w., 60.655 τόν. γκρός, ναυπη-

γηθέν επίσης στό Κόμπε τό 1977, έναντι τιμής 9.2 εκατ. δολλαρίων. Σημειούται ότι ή άνακοινωθείσα πώληση του ίδιου σκάφους πρό μηνός, έναντι τιμής 10 εκατ. δολλαρίων, δέν πραγματοποιήθηκε.

— Σέ Έλληνες επίσης φέρεται πωληθέν τό υπό σημαία Σιγκαπούρης μπάλκ κάρριερ «Ikan Bilis» 60.767 τόν. d.w., 36.246 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1977, έναντι τιμής περί των 8.4 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Ωκεανός» 30.853 τόν. d.w., 18.080 τόν. γκρός του 1976, έναντι τιμής περί των 6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό σκάφος «Iris» 15.411 τόν. d.w., 9.266 τόν. γκρός ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1969, έναντι τιμής 1.2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές των τεσσάρων αδελφών φορτηγών σκαφών «Ocean Happiness» 20.248 τόν. d.w., του 1973, «Ocean Harvest» 20.223 τόν. d.w., του 1972, «Ocean Harmonia» 20.144 d.w., του 1973 και «Ocean Hope» 20.136 τόν. d.w., του 1973 έναντι ποσού 2.8 εκατ. δολλαρίων ανά σκάφος.

— Σέ Έλληνες της Νέας Υόρκης έπωλήθη τό στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Shat - Alarab» 392.543 τόν. d.w.

(I.G.S./COW/SBT) ναυπηγηθέν στη Δυτ. Γερμανία τό 1976, έναντι τιμής περί των 6.1 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Harmonic» 86.560 τόν. d.w. του 1967 έφοδιασμένο μέ συστήματα IGS/COW έναντι τιμής περί των 2 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε το δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Agir Ancona» 52.589 τόν. d.w. του 1963, έφοδιασμένο μέ κόιλς, έναντι τιμής 1.6 εκατ. δολλαρίων.

— Από Έλληνες αγοράστηκε τό ιαπωνικό δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Eiyu Maru» 27.643 τόν. d.w. του 1974, έναντι τιμής 4.3 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του άνευ φορτωτήρων μπάλκ κάρριερ «Eastern Grace» 57.650 τόν. d.w. του 1976, έναντι τιμής περί των 1.9 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες άγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Yeral» 25.400 τόν. d.w. ναυπηγηθέν στη Βουλγαρία τό 1981, μηχανή Σουλτζερ 12.00 ίππων, έναντι τιμής περί των 5.6 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Kildrummey» 22.302 τόν. d.w., νορβηγικής κατασκευής του 1972, τέσσερις φορτωτήρες των 18.5 τόν., περί των 2.8 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε τό παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Sun Castor» 11.599 τόν. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1975, έναντι τιμής 1.7 εκατ. δολλαρίων.

— Σε άγνωστους άγοραστές έπωλήθη τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Σοφία Μ», 29.300 τόν. d.w., τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στα ναυπηγεία της Χακοντάτε τό 1977, έναντι τιμής περί των 6 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης άγνωστοι είναι οι άγοραστές του δεξαλοκίνητου δεξαμενόπλοιου «Τιτάν» 97.886 τόν. d.w., 51.280 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως του 1971, έναντι τιμής περί των 4.3 εκατ. δολλαρίων.

— Στη δανείστρια Τράπεζα κατακυρώθηκαν τά έκπλειστηριασθέντα στον Πειραιά φορτηγά «Έλλένικ Κονκόρντ» 17.679 τόν. d.w. και «Έλλένικ Βαλόν» 31.262 τόν. d.w. του 1978, έναντι τιμής 3.5 εκατ. δολλαρίων

WALL STREET

STOCKS — BONDS — COMMODITIES OPTIONS AND CURRENCIES

JOHN PISPIRIS

has been serving Greek Shipowners
for the past 25 years

Call him for our current recommended list

AT

DEAN WITTER REYNOLDS

56 Leadehall Street - London E.C.3A 2BH

01-481-4242

Telex: 8956201

(Mr. Pispiris will be available for private discussions in Athens between April 20-27)

Phone: 867 5007

καί 9.75 εκατ. δολларίων αντίστοιχα.

— "Ελληνες αγόρασαν τό μικρό φορτηγό «Disarfell» 2.200 τον. d.w., 1.182 τον. γκρός τοῦ 1967, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 400.000 δολларίων.

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Ogden Danube» 61.495 τον. d.w., 30.485 τον. γκρός, ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1973, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 6.5 εκατ. δολларίων.

— Τέλος σέ "Ελληνες τῆς Νέας Ὑόρκης κατέληξε τό μπάλκ κάρριερ «Uniamerica» 36.443 τον. d.w., 19.993 τον. γκρός τοῦ 1976, τό ὅποιο εἶχε ἀποκτηθεῖ πρό μηνῶν ἀπό ξένη Τράπεζα. Ἡ τιμή ἀγορᾶς του κυμαίνεται περί τῶν 6.8 εκατ. δολларίων μέ τήν σχετική χρηματοδότηση.

Διαλύσεις

— Σέ διαλυτές τοῦ Καραῖσι ἐπωλήθη τό ὑπό σημαία Μάλτας φορτηγό σκάφος «Κεφαλλόνιαν Γουαίηβ» 8.286 τον. γκρός, 4.612 τον. βάρους τοῦ 1952, ἀντί δολ. 86 ἀνά τον. ἑλ. ἐκτοπίσματος.

— Μέ προορισμό τή διάλυση στό Μπαγκλαντές, Γερμανοί ἀγόρασαν τό ἑλληνικό δεξαμενόπλοιο «Ἄννα Κ.» 12.256 τον. γκρός τοῦ 1960 σέ ἀγνωστη τιμή.

— Κινέζοι διαλυτές ἀγόρασαν τό φορτηγό σκάφος «Ἰωάννης» 3.090 τον. γκρός τοῦ 1958, ἀντί δολ. 102 ἀνά τον. ἑλ. ἐκτοπίσματος.

— Σέ διαλυτές τοῦ Πακιστάν ἐπωλήθη τό ὑπό σημαία Μάλτας φορτηγό πλοῖο «Κλεοπάτρα II» 4.336 τον. γκρός τοῦ 1957, ἀντί δολ. 83 ἀνά τον. ἑλ. ἐκτοπίσματος.

— Μέ προορισμό τήν διάλυση στή Γιου-

κουλαιά ἐπωλήθη τό παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Κιμωλιακή Πίστις» 13.308 τον. γκρός τοῦ 1961, μέ ζημία στούς χώρους ἐνδαιτήσεως ἀπὸ πυρκαῖα, ἀντί δολ. 65 ἀνά τον. ἑλ. ἐκτοπίσματος.

— Διαλυτές τοῦ Πακιστάν ἀγόρασαν τό ἑλληνόκτητο φορτηγό «Ἄννα Α.» 10.376 τον. γκρός, τοῦ 1957 ἀντί δολ. 86 ἀνά τον. ἑλ. ἐκτοπίσματος.

— Μέ προορισμό τή διάλυση στό Μπαγκλαντές Γερμανοί ἀγόρασαν τό ὑπό κυριακή σημαία μεταλλευματοφόρο σκάφος «Ντάνιουμπ», 7.689 τον. γκρός τοῦ 1960, σέ ἀγνωστη τιμή.

Τά συμβεβλημένα

Τόν Φεβρουάριο ὑπεγράφη στό NAT σύμβαση γιά τήν ἀσφάλιση τοῦ πληρώματος ἑνός μόνον πλοῖου ἑλληνικῶν συμφερόντων μέ ξένη σημαία. Πρόκειται γιά τό φορτηγό «Νίκος II» μέ σημαία Μάλτας, 6.072 τον. γκρός πού ἀσφάλισε τό πλήρωμά του ἀπὸ 1.12.83 (ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Λεβεντάκης).

Τά διαγραφέντα

Στή διάρκεια τοῦ Φεβρουαρίου διαγράφηκαν ἀπὸ τόν πίνακα συμβεβλημένων τοῦ NAT τά ἑξῆς πλοῖα:

— «Ἑλλένικ Κέιπ», μέ σημαία Σιγκαπούρης, 5.226 τον. γκρός, ἀπὸ 14.2.84, λόγω διακοπῆς συμβάσεως.

— «Ἀργοναυτής», λιβερριανό, 336 τον. γκρός ἀπὸ 1.2.84, λόγω λήξεως τῆς συμβάσεως.

— «Πιέρρος» παναμαϊκό, 2.551 τον. γκρός, ἀπὸ 2.12.83, λόγω λήξεως τῆς συμβάσεως.

— «Σάουθ Γουίντ II» (θαλαμηγός), πανα-

μαϊκό, 109 τον. γκρός, ἀπὸ 15.11.83, λόγω ἀποχωρήσεως τοῦ πληρώματος.

— «Ντάκλινγκ II» (θαλαμηγός), λιβερριανό 46 τον. γκρός, ἀπὸ 30.6.83, λόγω πωλήσεως.

— Εὐαγγελίστρια I, κυπριακό, 867 τον. γκρός, ἀπὸ 3.7.81, λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως.

— «Μεσσηνιακή Φιλία», λιβερριανό, 79.500 τον. γκρός ἀπὸ 21.1.83, λόγω λήξεως τῆς συμβάσεως.

— «Ἄστρο», κυπριακό, 1.600 τον. γκρός ἀπὸ 8.3.83, λόγω λήξεως τῆς συμβάσεως.

— «Γρηγορούσα» λιβερριανό, 18.255, ἀπὸ 3.1.83, λόγω λήξεως τῆς συμβάσεως.

— «Ἀργώ» κυπριακό, 1.286 τον. γκρός, ἀπὸ 13.10.82, λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως.

— «Μαραμάρ» κυπριακό, 1.252 τον. γκρός, ἀπὸ 17.8.82 λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως.

— «Ἄθλος III», κυπριακό, 499 τον. γκρός, ἀπὸ 10.2.84, λόγω πωλήσεως.

— «Μαριμπλάνκα III», κυπριακό, 46.830 τον. γκρός, ἀπὸ 10.2.84, λόγω πωλήσεως.

— «Σάν Νικόλας», κυπριακό, 1.980 τον. γκρός ἀπὸ 26.2.84, λόγω πωλήσεως.

— «Παναγία Ἐλεούσα», κυπριακό, 10.442 τον. γκρός, ἀπὸ 5.1.84, λόγω λήξεως τῆς συμβάσεως.

— «Τζών Πέρο», κυπριακό, 10.618 τον. γκρός, ἀπὸ 10.12.83, λόγω λήξεως τῆς συμβάσεως.

— «Ὀλύμπιος Ἀπόλλων», παναμαϊκό, 684 τον. γκρός, ἀπὸ 1.3.84, λόγω λήξεως τῆς συμβάσεως.

— «Μήλος VI», κυπριακό, 4.668 τον. γκρός, ἀπὸ 21.2.84 λόγω πωλήσεως.

Στίς 28.2.84 τά συμβεβλημένα στό NAT πλοῖα ἀνέρχονταν σέ 391 συνολικῆς χωρητικότητας 7.090.597 τον. γκρός.

Ἀπατεώνας ἐμφανίζεται σάν ὑπάλληλος τῆς Ε.Ε.Ε.

Ἡ ἔνωση Ἑλλήνων Ἐφοπιστῶν γνωστοποίησε στά μέλη τῆς ὅτι ἀγνωστος πού εἶναι ψηλός καί σωματώδης καί ἡλικίας 45-50 ἐτῶν περίπου, μέ χαρακτηριστικό γνώρισμα τό διαφορετικό χρώμα τῶν φρυδιῶν του περιέρχεται διάφορα ναυτιλιακά γραφεῖα κυρίως τῶν Ἀθηνῶν καί ἰσχυρίζομενος ὅτι εἶναι ὑπάλληλος τῆς Ἐνώσεως μέ τό πρόσχημα ἐκτάκτου ἀνάγκης ἀποσπᾶ διάφορα χρηματικά ποσά. Ἐπειδὴ τό ἀνωτέρω ἄτομο, τινίζεται στή γνωστοποίηση δέν ἔχει καμία σχέση μέ τήν Ἐνωση συνιστάται, σέ περίπτωση ἐμφανίσσεως του, νά μεθοδευθεῖ ἡ σύλληψή του ἀπὸ τίς ἀστυνομικῆς ἀρχές.

Οἱ δεξαμενισμοί

Πλήρης ἡ ἀπασχόληση γιά τή μεγάλη πλωτή δεξαμενή τοῦ ΟΛΠ, τό δεύτερο 15θήμερο τοῦ Ἀπριλίου. Ἀντίθετα στή μεγάλη μόνιμη δεξαμενή ἡ ἀπασχόληση καλύπτει μόνον ὅκτω ἐργασίμες ἡμέρες.

Συγκεκριμένα στή μεγάλη πλωτή θά δεξαμενισθοῦν τά ἑξῆς πλοῖα: Στίς 16 καί 17 Ἀπριλίου τό «Φλοριςάντ», στίς 18 ἕως 20 τό «Βάγια» στίς 21 ἕως 23 τό «Ἑλ Γκρέκο» στίς 24 καί 25 τό «Λήμνος», στίς 26, 27 καί 28 τό «Νιού Βέντσιουρ», στίς 29 τοῦ μηνός τό «Ρέθυμνο» καί στίς 30 τό «Ναυτίλος».

Στήν μεγάλη μόνιμη θά δεξαμενισθοῦν στίς 16 καί 17 τό «Γεώργιος Χατζηκυριάκος» στίς 25 καί 26 τό «Σορόλια» στίς 27 καί 28 τό «Αἰητζίαν Ἀϊλάντ» καί στίς 29 καί 30 τό «Σάμμερ Σάν». Κενές παραμένουν οἱ ἡμέρες 18, 19, 20, 21, 22, 23 καί 24 Ἀπριλίου.



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

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

BALBOA / PANAMA CITY

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

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

Ο Όμιλος Λελάκη στά επιβατηγά καί σέ τουριστικές εκμεταλλεύσεις

Τό γκρούπ του κ. Άντ. Λελάκη πού διαχειρίζεται 32 πλοία αναμείχθηκε καί στά επιβατηγά. Η άρχή έγινε μέ τήν πρόσκτηση του κρουαζιεροπλοίου «Ναυαρίνο» τό όποιο μετασκευάζεται καί ήδη ό κ. Λελάκης συμφώνησε μέ τόν κυβερνητικό επίτροπο που διευθύνει τήν ιταλική «Λάουρο Λάιν» τήν χρονοναύλωση του 37χρονου επιβατηγού «Ακίλλε Λάουρο» γιά περίοδο έξι έτών από τόν Άπρίλιο 1985, ώστε νά ολοκληρωθούν μέχρι τότε οι αναγκαίες μετασκευές του σκάφους. Σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες κ. Λελάκης σκοπεύει νά διατηρήσει τό ιταλικό υπερωκεάνιο υπό ιταλική σημαία καί μέ ιταλικό πλήρωμα καί προγραμματίζει τήν εκτέλεση κρουαζιερών στή Μεσόγειο τούς θερινούς μήνες καί στήν Αυστραλία τό χειμώνα, ενώ σχετική συμφωνία του παρέχει τό δικαίωμα αγοράς του σκάφους στό τέλος τής χρονοναυλώσεως έφόσον τό επιθυμεί.

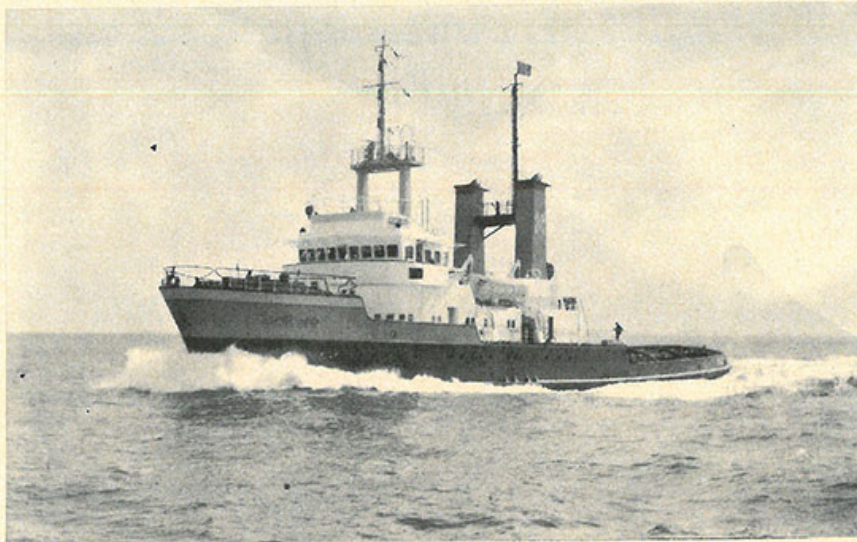
Έξ άλλου τό γκρούπ Λελάκη — Πιερίδη άγόρασε πρόσφατα τό γνωστό τουριστικό συγκρότημα «Μιραμаре Όλύμπια» στήν Ηλεία, δυναμικότητας 804 κλινών. Σύμφωνα μέ πληροφορίες μας έχει επιτευχθεί συμφωνία μέ τή γνωστή γερμανική εταιρία Τ.Ι.Ι ή όποία έχει έγκυθη τήν πληρότητα αυτού του τουριστικού συγκροτήματος πού καταλαμβάνει συνολικά έκταση 1.000 στρεμμάτων, γιά μία 15ετία.

Γάλλοι ΣΕΦ έπαινούν έλληνικό κρουαζιερόπλοιο

Έκατόν πενήντα διάσημοι μάγειροι από τήν Γαλλία είχαν τήν εύκαιρία νά δοκιμάσουν έλληνική καί διεθνή κουζίνα σέ έλληνικό περιβάλλον όταν ταξίδεψαν στό Αιγαίο μέ τό πολυτελές έλληνικό κρουαζιερόπλοιο τής ΕΛΜΕΣ «Ακουάριους» τήν περασμένη έβδομάδα.

Η Έταιρία Σαμπάνιας Μ.Μ.Μ. έναύλωσε τό «Ακουάριους» γιά τριήμερη κρουαζιέρα κατά τήν όποία οι μάγειροι — όλοι μέλη τής ASSOCIATION DES MAITRES—GUINISIERES DE FRANCE πού αντιπροσωπεύουν τά καλύτερα καί πιό εκλεκτά έστιατόρια τής Γαλλίας — επισκέφθηκαν τή Ρόδο, τήν Κρήση καί τή Σαντορίνη.

Όπως είπε ένας από τήν ομάδα στήν επίσημη του στόν Πειραιά γιά τόν μάγειρο του «ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ» κ. Λευτέρη Λούκα,



Τό νέο ρυμουλκό-ναυαγιοσωστικό σκάφος SMIT-MATSAZ I πού απέκτησε ή εταιρία ρυμουλκήσεων καί ναυαγιοσωστικών «Λουκά Γ. Μάτσα». Πρόκειται γιά τό πρώην όλλανδικό ναυαγιοσωστικό «Poolzee», έλκτικής δυνάμεως 11.000 τόννων, τό όποιο θά ύψώσει έλληνική σημαία.

«στήν διεθνή κουζίνα ήταν υπέροχος, αλλά στά έλληνικά φαγητά του βγάλαμε όλο τό καπέλο μας».

Η εταιρία Β. ΒΛΑΧΟΥΛΗΣ Α.Ε. σέ νέα γραφεία

Από τίς 15 Άπριλίου τά γραφεία τής εταιρίας Β. Βλαχούλης Α.Ε. μεταφέρονται σέ νέες εγκαταστάσεις στήν όδό Κολοκοτρώνη 126 του Πειραιά (Ταχ. Τομ. 185 35).

Οί αριθμοί τηλεφώνων καί τέλεξ παραμένουν οι ίδιοι:

Τηλέφ.: 4116389 - 4522974 - 4522903

Τέλεξ: 213958 - 212196 STAR GR.

Η αντιπροσωπεία γιά μεσαιού με- γέθους φορτηγά τής «Χιουντάι» στήν «Ιρμάνια»

Τό ναυπηγικό συγκρότημα HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES CO. LTD τής Κορέας, ανέθεσε τήν αποκλειστική αντιπροσώπευση, γιά τήν Ελλάδα καί τήν Κύπρο, του τμήματος νέων κατασκευών φορτηγών πλοίων κάτω των 15.000 τόν. d.w., ρυμουλκών, πλοίων έφοδιασμού, ταχυπλόων σκαφών, σωστικών λέμβων, αλιευτικών καί λοιπών ειδικών σκα-

φών, στήν IRMANIA TRADING AND SHIP-PING του Πειραιά.

Τό σχετικό συμβόλαιο συνεργασίας υπεγράφη στόν Πειραιά τόν περασμένο Μάρτιο από τούς κ.κ. Άρη Σ. Μανιά, πρόεδρο τής IRMANIA καί S.B. Lee διευθυντή τής SPECIAL & NAVAL SHIPBUILDING DIVISION τής «Χιουντάι».

Μέ τήν εύκαιρία υπενθυμίζεται ότι ή IRMANIA συνεχίζει τήν εκπροσώπηση στήν Ελλάδα, άρτια έξοπλισμένων επισκευαστικών ναυπηγικών μονάδων όπως:

— ASTILLEROS CANARIOS τής Λάς Πάλμας

— HAUGESUND MEKANISKE VERKSTED τής Νορβηγίας.

— KUWAIT SHIPBUILDING AND REPAIR CO του Κουβέιτ

καί τής SOCIETE TUNISIENNE DE CONSTRUCTIONS ET DE REPARATIONS MECANIKES ET NAVALES τής Τυνησίας.

Ο κ. Π. Τσεμπελής συντονιστής τής Ένώσεως Ναυπηγοβιομηχάνων

Πραγματοποιήθηκε στίς 6 Άπριλίου ή έτήσια γενική συνέλευση τής Ένώσεως Έλληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών Βιομηχανιών καί όρισε τόν κ. Πέτρο Τσεμπελή, διευθύνοντα σύμβουλο τής ΝΑΥΣΙ, ως συντονιστή τής Ένώσεως γιά τή νέα περίοδο.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ, Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ, ΟΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ
ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΤΟ 24ΩΡΟ SERVICE ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΥΝ ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

HELLENIC SHIP SUPPLY COMPANY

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

SHIP CHANDLERS * HARDWARES * PROVISIONS * BONDED STORES
CHEMICAL CLEANING * REPAIR ARRANGEMENTS



(1962)

Mailing Add:
Maxwell Road
P.O. Box 1580
Singapore 9031

Cable Add:
HELLENIC or SEVENSEAS
SINGAPORE
Telex: RS 34171 SEVSEA

Tel: 5336673, 5336595
AOH: 4579439, 2936208

FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

(Δολλάριο ανά μετρικό τόννο, εκτός αν άλλως σημειώνεται, όπως, διαμορφώθηκαν στις 11 'Απριλίου).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Άμβέρσας	188-190	190-191	235-237
Ρότερνταμ	187-189	189-191	235-237
Άμβούργου	189-190	193-194	246-247
Γαλλίας	185-186	196-197	274-277
Ισπανίας		190-192	261-263MTW
Αύγουστας	193-195	198-202	275-280
Σουέζ	190-200	193-203	279-289
Τζέντας	—	484-187	282.65
Νταμμάμ	—	180-187	275
Ράς Τανούρα	—	187	275
Κουβέϊτ	175	182	276
Ντάρμπαν	—	183-186	318-320MTW
Σιγκαπούρης	—	193-195	249-250
Ιαπωνίας	—	199-203	280-285
Μόντρεαλ	170-174	180-184	260-265
Βοστώνης	186-188	195-196	265-270
N. Ύορκης	182-183	189-194	260-265
Φιλαδέλφειας	185-186	192-194	260-270
Νόρφολκ	184-185	192-194	260-273
Σαβάννας	184-186	188-192	260-264
Τζάκσονβιλ	185	194	265
Π. Έβεργκλιτς	189	203.50	260
Τάμπας	183-188	191-194	252-257
N. Όρλεάνης	176-179	182-183	253-255
Πόρτ Άρθουρ	176-177	183-186	255-265
Χιούστον	176-179	182-183	260-261
Κόρπους Κρίστι	179-181	187-190	260-265
Λ. Άντζελες	173-175	178-182	232-135
Κολούμπια Ρ./Πόρτλαντ	171-173	175-178	231-233
Φρήπορτ Μπαχάμας	177-179	186-188	285 (GASOIL)
Άρούμπα/Κιουρασάο	181.50/186.85	194.20/200.55	274.05/277
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	178-180	184-87	262-265
Σαϊντ Κρουά	28.35	30.10	37.95BBL
Βενεζουέλας	27.21	28.54	36.28BBL
Βραζιλίας	180	184	315

Στόν Γαλλικό Νηογνώμονα

Πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά τόν παρασμένο μήνα ή 15η συνεδρίαση της Έλληνικής Έπιτροπής του Μπουρ Βεριτάς, υπό την προεδρία του κ. Α. Άγγελικούση και μέ την συμμετοχή του γενικού διεθυντού του Νηογνώμονα κ. Ζεγκού. Η έπιτροπή άπεφάσισε μέ την άντικατάσταση έννέα άπό τά 26 μέλη της και παρακολούθησε σειρά όμιλών έπιστημόνων πού άνήκουν στό Μπουρ Βεριτάς γιά μέν πρόοδο τών έργασίων του και τίς πρωτοβουλίες του στή παροχή έξειδικευμένων ύπηρεσιών πρόσ τά πλοία πού ύπάγονται σ' αυτόν.

"Ίδρυση παραρτημάτων
Οίκου Ναύτου

Καταρτίσθηκε σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος πού προβλέπει μέν ίδρυση παραρτημάτων Οίκου Ναύτου (ΠΟΝ) στή Ν. Μηχανιώνα Θεσσαλονίκης, μέ μετάταξη τών έπαρχιακών γραφείων Οίκου Ναύτου (ΕΓΟΝ) Ζακύνθου, Κάσου, Γυθείου, Μονεμβασίας και Νάξου σέ παραρτήματα Οίκου Ναύτου (ΠΟΝ) και μέ μετονομασία του ΠΟΝ/Στρατωνίου σέ ΠΟΝ/Ιερισού, πού διοικούνται άπό τό Δ.Σ. Οίκου ναύτου Πειραιά και άπό τούς προϊστάμενους τών λιμενικών άρχών, πού έδρεύουν στίς περιφέρειες αυτών.

Προαγωγές Λιμενικών

Μέ Προεδρικό Διάταγμα προήχθησαν στό

βαθμό του πλωτάρχη Λιμενικού Σώματος οι ύποπλοίαρχοι κ.κ.: Ίωάν. Πανόπουλος, Νικ. Κυπριαδάκης, Ίωάν. Τζαβάρας, Ίωάν. — Δημ. Ίωακειμίδης, Άντρ. Συρίγος, Γεώργ. Πιπιλίτσος, Δημ. Μιχαήλ, Φώτ. Ψαρράς, Άλεξ. Οικονομάκος, Κων/νος Πολίτης και οι τεχνικοί κ.κ.: Κων. Μητρόπουλος, Νικ. Γιουμλάκης, Ήλίας Κάρλος, Άπόστ. Καμαρινάκης, Άδαμ. Κρασάδακης, Έμμαν. Ρογδάκης, Θεόδ. - Φαίδ. Άργουδέλης, Μιχ. Μαντζαρός, Στυλ. Ρίτσος, Κων. Πιτταράς, Στυλ. Συμβουλίδης, Άναστ. Άμπατζόγλου, Πέτρος Τσοβός και Βασ. Στεργιόπουλος.

Έκπαιδευτικό ταξίδι
τών σπουδαστών τών Δ.Σ.Ε.Ν.

Έκτακτο εκπαιδευτικό ταξίδι θά πραγματοποιήσουν μέ τό σκάφος «Ευγενίδιος Ευγενίδης» άπό τίς 18 μέχρι τίς 26 Άπριλίου οι σπουδαστές της Β' τάξεως πλοιάρχων, μηχανικών και άσυρματιστών τών Δ.Σ.Ε.Ν. πού δέν έχουν κάνει θερινό εκπαιδευτικό ταξίδι τό εκπαιδευτικό έτος 1982-83 καθώς και οι σπουδαστές πού μέν θερινό περίοδο του 1983 δέν συγκέντρωσαν μέν βάση της βαθμολογίας στά ναυτικά προσόντα.

Τά ύγειονομικά έφάδια

Τέθηκε σέ έφαρμογή άπό τίς 6 Άπριλίου ό Κανονισμός γιά τόν έφοδιασμό τών έμπορικών πλοίων μέ φάρμακα και ύγειονομικό ύλικό.

Διαλέξεις της Β.Σ.Ρ.Α.

Μέ μέ συνεργασία τών μελών στήν 'Ελλάδα του 'Ινστιτούτου όφ Μαρίν 'Εντζηνιέρς και του «Ρόγιαλ Ίνστιτούτου όφ Νέβαλ Άρχιτεκτός» ή βρεταννική έταιρία British Ship Research Association (BSRA) πού άνήκει στό συγκρότημα τών British Shipbuilders, πραγματοποίησε στίς 3 Άπριλίου σέ κεντρικό ξενοδοχείο της 'Αθήνας διαλέξεις μέ θέματα: «Άποδοτικότητα τών πλοίων μέ μέν έφαρμογή νέας τεχνολογίας» και «Άρμοποίηση ήλεκτρονικών ύπολογιστών στό σχεδιασμό και μέν ναυπήγηση».

Τήν εκδήλωση παρακολούθησαν εκτός τών μελών τών τεχνικών ίνστιτούτων πολλοί Έλληνες ναυπηγοί μηχανικοί, καθηγητές του ΕΜΠ και άνωτέρω εκπαιδευτικών ίδρυμάτων καθώς και πολλοί εκπρόσωποι του έφοπλιστικού μας κόσμου.

Έκδήλωση της «Μπάνκ
όφ Άμέρικα»

Μέ άφορμή μέν επίσκεψη στήν 'Ελλάδα δύο βασικών στελεχών της Τράπεζας «Μπάνκ όφ Άμέρικα», ό άντιπρόεδρος και διεθυντής της Τράπεζας στήν 'Ελλάδα και ή κυρία Ρόναλντ Ματίας παρέθεσαν δεξίωση στίς 12 Άπριλίου στό ξενοδοχείο Χίλτον τών Άθηνών, στήν όποία παραβρέθηκαν πολλοί πελάτες της Τράπεζας, μέλη της ναυτιλιακής μας κοινωνίας.

Τό ίδρυμα προικοδοτήσεων
Ίωάν. Διαμ. Πατέρα

Στίς 30 Άπριλίου στήν Αίθουσα Τελετών της Άποστολικής Διακονίας της Έκκλησίας της Ελλάδος, θά πραγματοποιηθεί ή τελετή άπονομής τών γαμήλιων δώρων σέ κόρες ναυτικών του ίδρυματος προικοδοτήσεων του μεγάλου έθνικού εύεργέτου Ίωάννη Διαμ. Πατέρα.

Τήν τελετή έχουν κληθεί νά τιμήσουν μέ μέ παρουσία τους ό Άρχιεπίσκοπος κ. Σεραφείμ και ό ύπουργός Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρας.

Τό νέο Δ.Σ. του συλλόγου
Άποφοίτων Άσπροπύργου

Τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου Άποφοίτων ΑΔΣΕΝ Άσπροπύργου πού προήλθε άπό τίς άρχαιρεσίες της 21 Μαρτίου συγκροτήθηκε στίς 3 Άπριλίου σέ σωμα ως έξης: Άντ. Άλαφραγκής, πρόεδρος, Γεώργ. Μάγκος, άντιπρόεδρος, Νικ. Ζάννος, γεν. γραμματέας, Άντ. Άμωράτης, ταμίας και Νικ. Γιαννιδάκης, Σταύρ. Έμμανουήλ, Έμμ. Νόνης, Δημ. Μονιός, Παντ. Τσάκος, Ίωάν. Παπαγγελής και Σπύρ. Άθανασίου, μέλη. Ό Σύλλογος πού έχει 220 μέλη διατηρεί Λέσχη στόν όδόν Φίλωνος 55, Α' όροφος (τηλ. 412.1079 - 413.6502 - 411.5705 - 412.4228) και τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο μέ άνακοίνωσή του καλεί όλους τούς άποφοίτους τών Σχολών του Άσπροπύργου — πλοιάρχους, μηχανικούς και άσυρματιστές — νά έλθουν σέ άμεση έπαφή μέ τό Σύλλογο γιά μέν σύσφιξη τών σχέσεων μεταξύ τών άποφοίτων. Έμείς συνιστούμε σέ όλους τούς άποφοίτους τών Σχολών του Άσπροπύργου νά γίνουν ενεργά μέλη του Συλλόγου και σημειώνουμε μέν εύκαιρία ότι ή Λέσχη του είναι άνοικτή κάθε Τετάρτη άπό τίς 4 τό άπόγευμα ως τίς 9 τό βράδυ γιά νά συγκεντρώνονται τά μέλη και οι φίλοι τους σέ ένα ζεστό περιβάλλον.



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος ναυπηγής.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	Έλληνική	7.557	1974	Κατά την άγκυροβόληση στο Βόλο, στις 3/4, προσέκρουσε σε δύο παράκτιους γερανούς χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	Έλληνική	6.474	1964	Συγκρούστηκε στο Αϊν Σούκνα, στις 2/4 με το τάνκερ «Nai Superba» χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε το ταξίδι του.
ΓΙΟΥΡΟΠΡΙΝΣΕΣ	Λιβερίας	14.315	1972	Έμεινε άκυβερνητο λόγω μηχανικής βλάβης στις Αζόρες στις 19/3 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΛΙΜΠΕΞΕΛ	Παναμά	17.872	1969	Υπέστη ζημιές λόγω βλάβης του γερανού κατά την φόρτωση στο Σουέζ στις 26/4.
ΝΤΕΠΠΥ	Παναμά	8.403	1966	Υπέστη μηχανική βλάβη, στις 25/3, 160 μίλια ΝΑ της Μάλτας και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΟΥΛΤΙΜΑ	Έλληνική	9.372	1971	Λαττάκια για Ροστόκ υπέστη στο Μπρουσμπούτελ, στις 5/4 έλασματοургικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Ρέντμπουργκ.
ΠΥΘΕΥΣ	Έλληνική	22.201	1963	Κατά την εκφόρτωση στη Νιγηρία, στις 22/2 υπέστη είσοδο υδάτων. Αναλήφθηκαν επιτόπιες επισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΡΕΤΗ Λ.	Έλληνική	9.343	1969	Ντάρμπαν για ΗΠΑ, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή, στα τέλη Μαρτίου, στη περιοχή των Βερμούδων.
ΙΑΠΕΤΟΣ	Έλληνική	14.336	1963	Μπαντάρ Χομείνι για Πειραιά, κενό φορτίου, έβλήθη υπό βλήματος στον Περσικό στις 29/3 και υπέστη πυρκαϊά μεγάλης εκτάσεως. Το πλήρωμα εγκατέλειψε το σκάφος σώο.
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	Έλληνική	32.600	1980	Κατέπλευσε στη Φιλαδέλφεια για επισκευές στις 29/3 συνεπεία βλάβης της μηχανής κατά το ταξίδι από ΗΠΑ προς Ραβέννα.
ΝΙΚΟΣ Ν.	Κυπριακή	10.363	1969	Προσάραξε στη Σιγκαπούρη, στις 22/3 και υπέστη σοβαρές ζημιές στα ύψαλα και ρήγμα στο διπύθμενο. Δεξαμενισμός αναγκαίος.
ΣΟΦΙΑ Μ.	Έλληνική	16.432	1977	Κατά την είσοδο στο Φρέντερικσχαβεν στις 2/4, προσέκρουσε στον κυματοθραύστη και υπέστη έλασματοургικές ζημιές. Αναλήφθηκαν επιτόπιες επισκευές.
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'Ζ	Έλληνική	39.366	1977	Απώλεσε την άγκυρα στον Μισισισσιππή στις 15/3. Αναλήφθηκαν επισκευές στην Γένοβα στις 4/4.
TANKERΣ:				
ΒΕΓΚΑ	Έλληνική	18.643	1978	Βανκούβερ για Σίμπα, ξμφορτο, υπέστη ζημιές λόγω κακοκαιρίας και κατέπλευσε στη Σίμπα για επισκευές.
ΣΑΝΝΥ	Κυπριακή	12.001	1961	Συγκρούστηκε στη Χόπα, στις 28/3 με το φορτηγό «Nordic Trader» χωρίς να γνωσθούν λεπτομέρειες.
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.	Έλληνική	41.330	1976	Έβλήθη υπό ιρακινού πυραύλου στον Περσικό, στις 27/3 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε το ταξίδι του μετά την επιτυχή εξουδετέρωση του βλήματος από ειδικούς του στρατού των ΗΠΑ.

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:

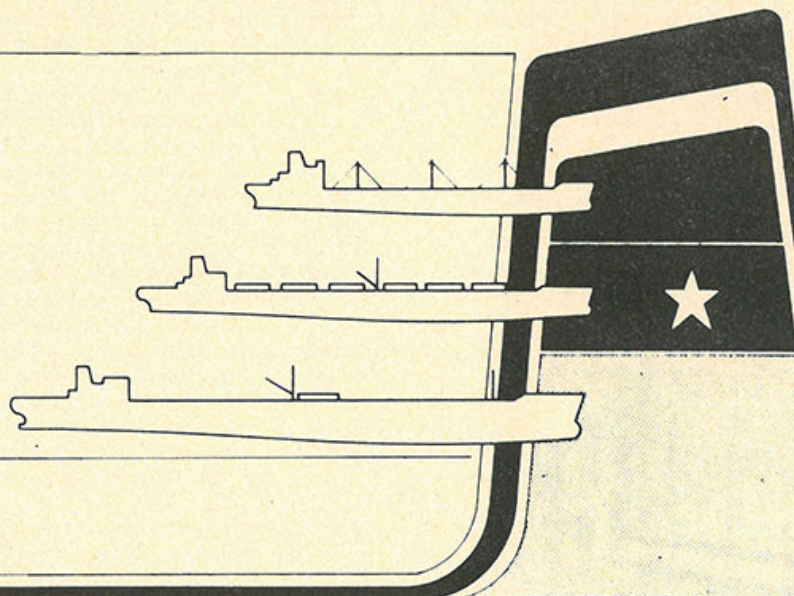
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

‘Η ναυλαγορά

Κάθε επιφύλαξη είναι δικαιολογημένη όταν προσπαθεί κανείς στις ημέρες μας να περιγράψει την διεθνή ναυλαγορά και, κυρίως, να αποπειραθεί προβλέψει. Και τούτο διότι, διανύουμε τό πρώτο στάδιο της ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας, ιδίως στις βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες και επομένως, κάθε πρόβλεψη είναι παρακεκινδυνευμένη. Και αυτό ισχύει ακόμα περισσότερο όταν έποχιακοί παράγοντες — όπως, στην περίπτωση μας οι μήνες της άνοιξης με τη συνήθη δραστηριότητα στα σιτηρά — υπεισέρχονται και αλλοιώνουν την εικόνα.

Όμως, ο παρατηρητής της αγοράς δεν μπορεί να μη σημειώσει ότι η αιχμή της ζήτησης χωρητικότητας κατά την περίοδο που διανύουμε αναφέρεται κυρίως στα μεγάλα και πολύ μεγάλα πλοία και σε ανθρακοφορτία και μεταλλεύματα. Πράγμα που, όπως έχουμε ξαναγράψει στις ίδιες αυτές στήλες, σαφώς δηλώνει τάσεις μίας βιομηχανικής ανάκαμψης μάλλον παρά ικανοποίησης άμεσων επισιτιστικών ή άλλων μη άμεσα παραγωγικών αναγκών. Και αυτή άκριβως ή παρατήρηση κάνει την αναμονή των άμεσων προσεχών εξελίξεων, των άρχων του θέρους, πολύ πιο ενδιαφέρουσα, αν όχι αγωνιώδη.

Στόν τομέα των μεγάλων μπάλκ κάρριερς παρατηρήσαμε μία συνεχή όσο και ζωηρή ζήτηση χωρητικότητας, γεγονός που οδηγεί σε σταθεροποίηση των προσφάτως σημειωθέντων σχετικά υψηλών επιπέδων ναύλων, και, ακόμη, σε μικρή παραπέρα άνοδο.

Η μυστικότητα που εκάλυψε πολλά από τα σχετικά κλεισίματα δεν εμπόδισε την πραγματική κατάσταση να διαφανεί και ήδη με λίγες επιφυλάξεις όσον αφορά στην άκρίβεια των αριθμών, μπορούμε να μνημονεύσουμε σειρά αξιολόγων ναυλώσεων.

Οι 140/150.000 τόννοι μεταλλεύματος από Αυστραλία για Κόντινεντ ή Μεσόγειο κλείνονταν στα δολ. 9.45/9.60 ενώ φορτίο άνω των 200.000 τόννων έφερε να πληρώνει δολ. 8.60 περίπου και οι 100.000 τόννοι για Ιαπωνία δολ. 5.05 για φόρτωση άρχες-Μαΐου. Παράλληλα, οι 150.000 τόννοι από Βόρειο Βραζιλία για Ιαπωνία κλείνονταν στα δολ. 9,75 με φόρτωση Μαΐο. Η αγορά των πολύ μεγάλων πλοίων, όμως, εκφράζεται και με τις χρονοναυλώσεις, όπως αναφέρομε στη συνέχεια.

Ανάλογη υπήρξε η ζήτηση και στα ανθρακοφορτία όπου οι 120.000 τόννοι από Αυστραλία για Ποχάγκ πλήρωσαν δολ. 7 ενώ, στην άλλη πλευρά του κόσμου, οι 42.000 τόννοι από Χαττέρας για Μαύρη Θάλασσα κλείνονταν στα δολ. 16. Επίσης σκάφος «πάναμας» για Ιαπωνία πληρώθηκε δολ. 13.

Τό γεγονός ότι στο παρόν δελτίο μας προτάξαμε τα μεταλλεύματα και τα ανθρακοφορτία δεν σημαίνει ότι και τα σιτηρά ύστερησαν σε κίνηση. Πάντα μέσα στα μέτρα των καιρών που διανύουμε, σημείωσαν και αυτά μία αξιόλογη παρουσία με τα δολ. 10.50 για 50/60.000 τόννους από Κόλπο για Κόντινεντ και τα δολ. 16 για Ιαπωνία. Σημειώνουμε επίσης ένα σεβαστό αριθμό φορτώσεων από ΗΠΑ για Ν. Αφρική, αποτέλεσμα αυτό της μειωμένης παραγωγής στη δεύτερη, με προοπτικές διατηρήσεως της δραστηριότητας. Αριθμός ποικίλων ναυλώσεων στα σιτηρά υποδηλοί μία ανάκαμψη της ζήτησης

που πιθανόν να ξεφεύγει από τα καθαρώς έποχιακά πλαίσια.

Ελάχιστη ή δραστηριότητα στη ζάχαρη, όπου τό μικρό μέγεθος των φορτίων και η ποικιλία των γεωγραφικών τόπων ναυλώσεως ή και φορτώσεως δεν προσδίδει ιδιαίτερη αξία μνημονεύσεως.

Με μοναδική σχεδόν πηγή απορροφήσεως την Ινδία, τα λιπάσματα κινήθηκαν κάπως ικανοποιητικά μόνο κατά τις πρώτες ημέρες της υπό εξέταση περιόδου σε σταθερές τιμές ναύλων.

Υποτονική ή ζήτηση στα πλοία γενικού φορτίου δημιουργεί ζήτημα παράλληλης αγοράς με άπροσδιόριστο τό άμεσο μέλλον.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Και εδώ η καταλυτική ζήτηση για μεγάλα μπάλκ κάρριερς κάνει την κατ' αρχήν αναφορά σε αυτά επιβεβλημένη. Οι 140/160.00 τόν. d.w. για χρονοναύλωση κατά ταξίδι κλείνονταν στα δολ. 2.15/2.20 ανά τόν. d.w. ενώ ναυλώσεις μέχρι 12 ή και 15 μηνών άνετα επιτυγχάνονταν στα δολ. 1.90/2.00 ανά τόν. d.w. Ήδη, σε σχέση με την υπάρχουσα και την αναμενόμενη ζήτηση, ο αριθμός των διαθεσίμων πλοίων του είδους είναι σχετικά μικρός και δεν είναι παράλογο να προβλέψει κανείς άνοδο των μισθώματων.

Στα μικρότερα πλοία, η κατάσταση δεν φαίνεται να έχει μεταβληθεί και τα πραγματοποιηθέντα μισθώματα παρουσιάζουν σοβαρές διακυμάνσεις ανάλογα με τον τόπο παραδόσεως. Ήδη, διαπιστώνουμε μία «κόπωση» στην Απω Ανατολή που άδυνατεί να απορροφήσει τα προσερχόμενα πλοία.

Ένα παρήγορο νέο, ή διακριτική είσοδος στην αγορά των Σοβιετικών με ένα αριθμό ναυλώσεων για υπερατλαντικά κυκλικά ταξίδια. Χαμηλά τα μισθώματα, εύρηγετική όμως

ή άπασχόληση σε μία στιγμή όπου η πλάστιγγα προσφοράς - ζήτησης αρχίζει κάπως να κινείται. Χαρακτηριστική ή ναύλωση για σκάφος 26.000 τόν. d.w. μέσω Μεγ. Λιμνών, έναντι δολ. 3.600 ημερησίως.

Ελπίζεται ότι οι άμέσως προσεχείς ημέρες θα είναι καλύτερες...

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σε κρίσιμη καμπή ή κατάσταση της ναυλαγοράς στον Περσικό όπου ή από τόν πόλεμο Ιράν — Ιράκ άπειλή, ή συγκέντρωση χωρητικότητας, ή ζήτηση από Ιάπωνες και Δυτικούς, τό Αραβικό ενδιαφέρον για ναυλώσεις και αποθηκείσεις, όλα μαζί δημιουργούν μία κατάσταση που κάνει κάθε πρόβλεψη σχεδόν άδύνατη.

Με μικρές σχετικά διακυμάνσεις, ή αγορά κρατήθηκε σε κόσμια επίπεδα με τα ULCC στα WS 25/25,5, αναλόγως προορισμού και, όμοιως, τα VLCC στα WS 28/33. Αναμένεται συνέχιση του ενδιαφέροντος για φορτώσεις, κυρίως από Ιάπωνες αγοραστές, ενώ τό διακριτικό Σαουδαραβικό ενδιαφέρον για περισσότερα πλοία άποτελεί γρίφο.

Κάποια μεγαλύτερη εύελιξία στα μικρότερα μεγέθη με τούς 120.000 τόννους από Κάργκ για Μεσόγειο στο WS 54.

Στό Μεσογειακό χώρο, παρά την υπάρχουσα ζήτηση, οι ναύλοι παρέμειναν καθηλωμένοι λόγω της εξίσου μεγάλης προσφοράς. Οι 120.000 τόννοι από Άν. Μεσόγειο για ένδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν WS 43,5 ενώ όψιόν για Κόντινεντ WS 39,5 μόνον. Οι 60.000 τόννοι από Λιβύη για Ιταλία WS 97.

Μέτρια ή κίνηση στην Δ. Αφρική και Καραϊβική, όπου τό μέτρο της καταστάσεως δίνουν οι εξής ναυλώσεις :

— 100.000 τόν. από Δ. Αφρική για Μεσόγειο/Κόντινεντ WS 44,5.

— 30.000 τόν. από Καραϊβική για ΗΠΑ (Άτλ.) WS 107,5.

Αριθμός έμπιστευτικών ναυλώσεων δεν επιτρέπει πλήρη αξιολόγηση.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΝΑΔΑ

ΒΑΣΙΛΗΣ: Λέγκχεντ 18.000 τόν. σιτηρά Άμβέρσα/Άμβούργο, δολ. 25 φίο, 6 ημέρες, Άπριλίου 19-29.

ΕΛΕΝΑ Β: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Φιλιππίνες, δολ. 30 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Άπριλ. 5-12.

ΦΕΥΡΟΥΖ Ι: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Φιλιππίνες δολ. 30,25 φίο, 4 ημέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Άπριλ. 5-12.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΟΥΕΝΒ: Πόιντ Λίσας 6.900 τόν. ζάχαρη χύδην Άμερ. Κόλπο δολ. 11,25 όψιόν άκτή Άτλαντικού δολ. 12, 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Άπριλ. 2-7.

ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ: Όλμπανυ 20.000 τόν. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 16,25 φίο, 4 ημέρες/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Άπριλ. 1-10.

A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: J. GHICAS — B. ΓΙΚΑΣ

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN - 13002 - MARSEILLE - FRANCE

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

ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Ρίβερ Πλέττ 40.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 28, 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 10-20.

ΔΗΛΟΣ: Γουαδελούπη 11.000 τόν. ζάχαρη χύδην Πορτογαλία ή Μαρόκο, δολ. 24 φίο, 2.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 6-14.

ΑΠΟΛΛΩΝ: Μεγάλες Λίμνες 14.000 τόν. γεννήματα Χαϊτί, δολ. 25.50 φίο, 3 ήμερες/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 12-24.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Βορείως Χαττέρας 42.000 τόν. γαιάν-θρακες Κωνσταντίν, δολ. 16 φίο, 3 ήμερες/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 14-18.

ΑΙΡΗΝΟΣ ΓΚΑΛΛΕΥ: 'Αμερ. Κόλπο 23.000 τόν. περίπου γεννήματα Τζακάρτα, δολ. 28 φίο, 4 ήμερες/1.500 τόν. 'Απρίλ. 12-18.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: 'Αμερ. Κόλπο 25.500 τόν. δλευρα σέ σάκκους 'Αλεξάνδρα ή Πόρτ Σάϊν, δολ. 44.16 πλέον δολ. 1.20 για δεύτερο λιμένα εκφόρτωσης, όψιόν δολ. 49.16 για εκφόρτωση 'Αμπαντίγια, 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 15-25.

ΜΕΛΟΝΤΥ: 'Αμερ. Κόλπο 9.000 τόν. γεννήματα Καλάο, δολ. 18.50 φίο, 3 ήμερες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 7-10.

ΑΙΡΗΝΗΣ ΖΗΛ: Ποταμό Μισισσιππή 20.000 τόν. δημητριακά Βενεζουέλα, δολ. 13.25 φίο, 4/24 ήμερες, 'Απρίλ. 6-10.

ΦΑΛΥΑΝ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Ντακάρ, δολ. 17.75 φίο, 5 ήμερες/1.000 τόν. 'Απρίλ. 14-20.

ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ: Βορείως Χαττέρας τόν. γεννήματα Νοτ. 'Αμερική, δολ. 12.50 φίο, 5 ήμερες/3.000 τόν. 'Απρίλ. 6-11.

ΑΚΟΥΑΓΡΕΝΣ: Παρναγκούα 40.000 τόν. περίπου 'Αμβέρσα/Αμβούργο, δολ. 535.000 κατ' άποκοπή φίο, όψιόν φορτώσεως Ρίο Γκράντε δολ. 550.000 φίο, 15 ήμερες, 'Απρίλ. 15-30.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: Μισισσιππή 21.000 τόν. γεννήματα Στοβάνγκερ/Όσλο φλόρντ, δολ. 14.25 φίο πλέον 75 σέντς για δεύτερο λιμένα εκφόρτωσης, 4 ήμερες/4.000 τόν., 'Απρίλ. 25 -Μαΐου 1.

ΙΜΑ: Βόρειο Ειρηνικό 50.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία/Νοτ. Κορέα, δολ. 9.90 φίο, 11 ήμερες, 'Απρίλ. 20-30.

ΣΟΥΝΙΟΝ: Ντουλούθ 15.000 τόν. σιτηρά, 'Αλγε-ρίας, δολ. 36 φίο, 3 ήμερες/500 τόν. Μαΐου 5-15.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: 'Αμερ. Κόλπο 60.250 τόν. d.w. δημητριακά, 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ, δολ. 640.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ήμερες, 'Απριλίου 16-24.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ: Χάλ 14.000 τόν. σιτηρά ι-ταλικό λιμένα 'Αδριατικής, δολ. 13.35 φίο, 4.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 9-12.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ: 24.232 τόν. d.w. του 1984, παράδοση στον πιλότο Νιού Σάουθ Γουέλς 'Απρίλ. 8-14, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα ή 'Ιαπωνία, δολ. 6.200 τήν ήμερα.

ΚΑΝΑΡΗΣ: 31.105 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Μανίλα Μαρτ. 28 'Απρίλ. 5, ταξίδι μέσω Αυστραλία καί Δυτ. ΗΠΑ, με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 5.400 τήν ήμερα.

ΑΝΘΕΜΙΟΣ: 14.935 τόν. d.w. του 1970, παράδοση στον πιλότο Μίντλεσμπορ άμεση, ταξίδι διαρκείας 70-80 ημερών με επαναπαράδοση στην 'Ερυθρά, δολ. 4.500 τήν ήμερα.

ΑΠΕΞ: 28.761 τόν. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο 'Απρίλ. 1-5, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.250 τήν ήμερα.

ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ: 19.052 τόν. d.w. του 1973, παράδοση σέ Γερμανικό Λιμένα Βορ. θάλασσας 'Απρίλ. 9-12, ταξίδι μέσω 'Αραβικού Κόλπου, εκτός 'Ιράν καί 'Ιράκ, με επαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 5.600 τήν ήμερα.

ΑΛΜΑ: 18.020 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Φιλαδέλφεια 'Απρίλ. 7-13, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Πόρτ Σάϊν, δολ. 5.000 τήν ήμερα, όψιόν παραδόσεως 'Ακαμπα δολ. 5.900 τήν ήμερα.

ΑΠΟΛΛΩΝ: 22.240 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Νιούπορτ/Γκέντ άμεση, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 5.100 τήν ήμερα.

ΠΕΤΡΑ: 40.404 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Νοτ. Κορέα 'Απρίλ. 7-12, επαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 6.500 τήν ήμερα πλέον δολ. 15.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ: 37.428 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Βρέμη 'Απριλίου 16-25, ένα κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.500 τήν ήμερα.

ΤΙΝΑ: 22.670 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Χόγκ Κόγκ 'Απριλίου 4-6, ταξίδι μέσω Ταϊβάν για Κωνσταντζί καί επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 3.700 τήν ήμερα.

ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ: 26.449 τόν. d.w. του 197, παράδοση Νότιο 'Αφρική 'Απρίλιο, ταξίδι με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.000 τήν ήμερα.

ΑΡΙΑΝΑ: 40.401 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. 'Αφρική μέσω 'Απριλίου, ταξίδι με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 6.600 τήν ήμερα.

ΑΙΡΗΝΗΣ ΦΑΝΤΑΣΥ: 20.350 τόν. d.w. του 1968, παράδοση Σαλάβερεν 'Απριλίου 15-25, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο δολ. 4.000 τήν ήμερα, πλέον δολ. 50.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ: 16.650 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Σάν 'Αντόνιο Χιλιής Μαΐου 2-15, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 5.750 τήν ήμερα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΣΜΑΝ: 28.704 τόν. d.w. του 1969, παράδοση Κέιπ Πάσσερο 'Απρίλ. 2-12, ταξίδι 10-12 μηνών, με όρισμένα στις Μεγ. Λίμνες, προς δολ. 3.500 τήν ήμερα.

ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (μικτό): 183.527 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Μαρτ. 25 'Απρίλ. 5-για περίοδο 1 έτους προς δολ. 1.75.

ΑΛΚΗΝΩΡ: 127.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση 'Απρίλιο 'Ιαπωνία ταξίδι 5-7 μηνών προς δολ. 2.15.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΔΩΡΙΟΣ: Καραϊβική 65.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 65, 'Απρίλ. 5.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ: Ντουμάι 85.000 τόν. 'Ιαπωνία, WS 68.25, 'Απρίλ. 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Σκίγκτα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 105, όψιόν Μεσόγειο WS 110, όψιόν άκτή ΗΠΑ WS 100, 'Απρίλ. 2.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο θερμαινόμενο φορτίο, WS 97.5, 'Απρίλ. 7.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ: Περισκό Κόλπο 250.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 28.5 όψιόν 'Απω 'Ανατολή WS 29.25, όψιόν 'Ερυθρά WS 32.55, 'Απρίλ. 6.

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: Ράς Τανούρα 110.000 τόν. Πέμπροκ WS 47.5, Μαρτ. 30.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Κεϋχάν 84.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 62.5 'Απρίλ. 4.

ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Σιντί Κερίρ 105.000 τόν. μέρος φορτίου, Τριέστη, WS 52.5 'Απρίλ. 3.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: Περισκό Κόλπο 80.000 τόν. Αυστραλία, WS 65, 'Απρίλ. 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑΙΝΤ: Σαλλόμ Βόε 60.000 μέρος φορτίου, Γαλλία, WS 82.5, 'Απρίλ. 4.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Δυτ. 'Αφρική 95.000 τόν. μέρος φορτίου, διάφορες όψιόν, WS 45, 'Απρίλ. 8.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ: Σιντί Κερίρ 118.000 τόν. Σέτε, WS 42, 'Απρίλ. 7.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Περού 36.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού/Αμερικ. Κόλπο, WS 85, 'Απριλίου 15.

ΠΕΡΣΕΥΣ: Δυτ. 'Αφρική 145.000 τόν. Μπαχάμες, WS 32, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 34.5, 'Απριλίου 15.

ΕΙΡΗΝΗ: Σιντί Κερίρ 120.000 τόν. Γιούμνεντ, WS 47.5, 'Απριλίου 11.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Γουαντί Φεϋράν 80.000 τόν. 'Ιταλία, WS 60, 'Απριλίου 10.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Μεσόγειο 29.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, όψιόν Μεσόγειο WS 125, 'Απριλίου 3.

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

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Σαρόκ 35.000 τον. καθαρά Τζέντα, WS 98,75, 'Απριλίου 12.

ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ: 'Ανατολ άκτή Βρεταννίας 130.000 τον. μέρος φορτίου, Κόντινεντ WS 56, 'Απριλίου 13.

ΤΡΑ'ΙΣΤΑΡ: Καραϊβική 60.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 74, 'Απριλίου 12.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ: Καραϊβική 37.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 120, 'Απριλίου 9.

ΓΑΛΗΝΗ: 'Ινδονησία 120.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΠΑ/ΗΒ/Κόντινεντ, έμπιστευτικοί όροι, 'Απριλίου 15.

ΘΑΛΑΣ. ΔΟΞΑ: Δυτική 'Αφρική 145.000 τον. μέρος φορτίου, Βουλγαρία, έμπιστευτικοί όροι, 'Απριλίου 13.

ΚΑΤΙΝΑ: Λιβύη 50.000 τον. μέρος φορτίου, Βουλγαρία, έμπιστευτικοί όροι, 'Απριλίου 13.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Μεσόγειο 80.000 τον. 'Ιταλία WS 61,5, όψιόν θερμάνσεως φορτίου WS 63,5, 'Απριλίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: 225.162 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μπρουνέϊ για περίοδο 2 ετών προς δολ. 11.500 την ημέρα.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ: 55.374 τον. d.w. του 1966, πλωτή άποθήκη για περίοδο 6 όψιόν 6 μήνες, δολ. 150.000 κατ' άποκοπή.

ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ: 52.300 τον. d.w. του 1963, πλωτή άποθήκη 6 όψιόν 6 μήνες, δολ. 150.000 κατ' άποκοπή.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: 41.607 τον. d.w. του 1962, πλωτή άποθήκη 6 όψιόν 6 μήνες, δολ. 150.000 κατ' άποκοπή.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: 123.597 τον. d.w. του 1977, ταξι- δια 12 μηνών προς δολ. 1.90.

Τέλος, στην κατηγορία των μικτών πλοίων θά αναφέρουμε:

— WORLD KINGDOM (O/O) 155.000/1973 δολ. 6.700.000 σε "Έλληνες.

— DEMETRIOS (OBO) 72.000/1971 δολ. 4.200.000 σε "Έλληνες.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ζωηρό τό άγοραστικό ενδιαφέρον τόσο στον χώρο της "Απω 'Ανατολής όσο και στον 'Ινδικό 'Ωκεανό με άνοδικές τάσεις των τιμών.

Στή Ταϊβάν και Νότιο Κορέα τό ενδιαφέρον για μεγάλη δεξαμενόπλοια εξακολουθή- σε άμείωτο ενώ μεγάλος αριθμός πλοίων ξε- ρού φορτίου διατέθηκε στην Κίνα σε σχετικά ύψηλές τιμές.

Μία σοβαρή παρουσία έκανε στην άγορά και τό Μπαγκλαντές σε γενικά ικανοποιητι- κές τιμές ενώ τό Πακιστάν παρουσίασε μία σχετική άτονία.

Ο παρακάτω πίνακας δίνει μία σαφή ιδέα των τιμών (δολ./τόννο ελαφρού έκτοπίσμα- τος):

Ταϊβάν

Μεγάλα δεξαμενόπλοια 130/135
Ξηρού φορτίου 100/118

Κίνα

Ξηρού φορτίου μόνο 100/117.50

Ν. Κορέα

Μεγάλα δεξαμενόπλοια 125/133

Πακιστάν

Μικρά δεξαμενόπλοια 90/95
Ξηρού φορτίου 80/90

'Ινδία

Μικρά δεξαμενόπλοια (μέχρι 14.000 τ.ε.ε.)
95/100.
Ξηρού φορτίου 80/93

'Ισπανία (χωρίς ιδιαίτερο ενδιαφέρον)

Δεξαμενόπλοια 65/75
Ξηρού φορτίου 50/60

Προοπτικές: 'Ελαφρώς άνοδικές τάσεις σε όλες τις άγορές.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Με έξαρση στην κατηγορία των μάλκ κάρριερς και με σχετικά περιορισμένο αριθ- μό πωλήσεων σε εκείνες των πλοίων γενι- κού φορτίου και των δεξαμενοπλοίων, συνε- χίστηκε ή άγοραστική δραστηριότητα κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο, με ρυθμό που μπορεί να χαρακτηριστεί κανονικός.

Μία ιδιαίτερη προτίμηση εκ μέρους των άγοραστών στά μεγάλα μάλκ κάρριερς μέ- χρι και μεγέθους «πάναμαξ» σταθεροποίησε ή και αύξησε τις τιμές τους, ενώ, αντίθετα, οι άξιες διατηρήθηκαν μάλλον χαμηλές για τά λοιπά πλοία. Πολλοί παρατηρητές πιστεύ- ουν ότι πιθανόν να βρισκόμαστε στην αρχή μιάς ανάκαμψης ενώ είναι ήδη κοντά ό Μάιος, ό μήνας που θά έπαληθεύσει ή θά διαψεύσει τις έλπίδες.

Στήν κατηγορία των μάλκκερς αναφέρθη- καν οι παρακάτω πωλήσεις — πάντοτε με τήν επιφύλαξη όλοκληρώσεως των σχετι- κών πράξεων:

— BERGE CAPTAIN 131.137/1983 δολ. 24.500.000.
— GIBALTAR PANSY 122.543/1972 δολ. 8.500.000.
— NANNY ONSTAD 116.585/1977 δολ. 13.100.000.
— GREEN ELM 65.338/1977 δολ. 7.800.000 σε "Έλληνες.
— DANUBE 61.495/1973 δολ. 6.500.000 σε

"Έλληνες.

— IKAN BILLIS 60.760/1977 δολ. 8.600.000.

— HOPECLIPER 57.181/1967 δολ. 2.500.000.

— DANIELLE 51.000/1967 δολ. 1.900.000.

— SEINE MARU 40.542/1977 δολ. 6.000.000.

— YAMAMINE MARU 27.687/1977 δολ. 4.750.000.

— VAN TRIUMPH 26.740/1972 δολ. 3.800.000.

— CAPULET 26.324/1972 δολ. 3.780.000.

— CHI YOUNG 16.320/1968 δολ. 530.000.

Πολύ μικρότερη ή κίνηση στην κατηγορία των πλοίων γενικού φορτίου (TWEENDEC- KERS) με άνακοινώσιμες πράξεις:

— FENBANK 18.400/1978 δολ. 5.000.000.

— STRATHETTRICK 16.385/1979 δολ. 4.300.00.

— ALPAMAYO/LIVINI 15.380/1970 δολ. 3.100.000 (συνολικά).

Στά δεξαμενόπλοια, μεγάλη ή δραστηριό- τητα και τό ενδιαφέρον αλλά λιγοστά τά άποτελέσματα:

— MT NIGMA 94976/1976 δολ. 7.100.000 σε "Έλληνες.

— MT HENNING MAERSK 36.340/1973 δολ. 1.300.000.

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



THYSSEN NORDSEEWERKE GMBH

P.O. Box 23 51, 23 61, Am Zungenkai, D-2970 Emden (Western Germany) Telephone (4921) 85-481, Telex 27889

SHIPBUILDERS - SHIP & ENGINE REPAIRERS - VOYAGE REPAIRS

● Dry Dock	55.000 to DWT	218,00 m 715'	30,00 m 98'5 1/8"	1 x 25/12,5 to 1 x 25/10 to 1 x 16/ 7,5 to
● Floating Dock 3	10.500 to Lifting	176,50 m 579'	27,00 m 88'7"	2 x 10/ 3,8 to
● Floating Dock 4	4.000 to Lifting	136,20 m 446'	55'9 1/4"	1 x 3 to

● 8 berths with abt. 7 m draft and cranes up to 60 t lifting capacity.

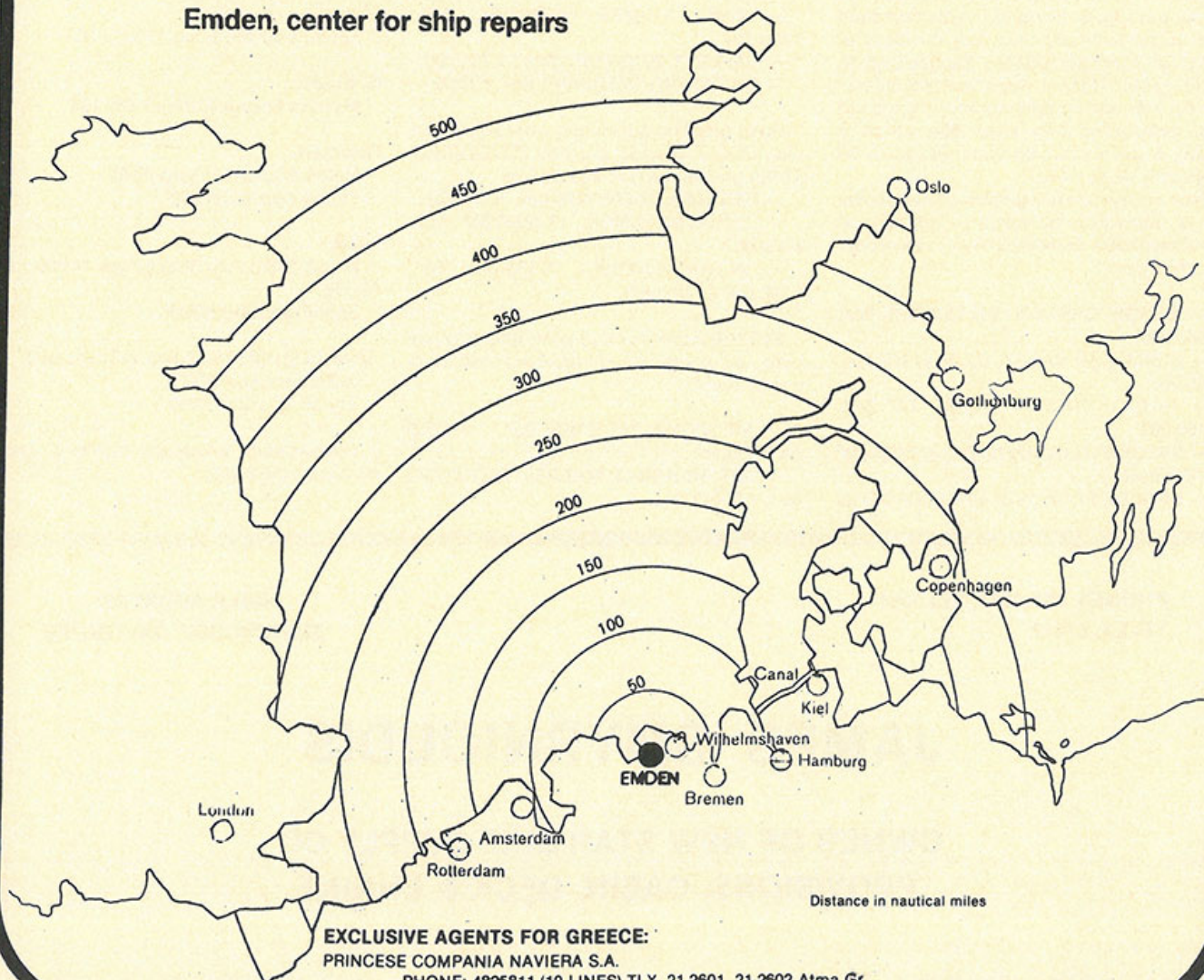
● Abt. 400 highly skilled repair workers with backing-up possibilities of abt. 100 to 200 % from the Newbuilding Division.

● 2 elongated shifts.

● Own and independent tankcleaning and slop reception station.

- All type of hull, deck and engine repairs
- Up-to-date coating application
- Any kind of hull conversions such as lengthenings, containerisations, modernisation of accommodation, installation of hoistable or hinged car decks of own design
- Any kind of modern engine modification such as steam to diesel, fuel oil blending, automation of engine controls, waste heat recovery
- retrofits applying IMO-implementations such as IG, COW, tank monitoring

Emden, center for ship repairs

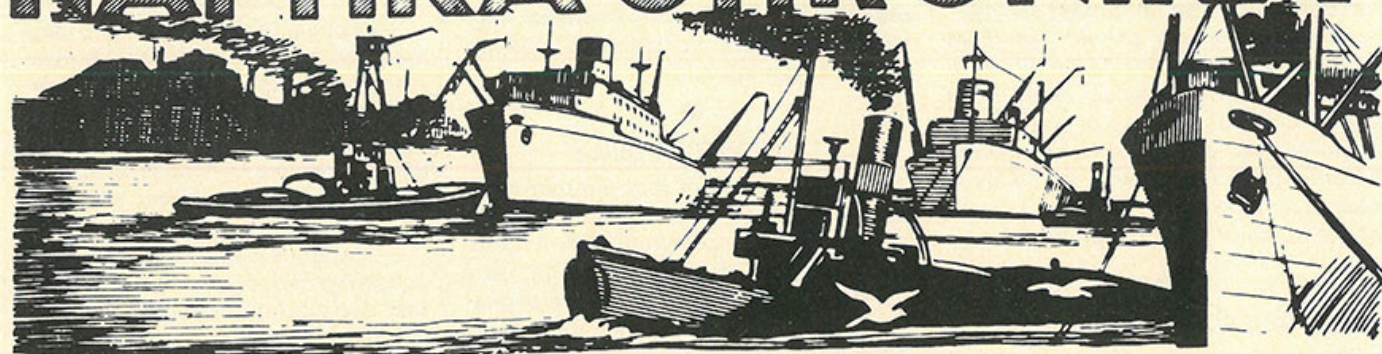


EXCLUSIVE AGENTS FOR GREECE:

PRINCESE COMPANIA NAVIERA S.A.

PHONE: 4825811 (10 LINES) TLX. 21-2601, 21-2602 Atma Gr

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1173/932 April 15th, 1984

THE NEW COLLECTIVE AGREEMENT

The new collective agreement for Greek deepsea ships of 3,000 tons and above was signed on April 10 with the following provisions to be effective from January 1, 1984 to Dec. 31, 1984.

Wages from 19,620 to 26,210 drachmas are increased to 29,000, wages from 26,211 to 38,125 are increased by 7,000 drs. per month and wages from 38,126 and above are increased by 18% per month.

Bonuses referred to in the previous agreement are increased by 18% and the payment for extra work is increased by 18%.

The victualling allotment is fixed at 400 drs, while all other provisions of the old collective agreement remain into force.

INEXCUSABLE NEGLIGENCE

It is inexcusable for Greek newspapers to publish reports concerning a ship without mentioning its tonnage, year of construction, owners, etc. Because many ships have the same name and without these extra details, confusion is bound to arise, particularly when the report concerns maritime fraud.

The most recent case is that of the newspaper TA NEA which published a report on maritime fraud and included a ship called "Kreon".

This was confused with the "Kreon" which was bought by a Greek shipping company in 1981 from Ben Line and recently sold to Herakles Cement and renamed "Thalassoporos". It was the only ship listed as "Kreon" for the past three years whereas the "Kreon" in the TA NEA publication was a much older vessel.

Naturally, no one can deny the right to any newspaper to write on cases of maritime fraud and barratry which have cast such a bad light on Greek shipping in recent years, independently of the

fact that Greek shipping has more often been the victim than the guilty party. But we do insist that when they do write such stories, they should be properly documented and leave no doubt as to the vessel, company or persons they are writing about.

WE ARE FAR BEHIND

The technological symposium for the promotion of maritime technology has shown how far behind we are in creating the necessary infrastructure by which shipping can become part and parcel of the national economy. We do not refer only to shipbuilding and shiprepair facilities and activities of that type. We refer to such things as maritime courts and a whole series of services which are not available in Greece and have to be sought abroad. In other words, our maritime infrastructure has not kept pace with the growth of our merchant fleet and it is high time the authorities became aware of this and did something about it. It is a crime to allow others to

profit from Greek shipping activity when the money spent abroad could just as well be spent in Greece.

STRONG DEMAND IMPROVES BULKER RATES

Recent development of strong demand both in the Atlantic and the Far East ensures a period of firm earnings for bulk carriers employed in all major trades, except coal.

What is more significant is the fact that increased demand for drycargo tonnage has given the market the ability to absorb the constant stream of newbuilding delivered by world shipyards.

According to British shipbrokers Eggar Forester, during 1983 a total of 11 million deadweight of bulkcarriers and 1.3 million deadweight of combined carriers were delivered, and throughout the year there was a fall in the volume of tonnage laid-up. This year a further 1.5 million deadweight tonnes of bulkcarriers and 0.1 million deadweight tonnes of combined carriers have already been re-

at Argentina

HELLAS - MAR. (S.A.)

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

WE ATTEND AT ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

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

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

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

CABLE: HELLASMAR BAIRE

corded as delivered and the downward trend in lay-up had continued slowly.

However, owners should not disregard the fact that some 14,7 million tonnes of bulk carriers remain in lay-up, taking every possible step to ensure that these vessels would not be reactivated before the market proves its ability to absorb more tonnage, especially in view of the summer months approaching.

SHIPBUILDING IN 1983

The total number of ships delivered by shipyards throughout the world in 1983 aggregated 15,911,143 grt. and was 900,000 grt. less than the figure for 1982.

Japan led the field with 6.7 million grt. or 42% of the world total but even so, this production was 1.49 million grt. less than in 1982.

South Korea produced 1.5 million grt. or 138,000 grt. more than in 1982 and West German production also increased by 183,000 grt. for a total of 798,461 grt.

Bulk carriers took the lion's share with 6.8 m. grt. which was 1.6 m. grt. less than in 1982.

Tankers dropped to 19.5% of the total compared to 28% in 1982 while cargo ships and containers ships marked increases of 450,000 and 540,000 grt. respectively for totals of 2,28 m. grt. and 1.3 m. grt.

SHIPPING ACT 1984

America's Shipping Act was passed by both houses in the U.S. and recently signed by President Reagan.

This basic law, which replaces the Shipping Act of 1936, brings American legislation on shipping closer to European and Japanese legislation.

In general terms, the act provides for no discrimination between American and foreign owners in America's external trade; the limitation of government intervention in shipping matters; an effort to create a national merchant fleet that can comply with international shipping

methods and, finally, the creation of regular lines under the American flag which will assure the country's need for supplies from abroad.

A COMMON POLICY

In view of the fact that the participation of German ships in the country's exports has dropped from 30% to 20% and from 20% to 10% in imports, German owners have asked the federal government to take immediate measures to enable German shipping to survive.

These measures are aimed at coping with the methods used by the underdeveloped countries, methods which have been spreading among these countries and some far eastern countries as well, to an alarming degree.

In order to restore conditions of free competition, political machinery must be set afoot which can deal with cargo reservation schemes, flag discrimination and other methods such as lavish subsidisation which is also applied to shipyards and leads to an artificial demand for new ships and aggravates the problem of the world's surplus tonnage.

LSIS RECEIVES EEC CONTRACT FOR ON-LINE SHIPPING DATA

The EEC Commission has awarded a contract for the development and provision of an on-line shipping data base to Lloyd's Shipping Information Services (LSIS), which markets the combined computerised shipping data of Lloyd's Register of Shipping and Lloyd's of London Press.

This contract marks the beginning of a new phase in shipping information services, giving a boost to LSIS plans to develop a worldwide integrated information system which would serve the shipping community for decades to come. It could also have far-reaching implications for the industry in that an international network of computers fed by a variety of information services is envisaged, with LSIS acting as a nerve centre for this network.

50 YEARS AGO

— Proposals made vaguely a long time ago by a group of foreign investors, headed by a Greek shipowner, Mr. Abatielos, have been made public. They concern a reorganization of the country's coastal and foreign sea lines combined with new hotels and tourist centres.

— It is quite right that the new law concerning certificates should require that candidates for a deck officer's certificate should have completed the fourth class of the six-class gymnasium.

— Mr. Ioannis Prokos, Mr. Vassilis Tsangaris and Mr. N. Romanos were re-elected President, Gen. Secretary and Treasurer of the Panhellenic Union of Ship Engineers and Industrial Factory Engineers.

— The Soviets are continuing their intensive efforts to buy ships both on a cash basis and on credit terms. During the first fortnight of this month, they have bought two British and one Latvian cargo and two Dutch salvage vessels.

— The ss "Nicola" was fixed from San Lorenzo 6,300 t. for Marseilles Genoa, Leghorn or Naples 15/- option Mediterranean not farther east than west Italy 15/6.

(Naftika Chronika - No. 80 - 15.4.1934)

RESCUE OPERATION

We understand that the Swedish government has formulated a plan by which the Brostroms shipping firm, which operates Sweden's principal regular lines, will be rescued from its current financial difficulties.

The Swedes, apparently, are fully conscious of the importance of their shipping and had no second thoughts about doing everything they could to save Brostroms.

We, on the other hand, made absolutely no effort to save Hellenic Lines, which has been operating regular lines for the last fifty years, and have allowed it to fold without even including it among other companies which the present government has undertaken to salvage.

SOUTH AMERICA'S FIRST COAST EARTH STATION

The first coast earth station in South America began operations. Located at Tangua, Brazil, the coast earth station is the 10th in the international maritime satellite system operated by INMAR-SAT. The coast earth station is owned and operated by the Empresa Brasileira de Telecomunicacoes (Ebratel), the Brazilian telecommunications company, which is also a Signatory to the INMAR-ST Operating Agreement.

STRATAKIS SHIPPING (AGENCIES) CO. LTD.

Daily 24 hours complete agency service



2, KAPODISTRIOU STR.,
PIRAEUS, GREECE

Tel.: 4129677 - 4126680
Telex: 213128 JNS GR
Cable: JOHNSTRATCO - PIRAEUS

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	αργεί Πειραιά
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Πόρτ Χάρκωρτ 7/2	ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Σάντος 7/1
ΑΜΦΙΩΝ	81	11173	ε. Σαβάνα Λά Μάρ 20/2	ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	78	36061	ε. Κινούρα 15/2	ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	αργεί Λευκάδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Νάπολη 18/2	ΑΡΓΩ	72	16207	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. 'Ορκασύν 11/2	ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡΥ	78	1587	επισκευές Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348	ε. Τζέντα 29/1	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	ε. Φλήτγουντ 17/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Νιχάμα 16/1	ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	ε. Σιγκαπούρη 18/2	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Π. 'Εσκονβελ 8/2	ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Δουνκέρκη 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	αργεί 'Αλιβέρι				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Τουμπάρδο 8/2	ΑΡΕΤΗ	73	13631	δ. Ντόβερ 18/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	ε. Βρέμη 20/2	ΑΡΕΤΗ Α	69	9343	ε. Ντάρμπαν 12/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Σουέζ 15/2	ΑΡΕΤΗ Σ	62	9124	αργεί 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	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Καρατάι 18/2	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	α. Βάσσα 4/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Σουέζ 20/2	ΑΡΙΑΝΑ	73	21314	α. Φρήμνιτλ 12/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	αργεί Πειραιά	ΑΡΙΕΣ	60	7839	αργεί 'Ιθάκη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Κων/πολη 15κ/2	ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. 'Αμβούργο 17/2	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Τσιτσούνγκ 9/2	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Μαυρίκιο 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. Χάβρη 4/2
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	ε. 'Ααρχους 6/2	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Γιοκοχάμα 15/2
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	αργεί Πειραιά	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Πειραιά 5/12 για Χαλκίδα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	4493	αργεί Γάνδη	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	δ. Π. Σαΐδ 8/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Λισσαβών 29/1	ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	δ. Π. Σαΐδ 15/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Ντάρμπαν 15/2	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α	67	53448	αργεί Πειραιά	ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. 'Αδελαΐδα 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	αργεί Πειραιά	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Λονδίνο 22/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70668	αργεί Πειραιά	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	αργεί Στυλίδα
ΑΝΔΡΕΑΣ ΔΕΜΟΣ	65	13638	αργεί 'Αμβούργο	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	στη Βομβάη 18/1
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Λά Γουαλέτ 12/2	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	65	11334	αργεί Στυλίδα
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Κων/πολη 16/2	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 7/2
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	63	3387	αργεί Πειραιά	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Λός 'Αντζελες 20/2
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α	83	10470	ε. Γένοβα 18/2	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Ρίτσαρντς Μπαιν 15/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Φουκουγιόμα 6/2	ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	αργεί Πειραιά	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Ν. 'Υόρκη 12/1
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	αργεί Πειραιά	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	στο Κουβέιτ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	α. Λός 'Αντζελες 17/2	ΑΡΣΕΝΙΑ Κ	52	6906	α. Ρίτσαρντς Μπαιν 19/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Ντάς-ε-Σαλάμ 29/1	ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Νικόσια 21/1
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Π. Χέντλαντ 14/2	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Σύντε 17/2
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	ε. Εύροπόρτ 4/2	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	υπό ναυπήγηση
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Φουπάντλ 4/2	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	στο Σάντος 11/2
				ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	αργεί Πειραιά
				ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	76	10142	αργεί Γάνδη
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαΐδ 16/2	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	ε. Νταμάμ κ/2
ΑΝΕΜΩ Κ	71	4981	στο Σουεθιάμπτον 4/3	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Λάγος 6/2	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	ε. Λονδίνο 24/1
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Ντάρμπαν 7/2	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Νάβικ 17/2
ΑΝΘΙΑ	64	11034	αργεί Πειραιά	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	αργεί Πειραιά
ΑΝΘΙΠΗ Α	76	16846	α. Ντάρμπαν 22/1	ΑΣΙΑ	67	9525	αργεί Πειραιά
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/2	ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	ε. Βρέστη 8/2
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές	ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Λός 'Αντζελες 19/2
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	υπό παραλαβή	ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΑ	76	16438	δ. Παναμά 19/2	ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Σύντε 22/1
ΑΝΝΑ	64	2020	στο Ρότερνταμ	ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	ε. Νέα 'Ορλεάνη 20/2
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	αργεί Πειραιά	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ	61	9852	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. 'Ιπσουίτο 19/2	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	αργεί Πειραιά
				ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΑ Κ	62	11503	αργεί Πειραιά	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	αργεί Γαλαξείδι
ΑΝΝΑ Π	57	9367	αργεί Γαλαξείδι	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	δ. Π. Σαΐδ 18/2
ΑΝΝΑΜΙΝΑ	65	14088	α. Κολόμπο 16/2	ΑΣΤΕΡΟ'Ι'ΝΤ	60	8134	ε. Βαλτιμόρη 16/2
ΑΝΝΙΚΑ Ν	69	11726	α. Σιγκαπούρη 12/2	ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Πειραιά 16/2
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	αργεί Πειραιά	ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ Α	65	19758	α. Αύγουστα 12/2	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. 'Αμβέρο 6/1	ΑΣΤΥΝΑΣ	75	38611	ε. Βανκούβερ 19/2
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Ρίο Γκράντε 9/2	ΑΣΤΥΝΑΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. 'Ιμμιγγχαμ 20/2
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383	ε. Πειραιά 12/11	ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Κολούμπια Ρίβερ 19/2
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Οζάκη 15/2	ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9468	ε. Βιτόρια 17/2
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Αύγουστα 15/2	ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	δ. Γιβραλτάρ 14/2
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	δ. Σουέζ 13/2	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	δ. Π. Σαΐδ 18/2	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	αργεί Χαλκίδα	ΑΤΖΙΛΙΤΥ	59	10364	αργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	αργεί Πόρτμπουρι	ΑΤΙΑ Κ (δ.)	72	105013	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	ε. Τσιότζια 19/2				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	υπό ναυπήγηση	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	αργεί Μαλάγκ Μπαιν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	υπό ναυπήγηση	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Κουβέιτ 15/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Ρίτσαρντς Μπαιν 9/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΑΜΣΜΑΝ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Πειραιά 19/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	ε. Π. Λίνκολν 6/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Λάγος 28/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Ντουμπάι 13/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στην 'Αλεξάνδρεια
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Κωσταςόακας 12/1	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Τής 11/2
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	αργεί Σάρζα	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Ζζέσιν 19/2	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η	74	5932	δ. Παναμά 17/1	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	α. Σιγκαπούρη 1/2
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΔΕΜΟΣ	76	15934	δ. Σουέζ 3/1	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	δ. Γιβραλτάρ 13/2
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Καρθαγέννη 8/2	ΑΤΛΑΣ	77	11804	δ. Π. Σαΐδ 9/2
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	αργεί Πειραιά	ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	αργεί Ντάρ-ε-Σαλάμ
ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515	ε. Π. Σαΐδ 16/2	ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 11/2
ΑΞΙΟΣ	65	3860	αργεί Πειραιά	ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. 'Ελευσίνα 17/2
ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ	76	6744	α. Σουέιπα 1/2	ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Λός Πάμιας 24/1
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051		ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΕΣ	73	16397		ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Σουέζ 16/2
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	αργεί Πειραιά	ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Πειραιά 10/2
ΑΠΙΚΟ	64	9868	αργεί 'Ελευσίνα	ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/2
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	ε. Γιούρπορτ 15/2	ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	αργεί Χαλκίδα
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Ντάρμπαν 17/2	ΑΥΡΑ	68	9624	αργεί Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Π. Λίνκολν 22/2	ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	α. Πειραιά 22/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	αργεί Πειραιά	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	αργεί Ρίβερ Μπλάγκχοουτ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. 'Ικχάκ 6/2	ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	αργεί Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	56	9172	αργεί Πειραιά	ΑΦΘΟΣ	68	35477	α. Νέα 'Ορλεάνη 9/2
ΑΠΟΥΣ	70	3275	α. Ντόρντρεχτ 19/2	ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	αργεί Γάνδη
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	α. 'Οζάκα 16/2	ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	δ. Π. Σαΐδ 6/2
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	δ. Σουέζ 8/2				
ΑΡΑΝ	80	10428					

ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Σιγκαπούρη 9/3
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	άρχει Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Τζέντα 13/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	ε. Κόρινθο 12/3
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	άρχει Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Τζέντα 14/3
ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. Π. Σαΐδ 14/2
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	άρχει Σετουμπάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	άρχει Τρινκομάλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	άρχει Άργοςτόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Σιγκαπούρη 17/3
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Μανίλα 4/3
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	άρχει Στυλίδα
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	άρχει Άλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	ε. Πειραιά 15/3
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Χιούστον 22/2
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Μόμπιλ 7/3
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Άμβέρσα 13/3
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	άρχει Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	ε. Βανκούβερ 12/3
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Νάντη 12/3
ΒΕΝΗ	58	13871	επώληθη Διάλυση
ΒΕΝΙ II.	77	16993	άρχει Άσπρα Σπίτια
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μέθυλ 17/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Ν. Ύορκη 25/2 για Άρούμπτα
ΒΕΡΑ	65	20806	άρχει Πειραιά
ΒΕΡΓ (μ.)	72	57527	α. Μπρεϊκ 3/3 για Ν. Όρλεάνη
ΒΗΤΑΓΟΥΔΙΝΗ	66	10210	στο Άμστερνταμ 1/3
ΒΗΤΑ ΜΠΑΚ	63	9269	α. Ρουέν 15/3 για Ιταλία
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	ε. Σαουθάμπτον 20/3
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	άρχει Πειραιά
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	ε. Άμβέρσα 22/2
ΒΙΚΩΡΙΑ II.	68	12005	άρχει Πειραιά
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	άρχει Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Χουάνγουιν 11/3
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	άρχει Άλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	ε. Τσάχ Μπαχάρ 11/2
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	άρχει Πειραιά
ΒΟΜΑΡ	71	16313	άρχει Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31484	άρχει Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΑ Τ'Ν ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΣ	61	2408	επώληθη Διάλυση
ΒΥΖΑΝΤΑ Τ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	άρχει Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Λας Πάμας 2/3
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	ε. Άμβέρσα 10/3
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Κηλονγκ 29/2
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Τομπάρσο 16/2 για Τομπάτα
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	47	28373	υπό παραλαβή
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	α. Άλιβέρι 23/3
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	υπό ναυπήγηση
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Άμβέρσα 20/3
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ	70	9778	ε. Μομπάσα 13/3
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Φουγιέρα 15/3
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΔΗΣ	76	16037	ε. Κουβέιτ 15/3
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Καραϊτί 28/2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΝΣ	67	15421	α. Άννα Μπαϊ 14/3
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	άρχει Ήγουμενίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	ε. Ροζάριο 6/3
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	άρχει Άλιβέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Πόιντ Νουάρ 24/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Ντάρ-ε-Σαλάμα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Άλεξάνδρεια 18/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Λισσαβώνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Πειραιά 12/3
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509	α. Μοντσούρε 12/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Τόκυο 8/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	α. Ρίο Ίανέιρο 17/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άρχει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	άρχει Έλεουσίνα
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	άρχει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	δ. Ντόβερ 9/3
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Π. Σαΐδ 25/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Νιούκαστλ 8/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	δ. Γιβραλτάρ 14/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	άρχει Πόρτμπαουγκ
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	στο Σαϊντ Άννα Μπαϊ 15/3
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	άρχει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	ε. Ρεσίφ 25/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	επισκευές Πειραιά
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	στο Μπεντί
ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ	61	7585	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	α. Π. Έλιζαμπεθ 14/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ.	60	3847	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άρχει Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	α. Χάιφα 22/2 για Άβαννα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	δ. Σουέζ 2/3
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Φουτζέιρα 25/11
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	α. Βανκούβερ 10/3
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Ροζάριο 9/3
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	ε. Λάγος 11/3
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	άρχει Πειραιά
ΓΙΩΤΑ	62	10163	άρχει Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34588	α. Φουτζέιρα 15/3
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 14/3
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Τερνεζούν 9/3
ΓΚΑΪΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	71	8739	
ΓΚΑΛΛ	70	15302	α. Φιλαδέλφεια 8/3
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ.	83	21200	α. Χιούστον 3/3
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	άρχει Άστακό
ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	άρχει Λαύριο
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Τόμπο φ12/3
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	α. Φόρ 2/3 για Βόννη

ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	άρχει Έλεουσίνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ (δ.)	66	45251	α. Βενετία 15/3 για Γιβραλτάρ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 11/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Ροζάριο 14/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Γκουαγιακούλ 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Μπουένος Άϊρες 20/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Μπάγια Μπλάνκα 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Ν. Όρλεάνη 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	δ. Παναμά 13/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	άρχει Ρίβερ Φόλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ν. Όρλεάνη 9/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Χιούστον 16/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ	65	16903	επώληθη Άλλοδαπούς
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ.	65	7952	άρχει Τρινκομάλη
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ν. Όρλεάνη 14/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ	72	12919	ε. Ντακάρ 1/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Μαρακάμπο 8/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ	77	14531	ε. Ροζάριο 15/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	α. Μπ. Άϊρες 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	ε. Σ. Τζών 12/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	78	14800	α. Μπάγια Μπλάνκα 13/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Ντάρμπαν 12/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Χάμπτον 24/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	δ. Σουέζ 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΓΚ	72	43479	δ. Γιβραλτάρ 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Ν. Όρλεάνη 26/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Λά Γουλιέ 7/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ	75	13036	α. Μπάγια Μπλάνκα 19/2
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	α. Ντάρμπαν 3/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	στο Μπαντάρ Άμπας
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	α. Γιοκχάμα 2/3
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 5/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	71	12202	στο Μπουσίρ 14/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΤΤ	63	15381	άρχει Σετουμπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	α. Φορντάντ 9/3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	δ. Γιβραλτάρ 25/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	α. Βανκούβερ 26/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	62	15386	άρχει Σετουμπάλ
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ	71	16306	προς Εύξεινο Πόντο
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.	63	13516	άρχει Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άρχει Άργοςτόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	προς Σιγκαπούρη
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	69	26356	προς Μπαντάρ Άμπας
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	στη Βομβάη
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	α. Πειραιά 20/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	προς Τζέντα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘ	66	20723	προς Τζέντα
ΓΟΜΑΖΑ	71	4713	προς Λατάκια
ΓΟΡΓΩ	58	7061	άρχει Άστακό
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥ'ΙΝΤΡΟΤ	62	1427	προς Μάλτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264	προς Βανκούβερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	στο Έξμπεργκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451	στο Οριστάνο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267	προς Ίνδονησία
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	στον Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	76	19264	α. Νταμά 2/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	προς Νταμά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	στο Ντάρμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	προς Σιγκαπούρη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΖΙΠ (δ.)	80	40357	προς Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς Βερμούδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817	στη Φιλαδέλφεια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	προς Εύρωπη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ.)	84	17199	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	προς Κόλπο ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΙΟΡ	82	19555	προς Τόκυο
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	προς Ίνδια
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	άρχει Γαλαξείδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	μετον. «ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ»
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	άρχει Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	άρχει Άργοςτόλι
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	άρχει Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	άρχει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	προς Άγκόλα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	προς Κωνσταντζά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	προς Νιγηρία
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	άρχει Άστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.	63	10085	προς Θεσπίακη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	άρχει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	στο Μπαντάρ Άμπας
ΔΗΛΟΣ	70	8825	προς Κούβα
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	δ. Παναμά 3/1
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	στην Άμβέρσα
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	προς Μπαντάρ Άμπας
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	στη Ντουάλα 13/3
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	άρχει Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	άρχει Λισσαβώνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	άρχει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	άρχει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ-			
ΤΗΣ	63	8380	στο Κολόμπο
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	α. Λόμα 8/1
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	άρχει Πειραιά
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872	άρχει Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	άρχει Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	στον Πειραιά
ΔΙΑΣ	71	16379	στο Μπουένος Άϊρες
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	προς Άπω Ανατολή
ΔΙΔΩ	70	10378	δ. Π. Σαΐδ 4/1
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	άρχει Ίθακη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	άρχει Λευκάδα
ΔΙΟΝΗ (δ.)	67	44646	άρχει Πειραιά
ΔΟΥΡΟΦΟΡΟΣ	72	19182	προς Πειραιά
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Άμβέρσα 13/12

ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	άρχει Πειραιά
ΔΡΥΣ	65	20201	άρχει Πειραιά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	στήν Έρυνθρά Θάλ.
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	στών Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	πρός Ίνδονησία
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398	πρός Μπλιμπό
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Άμβέρσα 12/1 για Φλώρινγκ

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	άρχει Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Μπάρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός Ίνδια
ΕΒΡΟΣ	62	20372	άρχει Γαλαξειδί
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	άρχει Τρινκομάλλη
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	άρχει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	στό Λονδίνο
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	πρός Ρας Τανούρα
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	άρχει Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	πρός Ίνδια
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	πρός Λονάνα
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 Γαλαξειδί
ΕΚΤΩΡ	70	16258	πρός Ουλσάν
ΕΚΤΩΡ	75	14523	πρός Άλγερία
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	πρός Γουάτερροντ
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	πρός Τύνιδα
ΕΛΑΦΙ	68	19495	στό Κολούμπια Ρίβερ
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	στη Νέα Υόρκη
ΕΛΓ'ΑΝΝΙ	70	12142	πρός Βανκούβερ
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ I	64	10652	άρχει Στυλίδα
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	α. Λός Άντζελες 13/3
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	63	10936	στη Τζέντα 30/3

ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	α. Παρανάγουα 29/2 για Γαλλία
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ Δ.	69	3784	επωλήθη Άλλοδαπούς
ΕΛΕΝΗ ΛΩΡΕΛ	61	7293	υπό παραλαβή
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	άρχει Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	ε. Παρανάγουα 7/3
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	δ. Παναμά 23/2
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Καστακόλακος 29/1
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	58	12025	άρχει Πειραιά
ΕΛΙΖΑ	69	6006	υπό παραλαβή
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	α. Σουέζ 4/13
ΕΛΙΝΑ	63	4628	άρχει Έμδεν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	ε. Πόρτ Χάρκωρτ
ΕΛΚΑ	64	18044	στό Μέλ Άιλ 4/3
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Κέιπ Τάουν 29/2
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	στη Σιγκαπούρη 9/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	στών Πειραιά 9/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΪΣ	62	6846	στήν Τζέντα 5/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝ	71	10328	στη Σιγκαπούρη 20/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στη Σιγκαπούρη 12/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΪΤΟΡ	78	17172	στη Ν. Υόρκη 21/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	α. Πειραιά 22/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	άρχει Έλεουσίνια - επωλήθη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΛ	61	7293	άρχει Έλεουσίνια
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	72	8987	α. Ίκονιο 24/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	άρχει Σάρζα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΛ	75	3990	άρχει Έλεουσίνια
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	71	10327	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στό Π. Σαΐδ 13/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΕΡ	72	8987	στη Ν. Υόρκη 9/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	στών Πειραιά 20/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10329	άρχει Έλεουσίνια
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	στη Βενετία 20/2
ΕΛΛΗ	58	6391	επωλ. Άλλοδαπούς
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Κόμπε 11/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237	α. Ν. Όρλεάνη 15/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	ε. Ροζάριο 9/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Πιομπόν 17/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Σάν Λορέντζο 12/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	στό Τσάχ Μπαχάρ 11/2
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Νόρβη 20/3 για Μπαρ
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Φρητσούν 17/3
ΕΛΟΝΑ	69	6162	α. Λός Πάλας 4/3
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Νικόσα 22/2 για Κούβα
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Σάλομ Βόκ 10/3
ΕΛΠΑΝ	67	5487	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Σάντα Φέ 11/3
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Γκνάνσκ 18/3 για Ρόττερνταμ
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Βομβάη 1/3
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	27830	άρχει Σετούμπάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 18/3
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Πειραιά 6/3 για Ήρακλειον
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άρχει Πειραιά
ΕΝΤΗΒΟΡ	68	43339	άρχει Πειραιά
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	67	2997	επωλήθη Άλλοδαπούς
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Ρόττερνταμ 19/3
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Γάνδη 17/1
ΕΠΟΣ	77	9786	άρχει Πειραιά
ΕΠΟΣ	78	6053	στη Μανίλα 10/3
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Πειραιά 13/3
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Μαρίνα ντι Καράρα 9/3
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Άμβέρσα 10/3
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	α. Ν. Όρλεάνη 22/2
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	άρχει Χαλκίδα
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	υπό παραλαβή
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Π. Σαΐδ 5/3
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Σ. Άννα Μπαϊν 8/3

ΕΥΑ	59	11894	α. Άστακό 23/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	άρχει Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Σουέζ 14/3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	άρχει Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	ε. Μαπούτο 15/3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	α. Πειραιά 24/2
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	άρχει Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Μπαρί 9/3
ΕΥΗ Λ.	67	14569	δ. Σκάω 5/3
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	επισκευές Τόκου 14/3
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Σηάτλ 12/2 για Ίκωκ
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Τσάρλεστον 5/3
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	άρχει Πειραιά
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Άμμόχωστο 19/3
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΛΟΣ	73	10713	α. Ντομάμ 10/3
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Πειραιά 8/3
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	άρχει Πειραιά
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	άρχει Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Ντάρμπαν 1853
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	ε. Σήμα 9/3
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Γένοβα 18/3 για Σίντε Κερύ
ΕΦΗ	61	3791	α. Βοστώνη 22/2 για Φλόριδα
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Πειραιά 4/15/3
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Άνιοα Μπαϊ 17/3
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Ροζάριο 16/3
ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282	δ. Σουέζ 14/3
ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Χαμίνα 22/2
ΖΕΥΣ	60	11687	άρχει Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Γιβραλτάρ 8/3
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Σιγκαπούρη 10/2
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Αλεξάνδρεια 4/2
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Ρίο Γκράντε 20/1
ΖΥΓΟΣ	69	3490	άρχει Άστακό
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άρχει Πειραιά
ΗΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές
ΗΖΥ ΡΑΪΝΤΕΡ	81	4617	άρχει Πειραιά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Κολούμπια 16/2
ΗΡΩ	65	23390	α. Ν. Όρλεάνη 20/2
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	α. Πόιντ Νουάρ
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άρχει Άργοστόλι
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794	ε. Αλεξάνδρεια 19/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	δ. Π. Σαΐδ 4/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	α. Κεμπέκ 26/1 για Νιγηρία
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	α. Τζέντα 8/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	ε. Άμμούργο 21/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	ε. Κόκα 1852
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	δ. Παναμά 14/2
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	άρχει Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	46732	άρχει Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51726	ε. Λέικ Τσάρλς 1651
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	άρχει Πειραιά
ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	76	9444	δ. Ντόβερ 21/2
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Πειραιά 28/1
ΘΕΚΟΣ	78	16685	ε. Τάμπα 13/2
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	61	6456	δ. Σουέζ 20/2
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	α. Π. Άντζελες 5/2
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	δ. Π. Σαΐδ 17/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	στη Φορταλέζα (άποθήκη)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	α. Σαΐδ 26/1 για Μόμπιλ
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Θέουτα 9/2
ΘΕΟΦΩΡΟΣ (δ.)	75	18951	υπό παραλαβή
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άρχει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Λ. Άντζελες 42
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	ε. Κόκουρα 16/2
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	εγκατελείφθη Περισκό
ΙΑΣΩΝ	70	11489	άρχει Λονδίνο
ΙΚΑΝ	58	2882	άρχει Πειραιά
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	α. Πειραιά 14/2
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άρχει Στυλίδα
ΙΜΑΛΑΪΑ	62	10981	υπό παραλαβή
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	άρχει Πειραιά
ΙΝΤΕΡΜΙΣΙΤΥ	51	3640	α. Τζέντα 3/2
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960	α. Σιγκαπούρη 16/2
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Π. Σαΐδ 2052
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	άρχει Σετούμπάλ
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Πόιντ Νουάρ 27/1
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Πειραιά 27/1
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	α. Τζέντα 29/12
ΙΡΙΣ	72	4999	άρχει Χαλκίδα
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Μπάχια Μπλάνκα 26/11
ΙΩ	69	8909	ε. Λίβερπουλ 17/2
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Βαρκελώνη 8/2
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Αλεξάνδρεια 18/2
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	ε. Βαλτιμόρη 6/2
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	α. Πειραιά 7/2
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	άρχει Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	άρχει Άστακό
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Άμβέρσα 20/2
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Τζέντα 17/2
ΙΩΝ	71	11506	άρχει Λονδίνο
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Βαλτιμόρη 16/2
ΚΑΒΟ ΠΙΟΖΟΝΑΣ	67	10322	δ. Σουέζ 18/12
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	ε. Αλεξάνδρεια 17/2
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	άρχει Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Σοβάνα 6/2
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Ρόττερνταμ 18/2
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	δ. Π. Σαΐδ 20/2
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	άρχει Πειραιά
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	άρχει Πειραιά
ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Ν. Υόρκη 14/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Μπανγκόκ 30/12
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Λός Άντζελες 6/2
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	άρχει Άστακό
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	άρχει Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	α. Χάλιφα 6/2
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	α. Άμμούργο 31/1

ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Φιλαδέλφεια 18/2
ΚΑΜΠΟΣ	74	13116	δ. Παναμά 9/3
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	στη Μανίλα 22/2
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	στο Μπαχραϊν 24/12
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Σαβάννα 9/3
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Κων/πολη 12/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Αμβούργο 15/3 για Βαλτιμόρη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάσο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24688	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	α. Ν. Όρλεάνη 14/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	δ. Γιβραλτάρ 6/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	δ. Σουέζ 20/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Κομύ Μπαϊ 31/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Λισσαβώνα 11/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	α. Τουμπάρσο 12/3
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Μίλνερ Μπαϊ 4/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	αργεί Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Κομύ Μπαϊ 8/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	αργεί Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	α. Ταργκόν 7/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Ντόρμπαλ 3/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	αργεί Βομβή
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Ν. Όρλεάνη 2/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Μπακινόνγκ 4/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Μπ. Άιρες 26/1 για Ίράν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	αργεί Νονεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Άϊν Σούνκα 9/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Τζέντα 18/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	δ. Κων/πολη 4/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΡΖ ΕΛ.	74	9112	α. Ν. Όρλεάνη 22/2 για Άλγερη
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	ε. Άλεξάνδρεια 11/3
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ε. Χαλκίδα 20/2
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Ν. Όρλεάνη 11/3
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ε. Ροζάριο 17/3
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	ε. Καστελαμάρε 8/3
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Καννίφ 6/3 για Άλγερη
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	66	5681	ε. Πειραιά 27/12
ΚΑΡΟΣ	73	13324	α. Π. Κήλονγκ 17/3
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	67	12702	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	68	12701	α. Αμβέρσα 17/3
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	73	34067	α. Κολούμπια 22/2 για Ίαπωνία
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	70	16040	μετον. «ΑΝΤΖΕΙΝΤΙΑΝ» (Παν.)
ΚΑΣΟΣ	63	12407	αργεί Άργοςσόλι
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	76	14983	ε. Άκαμπα 22/2
ΚΑΣΣΙΑ	69	14318	στο Χώρ Μούζα
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	16704	ε. Αμβέρσα 15/3
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	59	4632	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΤΡΟ	68	26537	αργεί Πειραιά
ΚΑΣΤΡΟ Κ.	65	1225	επώληθη Άλλοδαπούς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	54	5955	επώληθη Άλλοδαπούς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	57	9061	δ. Π. Σαϊδ 21/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	76	3824	α. Σιγκαπούρη 4/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	77	8750	α. Αμβούργο 2/3
ΚΑΤΙΑ (δ.)	70	14370	ε. Τέμα 16/3
ΚΑΤΙΕ	61	12959	αργεί Σιγκαπούρη
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	60	10187	αργεί Γαλαξειδί
	66	38878	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 13/3

ΚΕΐ'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	α. Τσάρλεστον 11/3
ΚΕΐ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Νταμύ 19/3
ΚΕΐ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	ε. Καζαμπλάνκα
ΚΕΐ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΚΕΐ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	δ. Παναμά 3/3
ΚΕΐ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΐ'ΣΟΝ	70	11256	αργεί Πειραιά
ΚΕΐ'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. Λός Άντζελες 16/3
ΚΕΐ'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Μπουένος Άϊρες 7/3
ΚΕΐ'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	ε. Κομύ Μπαϊ 17/3
ΚΕΐ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΐ'Υ	71	9964	α. Μπ. Άιρες 15/2 για Κούβα
ΚΕΐ'Π ΡΙΟΝ	77	9.862	δ. Σουέζ 10/3
ΚΕΐ'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Πόιντ Νουάρ 17/2
ΚΕΐ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Γιοκοχάμα 8/3
ΚΕΐ'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΜ	75	16307	α. Λάγος 5/3
ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	στην Όζακα 22/3
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	75	7505	α. Χάλλ 26/1 για Άλγερία
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΐ'ΝΤ	58	13907	αργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	70	18849	δ. Π. Σαϊδ 21/2
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	66	8272	επώληθη Άλλοδαπούς
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	65	8272	στην Τερνεουζέν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	71	13907	αργεί Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	58	5250	αργεί Πειραιά
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	71	16400	στο Σηατλ 5/3
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΟΡ	66	52870	προς Π. Σαϊδ
ΚΙΘΑΙΡΩΝΑΣ	63	15378	στη Γένοβα
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	81	15400	προς Καβερχάρ
ΚΙΜΩΛΟΣ	65	35395	στη Σαβόνα
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	64	7891	αργεί Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	προς Κήλονγκ
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	73	73492	αργεί Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	προς Βενεζουέλα
ΚΛΕΙΩ	58	8791	αργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	στη Σιγκαπούρη
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	στη Χαμμίνα
ΚΟΝΔΡ	67	6842	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Πόρτ Χέντλαντ 29/12
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. Άμβούργο 27/2
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ανάμενει Άμπιτζάν 24/2
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	αργεί 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. Νταμύ 27/2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	αργεί Βόρνεο
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	68	22836	αργεί Άμστερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	αργεί Έλευσίνα
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	προς ΗΠΑ ΕΤΑ 7/3
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	ε. Σιγκαπούρη 29/2
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. Σάντος 27/2
ΚΟΝΣΤΕΛΕΐ'ΣΟΝ			
ΓΚΑΛΕΐ'Υ	67	7680	προς Σμύρνη

ΚΟΝΣΤΕΛΕΐ'ΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΡΑΐ'Ζ	77	5539	προς Πειραιά
ΚΟΝΣΤΕΛΕΐ'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	α. Γουέλμινγκτον 14/1
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	στο Σπλίτ
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ	63	7689	στη Μομπάσα
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	υπό παραλαβή
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	προς Νιγηρία
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	προς Χόγκ Κόγκ
ΚΟΥΡΥΤΟΝ	75	19134	στη Χακάτα
ΚΟΥΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Νταμύ 31/12
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	αργεί Άστακό
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ	64	4772	προς Άντεν
ΚΟΦΗ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ	66	5153	στη Μίνα Καμπούς
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	μεταφορές Κούβας
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	υπό παραλαβή
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6475	α. Σαντάλορα 2/2
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ	75	6084	ε. Χάλμστον 10/2
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	υπό παραλαβή
ΚΡΕΩΝ	68	12660	προς ΈΑ Τζατζάρ
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	προς Άκαγιούτλα
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Γιοκοχάμα 29/2
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	υπό παραλαβή
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Ίτοάκι 2/3 για Γιοκοχάμα
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	στη Λιβύη
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	α. Ντουμπάϊ 25/2
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	προς Έλλάδα
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Κόμπε 25/2
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	στη Λιβύη
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΐ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	προς Κόμπε
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Γιοκοχάμα 29/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	προς Τζέντα
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	υπό παραλαβή
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Φός 11/1
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΐ'Υ (δ.)	73	61054	ε. Αύγουστα 10/2
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	προς Λαβέρα
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΐ'ΝΤ	82	11500	προς Σιογκάμα
ΚΡΙΟΣ	59	16875	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	στη Τζέντα
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	στη Νέα Όρλεάνη
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	προς Άσντον
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	στο Άμστερνταμ
ΚΡΟΥΣΕΐ'ΝΤΕΡ	58	1596	αργεί Πειραιά
ΚΡΥΣΑ	66	5525	α. Γιοκοχάμα 21/11
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Μπρεμερχάβεν 17/1
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	προς Συρία
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	προς Νιγηρία
ΚΥΜΑ	60	7758	αργεί Πειραιά
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040	Διάλυση Ν. Κορέα
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	αργεί Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	στη Νέα Όρλεάνη
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	προς Μπουένος Άϊρες
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	στο Κολόμπο
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	α. Πειραιά 8/2
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	προς Λατάκια
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ν. Όρλεάνη 10/1
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	στο Τσάχ Μπαχάρ 3/10
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΐ'Υ	68	4350	προς Άκαμπα
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	αργεί Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	αργεί Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	στον Πειραιά
ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΙΝΑ	59	2850	στη Βομβή
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	αργεί Ρίβερραλ
ΛΑΐ'ΟΝ ΟΦ ΠΑΐ'ΡΙΟΥΣ	80	2925	αργεί Πειραιά
ΛΑΐ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	προς Νέα Ζηλανδία
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	προς Ρός Τανούρα
ΛΑΚΥ ΡΑΐ'ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λούμπек - Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	προς Σάντο Ντομίνγκο
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	δ. Παναμά 10/1
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 15/3
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Πειραιά 16/3
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	δ. Π. Σαϊδ 14/3
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Πειραιά 6/2
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Ρίο Γκράντε 6/3
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	αργεί Πειραιά
ΛΕΔΕΑ	63	17879	αργεί Γαλαξειδί
ΛΕΜΑΝ	66	2953	στον Πειραιά
ΛΕΝΑ ΙΙ	68	15761	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΛΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	αργεί Σετουμπάλ
ΛΕΝΤΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618	αργεί Σετουμπάλ
ΛΕΡΟΣ Αΐ'ΛΑΝΤ	61	13480	α. Τζέντα 1/3
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισσαβώνα 5/3
ΛΕΤΟ	67	38145	αργεί Πειραιά
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΐ'Υ	60	4489	αργεί Λευκάδα
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Πειραιά 14/3
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	αργεί Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	στο Μπαντάρ Άμπας 13/3
ΛΕΩΝ	72	2311	αργεί Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	στο Όμμαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	αργεί Φορταλέζα (άποθηκη)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	αργεί Στυλίδα
ΛΗΔΑ	63	8566	αργεί Πειραιά
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Γιούροπορτ 11/3
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	αργεί Πειραιά
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	αργεί Σετουμπάλ
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	ε. Λός Άντζελες 9/3
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	ε. Σουέζ 11/3
ΛΙΜΠΕΤΡΕΐ'ΝΤ	83	20200	α. Αμβέρσα 13/3
ΛΙΜΠΕΡΕΐ'ΤΟΡ	76	75134	ε. Γκαλβεστον 3/3
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	δ. Π. Σαϊδ 26/2
ΛΙΜΚ ΛΟΒ	62	8937	αργεί Ήγουμενίτσα
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Κων/πολη 30. 51
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	α. Αμβέρσα 12/3
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	αργεί Πειραιά
ΛΙΤΣΑ	77	6228	

ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Κων/πολη 7/3	MENT ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	ναυπηγείται Γκάλιζ
ΛΙΩ	68	9650	α. Σάντος 17/3 για Άκαμπα	MENTITIP KARRIP	62	14483	α. Άλεξάνδρεια 30/1
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	αργεί Μπάσσα	MENTKE'I'Π	62	9092	αργεί Πειραιά
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Γιούροπορτ 19/3	MENTROK	65	8999	αργεί Πειραιά
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Χόνγκ Κόνγκ 27/2	MENTSEMENT KARRIP	62	11940	δ. Σουέζ 21/2
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	αργεί Πειραιά	MENTTZO'Y	57	3709	αργεί Πειραιά
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Ίγκων 2/3	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Λισαβόνα 3/2
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. Όρλεάνη 9/3	ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	δ. Σουέζ 12/2
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ν. Όρλεάνη 11/2	ΜΕΧΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Φιλαδέλφεια 17/2
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Άμβέρσα 21/3	ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	ε. Άλεξάνδρεια 20/2
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Μπιλμπάο 20/3	ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	δ. Παναμά 15/2
ΛΥΡΑ	67	41914	αργεί Σετούμπάλ	ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Μορμουγκάο 10/2
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Ντάρμπαν 19/3	ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Βοστώνη 9/2 για Ρόδο
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	στην Άκαμπα	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Σκίντα 8/2
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Σιγκαπούρη 16/3	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Γένοβα 10/2
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σάβανα 11/3 για Άρούμπα	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	δ. Π. Σαϊδ 15/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	υπό παραλαβή	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Κωατζακόαλκος 2/2
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Ντάρμπαν 2/3	ΜΗΛΟΣ Α' Τ'ΛΑΝΤ	79	10997	α. Σάν Φρανσίσκο 12/2
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Άμπιτζάν 28/3	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	αργεί Πειραιά
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Τζακσουβίλ 6/3				
ΜΑΙ'Υ'ΣΑΝ II.	58	5376	δ. Σουέζ 16/1				
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Βίλα Κονσταντινούσιον 10/2				
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	δ. Παναμά 16/3				
ΜΑΚΡΑ	73	8957	αργεί Πειραιά				
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	αργεί Πειραιά				
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Πειραιά 9/3				
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	α. Μίλφορντ 13/3				
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Ν. Όρλεάνη 13/3				
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Μπαχαρίν 12/3				
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S).	83	31951	ε. Μουμπάσα 13/3				
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Ήστ Λόνδου 17/3				
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	αργεί Πειραιά				
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΡΥΣ	68	18525	α. Πειραιά 1/3				
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	δ. Παναμά 16/3				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Σιγκαπούρη 13/3				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Άμβούργο 13/3				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	ε. Νταμάμ 15/3				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Πόρτ Κέμπλα 17/3				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	δ. Σουέζ 10/3				
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Καδίε 10/3				
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	αργεί Πειραιά				
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	ε. Κολόμπο 8/3				
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	δ. Μπραμμουτέλ 19/2				
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Τζέντα 13/3				
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Άλεξάνδρεια 29/2				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I.	66	15404	ε. Πειραιά 19/3				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	αργεί Πειραιά				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	αργεί Άργυσόλι				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	αργεί Πειραιά				
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	αργεί Πειραιά				
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	α. Κέιπ Τάουν 22/1				
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Σάο Φρανσίσκο 15/3				
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Μαχαγιάνα 4/3				
ΜΑΡΙ	74	8925	αργεί Πειραιά				
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Γένοβα 20/3 για Πειραιά				
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	στο Μπαντάρ Άμπας 13/3				
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Καράτι 18/3				
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	δ. Κων/πολη 12/3				
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. Βομβάη 17/2				
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	υπό καθέλκυση				
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Μπωμόντ 6/3				
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Ντάρμπαν 27/1				
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Νάπολη 13/3				
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	αργεί Πειραιά				
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. Παναμά 14/1				
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Ν.	76	6034	α. Σιτακόνη 7/12				
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	δ. Γιβραλτάρ 27/2				
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9385	α. Χιούστον 2/3				
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Φος 15/3				
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.)	66	42799	ε. Σλαβαντόρ 5/2				
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Λάος 26/2				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Λάος 26/2				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	αργεί Πειραιά				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΒΙΚ (δ.)	75	68411	δ. Π. Σαϊδ 8/3				
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Κουβέιτ 7/3				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	αργεί Άλιβέρι				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Λός Πάμας 18/2				
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Κεϋχάν 31/7				
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	αργεί Πειραιά				
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	α. Ρεσίφ 8/2 για Ρωσία				
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14569	δ. Γιβραλτάρ 21/1				
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	δ. Π. Σαϊδ 25/1				
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Βίλα Κονσταντινούσιον 20/2				
ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19566	αργεί Σετούμπάλ				
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	αργεί Πειραιά				
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	δ. Κων/πολη 18/2				
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Θεοντα 3/2				
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Καράτι 20/2				
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Λεμεσό 17/2				
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	δ. Ντόβερ 6/2				
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Άκαμπα 22/1				
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Ντάρμπαν 11/2				
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	α. Ν. Όρλεάνη 28/1				
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Ντάρμπαν 11/2				
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Ν. Όρλεάνη 28/1				
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΑΡΥΛΙΑ	70	15806	αργεί Στυλίδα				
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Λός Πάμας 18/2				
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	στο Τσάχ Μπαχάρ 11/1				
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	αργεί Πειραιά				
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	85	10554	α. Μαντράς 12/2				
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	85	7696	αργεί Πειραιά				
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	αργεί Πειραιά				
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	α. Άμβέρσα 7/2				
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 4/2				
ΜΕΛΟ'Ι'	68	8887	προσάραξε Βομβάη 12/2				
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	αργεί Άλιβέρ				
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355					
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	ε. Σήροπορτ 15/2				
ΜΕΛΤΕΜΙ III.	68	15761	α. Σιγκαπούρη 29/1				
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Φορμιά 18/2				
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	αργεί Πειραιά				
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	ε. Πόιντ Πιέρ 7/2				
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	δ. Ντόβερ 5/12				
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	α. Άμβέρσα 7/2				
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 4/2				
ΜΕΛΟ'Ι'	68	8887	προσάραξε Βομβάη 12/2				
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	αργεί Άλιβέρ				
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355					
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	ε. Σήροπορτ 15/2				
ΜΕΛΤΕΜΙ III.	68	15761	α. Σιγκαπούρη 29/1				
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Φορμιά 18/2				
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	αργεί Πειραιά				
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	ε. Πόιντ Πιέρ 7/2				
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	δ. Ντόβερ 5/12				
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969					
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483					
ΜΕΝΤΚΕ'Ι'Π	62	9092					
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999					
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940					
ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ	57	3709					
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082					
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598					
ΜΕΧΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172					
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485					
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486					
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355					
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485					
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355					
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718					
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957					
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000					
ΜΗΛΟΣ Α' Τ'ΛΑΝΤ	79	10997					
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634					
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150					
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	57	5289					
ΜΙΝΑ	67	12843					
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591					
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570					
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1563					
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595					
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569					
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592					
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582					
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592					
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563					
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582					
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570					
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592					
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584					
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562					
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1588					
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592					
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592					
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582					
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563					
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591					
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577					
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594					
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	70	1592					
ΜΙΝΩΣ	75	28082					
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998					
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217					
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082					
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930					
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067					
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204					
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748					

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. Χαμπτον 31/1
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	στό Λόγος 3/12
ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει 'Ελευσίνα
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Δουκέρκη 3/2
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Τζέντα 18/2
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	άρχει Πειραιά
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Ροζάριο 19/2
ΝΕΝΙ	69	2985	άρχει Πειραιά
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. 'Αμβέρσα 19/2
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	άρχει Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	δ. Σουέζ 19/2
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ε. Μαντράς 14/2
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ	72	9606	α. Λόγος 2/2
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	άρχει Γαλαξειδί
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	άρχει Πειραιά
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Μομπάσα 17κ/1
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	άρχει Πειραιά
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	ε. Χώρ Φακάν 29/1
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό 'Ελ Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΡΗΣ	77	18080	α. Μπράικ 9/2
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	άρχει Στυλίδας
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Λός 'Αντζελες 25/1
ΝΙΚΑΤΟΡ	64	10275	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/2
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	ε. 'Αμβέρσα 18/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	α. Πειραιά 23/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	δ. Γιβραλτάρ 6/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	στό Σουέζ
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Λίβερπουλ 18/2
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Σιγκαπούρη 23/3
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άρχει Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	άρχει 'Αλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	ε. Κακινάτα 17/2
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	ε. Τερνέστη 27/1
ΝΙΚΥ	58	9087	άρχει Πειραιά
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	άρχει Πειραιά
ΝΙΟΒΗ	69	22604	υπό παραλαβή
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	α. Πόρτ Λίνκολν 21/2
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Σιγκαπούρη 18/2
ΝΟΡΘ ΓΟΥΛΙΝΒ	54	7701	άρχει 'Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	άρχει Στυλίδας
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	υπό παραλαβή
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	άρχει Στυλίδας
ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	άρχει Στυλίδας
ΝΟΡΘΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Μπλεμ 20/10
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	στό Λόγος 8/3
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	άρχει Γαλαξειδί
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	δ. Κων/πολη 17/2
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ.)	59	12299	ε. Μομπάσα 28/12
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	άρχει Γαλαξειδί
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	δ. Σουέζ 13/2
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. 'Αμβέρσα 16/2
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	α. Πειραιά 16/1
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. Βαρκελώνη 16/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Κόρπους Κρίστι 152
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Μπλάνκο 4/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/2
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/2
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700	άρχει Γαλαξειδί
ΝΤΕΚΑ ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Π. Σαϊό 1κ/2
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχει Μπλαγκουώτερ
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	άρχει 'Αργιστόλι
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	άρχει Πειραιά
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	δ. Παναμά 18/2
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Κολούμπια 15/2
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	άρχει Πειραιά
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	α. Π. ντε Μπούκ 19/2
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Λά Σκίρα 13/2
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	δ. Κων/πολη 18/2

ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	α. 'Αλεξάνδρεια 18/2
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Π. Σαϊό 17/2
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Δουκέρκη 21/2
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΚΟΥΖ	60	3030	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. 'Ελευσίνα 7/2
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Πειραιά 14/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Πειραιά 24/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ (δ.)	75	43744	δ. Γιβραλτάρ 27/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	86259	δ. Ντουμπάι 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	δ. Ντουμπάι 14/2
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	ε. Τζέντα 7/2
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	11946	ε. Σαγκάη 6/2
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	63	14595	άρχει Πειραιά
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	65	3034	α. Βαρκελώνη 17/2
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Τάμπα 25/1
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	άρχει Πειραιά
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868	α. Τάμπα 25/1
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	ε. Κόρπους Κρίστι 14/2
ΟΞΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	ναυπηγείται Φερρόλ
ΟΞΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	ναυπηγείται Μπλάνκο
ΟΞΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	άρχει Πειραιά
ΟΞΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	14675	α. Μοκράλκονε 13/2
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	άρχει Πειραιά
ΟΞΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	άρχει Πειραιά
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	άρχει Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ	60	7504	άρχει Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥ'Ι'ΝΣΤΟΝ	70	15579	άρχει Στυλίδας

ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	α. Κολόμπο 18/2
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (αποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Γένοβα 6/2
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	άρχει Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	άρχει Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	υπό παραλαβή
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ	63	15377	ε. Κοχίν 12/2
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	ε. Λόγος 30/12
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597	άρχει Γκρέιτ Μπντερ
ΟΥΣΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	άρχει Σετουμπάλ
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΑΙΑΝ	60	9317	άρχει Στυλίδας
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	άρχει Πειραιά
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149	στη Βομβή
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	άρχει Στυλίδας
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Νιούκαστλ 19/1
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	στόν Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ε. Τζέντα 10/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	δ. Παναμά 15/23
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	στό Σαντάκτερ 23/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Πειραιά 23/2
ΠΑΝΑΟΡΑ	61	10873	α. Πόρτσμουθ 17/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	δ. Κων/πολη 2/2
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	α. Σιγκαπούρη 19/2
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	80	30639	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Ρουέκ 10/2
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ε. Ρουέκ 16/2
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. 'Αλεξάνδρεια 19/2
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	ε. Τακόμα 18/2
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Κήλονγκ 6/2
ΠΑΡΓΑ	59	10065	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	άρχει Γερμανία
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Τζέντα 15/1
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Λίβερπουλ 14/2
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	άρχει 'Αλιβέρι
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	δ. Γιβραλτάρ 5/2
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	ε. Γιούρπορτ 19/2
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	δ. Κων/πολη 25/1
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	άρχει 'Ορντάζ
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΕΛ	74	13036	α. Νιούκαστλ 12/2
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Π. Κήλονγκ 20/2
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	δ. Παναμά 9/2
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Πειραιά 18/2
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	ε. Τέμα 22/1

ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	ε. 'Ιλνίδο 12/1
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Βενετία 15/2
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Τζέντα 9/2
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Θεο/νίκη 30/1
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	α. 'Αμβέρσα 14/2
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Σαγκάη 5/2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	ε. Κασοιόνγκ 16/1
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. Μοκρόβια 10/2
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Υ	71	9623	ε. Λένγκχορκ 6/2
ΠΕΡΑΛ	69	4718	
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. 'Αλγκεκίρας 25/1
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	
ΠΕΤΡΕΛ	74	13036	α. Νιούκαστλ 12/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	άρχει Τζέντα
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	58	2796	ε. Πειραιά 18/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 12/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Βενετία 18/2
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	ε. Πειραιά 19/2
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776	άρχει Βομβή
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	δ. Θέρσντεν 'Αιλ 31/1
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	άρχει Πειραιά
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	ε. Σάν Λορένζο 20/2
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	α. Σάντο Καστίλο 27/1
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Ν. 'Υρκη 7/2
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Πειραιά 17/2
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	ε. 'Αλεξάνδρεια 5/2
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	δ. 'Ελσικόρη 16/2
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	άρχει 'Ιτέα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	άρχει 'Αστακό
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	στη Μάλτα 24/1
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6842	άρχει Χαλκίδα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	άρχει 'Ηγουμενίτσα
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	άρχει Στυλίδας
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	άρχει Πόρτλαντ
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξειδί
ΠΙΝΤΟ	63	14203	ε. 'Αλεξάνδρεια 16/2
ΠΙΝΤΟ	82	32300	υπό παραλαβή
ΠΙΣΤΙΣ	73	13831	ε. Ρότερνταμ 11/2
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	α. Μπουένος 'Αίρες 20/12
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΛΑΤΙΝΟΣ	65	10679	άρχει Γαλαξειδί
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Κάρντιφ 8/2

ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	α. 'Αλεξάνδρεια 21/2
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	ε. 'Αμβούργο 18/2
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Ντόρμπατ 12/2
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	δ. Ντόρμπατ 14/2
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	ε. Καράτσι 31/1
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ἀργεί Πειραιά
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Γκέρλαντον 15/2
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Μπάρ 16/2
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	δ. 'Ελσινκί 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
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἐπισκευές Πειραιά
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18656	ε. κολούμπια 14/2
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	ε. Π. Μουάρ 5/2
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	ε. Ν. 'Υόρκη 6/2
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στό Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	ε. Ν. Τουϊκορίκ 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. Σικελουέγκος 30/1
ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	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	16183	ε. Σιγκαπούρη 17/2
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. Μάλμο 28/12
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Τόκ 15/2
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Λάγος 4/2
ΡΑΔΙΝΑ Κ.	70	14609	α. Θέοντα 17/2
ΡΑΓ'ΙΝΑ	81	32247	ε. Σύντε 10/2
ΡΑΓ'ΙΝΟ (δ.)	59	12413	ε. Πειραιά 11/2
ΡΑΓ'ΙΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	63	5249	
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 1 (δ.)	77	18325	α. Γιούροπορτ 21/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Λάγος 11/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'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
ΡΗΛΛ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	
ΡΗΝΗ	63	15929	
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	α. Τζέντα 11/2
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ἀργεί Γαλαξειδί
ΡΙΒΑ	63	10299	α. Λομέ 10/1
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'ΙΤΖΕΡ	69	1599	α. Βομβάη 14/2
ΡΙΟ	75	9112	ἀργεί Γαλαξειδί
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	α. Λισσαβών 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	στή Μομπάσα 2/2
ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕΙ'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 Πειραιά
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ἀργεί 'Αργιστόλι
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Ροζάριο 16/2
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100	στήν Πειραιά
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	ε. Πειραιά 6/2
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	ε. Ντόρμπατ 26/1
ΡΟΝΧΙΛ	63	6063	στήν Πειραιά
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	α. Λάγος 30/1
ΡΟΥΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	ἀργεί Πειραιά
ΡΟΥΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	ἀργεί Πειραιά
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Λομέ 21/1

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	7606	ε. Μείσιτ 'Αϊλαντ 14/1
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	α. Σιγκαπούρη 13/12
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	δ. Σκάω 20/2
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Μασσαλία 13/2
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995	α. Θέοντα 2/2
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	ε. 'Αλεξάνδρεια 16/2
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Βαλένσια 19/2
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	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. «ΠΑΛΑΝΕΤ»
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	στο Πόρτ ορ Σπαιν
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	στό Ρότερνταμ
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	α. Βενετία 18/3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29280	α. Πειραιά 6/3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	ε. Δουνκέρκη 7/3
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	ε. Ρουέν 3/3
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	ε. Σ. Τζών 15/3
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990	α. Ρίο 'Αντίο 28/2 για Σκίνα
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10800	ἀργεί Τρινκομάλη
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΣΑΝ ΤΖΩΤΖ	71	9084	ε. Σ. Κίτο 13/3
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Κίγκτον 6/3 για Βενεζουέλα
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Χόνγκ Κόνγκ 12/3
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	δ. Μπρανσουέτ 12/3
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Ρουέκ 14/3
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Μόντρεαλ 15/3
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Ρίο Γκράντε 17/3
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. 'Αμβούργο 18/2
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	ἀργεί 'Ασπρα Σπίτια
ΣΑΞΕΣΟΡ III.	76	16993	δ. Τζέντα 26/2
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	16263	δ. Κων/πολη 18/2
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Νιούκαστλ 9/3
ΣΑΠΦΩ	63	17876	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ἀργεί Ρίο 'Αντίο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ἀργεί Μπράγκς
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	ἀργεί Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	ἀργεί Πειραιά
ΣΕΛΑΣ	63	10947	ἀργεί Γαλαξειδί
ΣΕΜΕΛΗ	63	11071	επωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	α. Μασσαλία 10/2
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	δ. Ντόρμπατ 29/1
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Λάγος 27/2
ΣΕΝΑΝΤΟ	74	16273	στό Σφάξ 21/2
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	ἀργεί Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Μοντεβιδέο 2/3
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	δ. Π. Σαϊδ 10/3
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	α. Πειραιά 14/2
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡΥ	60	7746	ἀργεί Πειραιά
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	68	34640	ε. Τάραντα 14/3
ΣΗ ΚΕΝ.	75	15223	ε. Βανκούβερ 10/3
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	δ. Γιβραλτάρ 16/3
ΣΗ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	59	10075	α. Πειραιά 3/2
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ε. Ρουέν 15/3
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	δ. Σουέζ 13/3
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	ε. Λάγος 11/3
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	α. Βολπαραίσο 16/3
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ	57	2926	στή Βομβάη 24/8/83
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Κολούμπια 31/12
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	α. Μόντρεαλ 9/3
ΣΙΔΩΝ	66	2202	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Βομβάη 10/3

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. 'Αλεξάνδρεια 3/3
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866	α. Κάδιξ 10/3
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. 'Ελσινγκμποργκ 10/2
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΑΦ	84	13750	υπό παραλαβή
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	8880	ἀργεί 'Αντίκυρα
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	ε. Ντουάλα 27/2
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Μαρακάιμπο 3/2
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Τάραντα 18/3
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	υπό κατέλκυση
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΓ'Υ	69	9305	α. Καγκοβάα 6/3
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ἀργεί Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Πειραιά 17/2 για Γιβραλτάρ
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599	ἀργεί Μόσκο
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Λός 'Αντζελες 4/3
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Λεμεσό 10/3
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10990	υπό παραλαβή
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Σιγκαπούρη 2/2
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1855	ἀργεί Πειραιά
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Φός 19/3 για Μάρα Μπρέγκα
ΣΚΑΝΙΟΝ	69	9057	α. Αιγούστα 11/3
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Ροζάριο 27/2
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	δ. Κων/πολη 13/2
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	στή Βομβάη
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	ἀργεί Πειραιά
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Σουέζ 13/3
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	ἀργεί Γαλαξειδί
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	ἀργεί Τζέντα
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Μαλόγα 24/2
ΣΟΥΑΝ	63	5404	ἀργεί 'Ερίδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433	ε. Κόρντον 20/3
ΣΟΥΒΑΛΑ	67	5367	επωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	δ. Γιβραλτάρ 19/3
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15896	α. Πειραιά 17/3
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/3
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	επωλήθη
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	ἀργεί Γάνδη
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	α. 'Αμβέρσα 15/3 για 'Αλγέρι
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μέθυλ Ρόαντς 6/3
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	ἀργεί Πειραιά—επωλήθη
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Ράουμα 2/2
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	δ. Σουέζ 19/2
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Χέι Πόιντ 16/2
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	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	ε. Φιλαδέλφεια 16/3
ΣΤΑΡ ΓΚΕ'Ι'ΖΕΡ	68	16611	ε. Αιγούστα 17/3
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	δ. Γιβραλτάρ 2/3
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Σιγκαπούρη κ5/3
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Γιοκχάμα 9/3
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΟΡ	73	14667	ε. Κρίστιας 'Αϊλ 19/3
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Νιούκαστλ 10/3
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Βανγκαρέι 14/3
ΣΤΑΡ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	62	15649	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΡΑΕΤ	77	9861	α. Σάντος 18/3
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Ντουμπάι 21/3
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	α. Λικάτα 29/2
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	ἀργεί 'Αμπιτζάν
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Ρίο Γκράντε 28/2
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. 'Αμπιτζάν 25/2
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στό Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Π. Κοπές 3/3
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.	73	3700	στήν Πειραιά

ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Γιβραλτάρ 15/3
ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818	α. Πειραιά 10/2
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	αργεί Γκουαγιακούλ
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	ε. Σάνια Φέ 29/2
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	αργεί Πειραιά
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Πειραιά 13/3 για Λιβύη
ΣΥΡΑ	77	16380	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/3
ΣΥΡΟΣ	64	5237	αργεί Πειραιά
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	α. Λας Πάλμας 16/3
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	αργεί Γαλαξείδι
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	αργεί 'Ιθάκη
ΣΩΤΗΡ	62	21099	α. Πειραιά 11/2
ΤΑΜΠΟ	77	10185	α. Γένοβα 15/3 για Μασσαλία
ΤΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	αργεί Πειραιά
ΤΑΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	αργεί Πειραιά
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	δ. Πόρτ Σαϊδ 29/12
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	αργεί Πειραιά
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	αργεί Πειραιά
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	αργεί Γάνδη
TANIT (δ.)	75	4525	ε. Ταργκόνα 10/3
TANNENBELS	79	12958	α. Γιοκοχάμα 10/3
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	δ. Σουέζ 15/3
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	α. Ρίο Γκράντε 4/3
TAREK	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
TARPON SAN	82	15400	ε. Ρίτοαρντς Μπαϊ 14/3
TARPON ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Κόμπε 9/3
TARPON ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	δ. Σουέζ 19/3
TARPON ΣΤΑΡ	80	15369	στο Ντάρμπαν 9/3
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	αργεί Πειραιά
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Τζέντα 23/1
ΤΑΤΑ'Ι' ΚΟΥΗΝ	66	1677	μετον. «ΠΕΤΡΟΣ Ζ» (Μάλας)
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	δ. Ντόβερ 9/3
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Λας 'Αντζελες 14/2
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344	α. Μπιλμπό 10/3
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Βοστώνη 3/3
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	α. Τζέντα 20/11/83
TETIEN	63	9892	αργεί Πειραιά
TZAKY	84	32247	από παραλαβή
TZANIS A.	68	14569	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/3
TZANTE ΜΠΑΙ'Υ	72	9081	αργεί 'Αισακό
TZE'Ι'NT	74	8915	δ. Κων/πολη 24/12
TZE'Ι'NT II	80	9100	α. 'Αμβέρσα 17/3
TZE'Ι'NT III	80	9100	α. Μπ. 'Αϊρες 18/3
TZELA	62	9571	ε. Ρουέν 19/3
TZEMINI	66	5450	δ. Π. Σαϊδ 3/3
TZENH Σ	67	9171	αργεί Στυλίδα
TZEORTZIAN ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	από παραλαβή
TZIMY	68	13847	α. Πειραιά 26/2
TZINA M. (δ.)	63	27952	α. Λέιθ 12/3 για Μουρμάνση
TZINI	61	11125	α. Φιλαδέλφεια
TZOANNA	77	19253	αργεί 'Ελευσίνα
TZOANNA	69	15869	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/3
TZOYLIA A.	68	14569	ε. Χάλιφας 1/3
TZQN	71	13857	δ. Σουέζ 11/3
TZQN ΛΑΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Βίλα Κονσταντινούτην 17/3
TZQN ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	α. Βουλώνη 11/3
TZQN K.	78	15364	αργεί Πειραιά
TZQN ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Βισακαπατάνμ 21/2
TZQN ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. 'Αμστερνταμ 19/3
TZQN Π.	68	12011	αργεί Μανφρεντόνια
TZQN Π.	53	2731	δ. Γιβραλτάρ 10/2
TZQNH	65	19750	δ. Μπρανσμπούτελ 8/2
TZQNMY	76	9867	ε. Γένοβα 18/3
TZQRTZ	79	14100	αργεί 'Ελευσίνα
TZQRTZ	65	4323	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/3
TZQRTZ A.	75	14786	α. Πειραιά 15/3
TZQRTINA	77	11348	αργεί Χαλκίδα
THOYΣ	73	3717	α. Πειραιά 6/3
THNOΣ	68	8825	αργεί Ρίβερ Ντάρκ
THAP.	69	9731	α. Πειραιά 14/3
THMΠΕΣΤΙ	70	1599	αργεί Χαλκίδα
THNA (δ.)	76	163810	επιβλήθη
THAN (δ.)	71	51288	α. 'Αμπού Ντάμπι 11/3
THITKA ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	αργεί Πειραιά
THOKIO ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	αργεί Πειραιά
THOMHPOΣ (δ.)	63	31526	α. Πειραιά 1253
THNY	62	6246	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 18/3
THOETHΣ	74	19166	ε. 'Ιταλ 14/3
THOETHΣ	71	9082	α. Χάμπτον 13/2
TH ΠΑΥΤΟ	72	9824	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
THPANTO (μ.)	69	41678	αργεί Στυλίδα
THYAREΓK	74	13639	από παραλαβή
THYAIPI	70	32758	αργεί Πειραιά
THYKIA	56	4301	α. Μένα Σάουντ 14/3
THP'ΛΛ'Ι'Τ	75	60670	ε. Φόξ 20/3
THP'NTENT (δ.)	65	41195	α. 'Ινβεγκρόρντον 10/3
THP'ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	α. Χόβικ 28/2
THP'ΣΑΝ (δ.)	75	68631	α. Χιούστον 7/3
THP'ΣΤΑΡ (δ.)	66	38548	επιβλήθη 'Αλλοδαπούς
THPANS ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	α. Λας Πάλμας 25/1
THPANS ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	δ. Σουέζ 19/3
THPANSΠΑΣΦΙΚ	78	10299	δ. Σουέζ 17/3
THP'E'NT INTHPENTENS (δ.)	67	58527	α. Τενερίφη 11/3
THP'E'NT ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	αργεί Πειραιά
THP'E'NT ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Καζαμπλάνκα 18/3
THP'E'NT ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	δ. Ντουμπάι 19/3
THP'E'NT ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Χάμπτον 9/3
THP'E'NTΓΟΥ'Ι'NT	64	17295	α. Λόγος 7/3
THP'E'NTΓΟΥ'Ι'NT	81	16500	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/3
THPEMPIZONT	70	48501	προσάραξε Μίνα Καμπούζ 20/2
THPIBELΣ	74	11644	α. Γένοβα 9/3
THPINITE (δ.)	62	25717	αργεί Πειραιά
THPITQN	63	11056	α. Ρουέν 29/2
THPITQN	66	3048	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
THP'ENMΠΕΛΣ	60	9255	δ. Π. Σαϊδ 19/3
THPPIKANA	69	1580	δ. Π. Σαϊδ 14/3
THP'Y' TENMΠΕΛΣ	74	11644	μετον. «ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ»
THPITY	67	46248	α. Σιγκαπούρη 18/2
THPERRY	77	13663	α. 'Οκλαντ 17/3
THPERRY ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	αργεί Στυλίδα
THPIGIONTA	65	17713	α. Πειραιά 17/2
THPINTA	59	2870	α. Καράτις 13/3
THYKH	70	10888	α. Φουτζέιρα 12/2
THYPOXOOS	75	19188	προσάραξε Φιλαδέλφεια
THYPATIANA (δ.)	67	52189	αργεί Πειραιά
THYΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	δ. Π. Σαϊδ 6/3
THYΔΕΩΩΩ	71	11502	

ΦΑΙΑΞ	70	11489	δ. Παναμά 19/3
ΦΑΙΔΑΡ	66	1506	αργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	αργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΝ	73	9112	ε. Ντούλα 25/2
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Γιοκοχάμα 7/3
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ	77	9477	α. Φέλιξτοου 17/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	ε. Ντάρμπαν 15/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	αργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	αργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΕΙΡΗΝΗ	83	12811	α. Σιγκαπούρη 12/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	ε. Κορίντο 11/3
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Σ. Βινσέντε 13/3
ΦΑΝΗΣ	55	3382	από παραλαβή
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	δ. Παναμά 11/3
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	αργεί Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Σπέζια 13/3
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	ε. Βιτόρια 2/3
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΗ	76	22297	α. Λειξος 29/2
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600	α. Νταμά 16/3
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Χάμπτον 26/2
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	δ. Σουέζ 12/3
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ε. Σάρροχ 2/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	αργεί 'Ελευσίνα
ΦΙΛΙΩ ΛΥΓΕΡΗ	59	7801	αργεί 'Ελευσίνα
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Λίβερπουλ 17/3
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	δ. Παναμά 13/3
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Τ'ΑΛΙΑΜΣ	62	19974	δ. Κων/πολη 12/3
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	από παραλαβή
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Λας 'Αντζελες 29/2
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	δ. Κων/πολη 8/3
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	ε. 'Αλεξάνδρεια 7/3
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Τάραντα 10/3
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Κων/πολη 13/3
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 26/2
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	αργεί Πειραιά
ΦΛΩΡΑ II	60	5044	αργεί Πειραιά
ΦΟΙΝΕ	69	11489	αργεί Πειραιά
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	δ. Σουέζ 11/3
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	στο Γκάλβεστον 15/3
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	α. 'Αμβέρσα 16/3
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	α. Σάντος 18/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	α. Χουέλα 14/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	δ. Παναμά 3/3
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	α. Πειραιά 27/1
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	αργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	στη Λάρνακα 23/12
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	α. Ταμπό 14/2
ΦΟΡΟΥΝΑ I	66	1444	αργεί Χαλκίδα
ΦΟΡΟΥΝΕ	84	19562	από ναυπήγηση
ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	ε. Μομπάσα 24/11/83
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χώρ αλ Ζουμπάρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	από παραλαβή
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΗ	79	9418	ε. Ν. Μαγκαλόρ 24/12
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	ε. Γιοκίχι 11/3
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	α. Λόγος 9/3
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	ε. Κόμπε 8/3
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	α. Λας Πάλμας 5/1
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. 'Αλεξάνδρεια 25/2
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Ροζάριο 4/3
ΦΡΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε	77	19253	ε. Κέιπ Τάουν 15/3
ΦΡΩΤΕΙΝΗ Α.	70	11169	α. Σάντος 7/2 για 'Αλγέρι
ΦΩΦΩ Α.	76	33107	α. Λας Πάλμας 10/3
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	82	25200	από ναυπήγηση
ΧΑΛΚΗ (δ.)	60	7925	α. Παραμπαρίμπο 13/3
ΧΑΡΡΥ Δ.	66	41108	αργεί Πειραιά
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	69	4025	επιβλήθη 'Αλλοδαπούς
ΧΑΡΗΣ	70	16149	ε. 'Ισόλο 9/3
ΧΑΤΑΝ (δ.)	68	2918	α. Παλάμος 10/2 για Τρίπολη
ΧΑΤΖΑΝΑ	58	12377	δ. Κων/πολη 20/2
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	65	17962	αργεί Πειραιά
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	77	39366	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/3
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΗ	69	10016	α. Κόμπε 7/3
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10016	α. Κολούμπια 6/3
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ε. Σουέζ 12/3
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Γκέραλδου 13/3
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	α. 'Αλεξάνδρεια 20/2
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	ε. Τζέμπελ 'Αλ 27/2
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. 'Αλεξάνδρεια 29/1
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Κάντλα 26/2
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	ε. Ναυλάκι 3/3
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	δ. Π. Σαϊδ 10/3
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	α. Σ. Νικόλας Μπαϊ 2/3
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	α. Κριστομιά 10/3
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	δ. Παναμά 16/3
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΗ	68	5527	α. Πειραιά 24/2
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ε. Σάν 'Αντόνιο 'Εστε 9/3
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	α. Καρντέγιεβο 11/3
ΧΙΩΝ	75	16421	αργεί 'Αργουσόλι
ΧΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΝ	71	17187	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 17/3
ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67	3831	α. Πειραιά 23/2
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	αργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Φιλαδέλφεια 7/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	αργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256	ε. Χάρρη 26/2
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Λόγος 1/3
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	προς 'Ισπανία
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	αργεί Πειραιά
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Πειραιά 11/3
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ	56	8524	από παραλαβή
ΨΗΛΗ	65	7952	ε. Χοντίντα 2/3
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	65	12369	α. Σιγκαπούρη 29/12
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	75	11442	ε. Βομβάη 17/2
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	6680	αργεί 'Ελευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	αργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Πειραιά 2/3
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	αργεί Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	αργεί Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	αργεί Πειραιά

Τά υπό ξένες σημαίες

Πλοία που σημειώνονται με άσπερισκό (*) δεν είναι συμβεβλημένα
μέ το ΝΑΤ και πλοία τα οποία δεν φέρουν ένδειξη σημαίας
είναι λιβερριανά

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Λός "Αντζέλες 4/2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	ε. Ντάρμπαν 1/10	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Λός "Αντζέλες 11/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Σιγκαπούρη 6/2	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	ε. Χιροσίμα 28/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	αργεί Πειραιά	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	αργεί 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	ανάμενι Φός	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλτ.)	67	20501	ε. Λισαβώνα 3/2
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Σαβόνα 10/2	ΑΝΝΟΥΛΑ ΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	αργεί Πειραιά
ΑΓΚΟΡΑΣ (Μάλτ.)	62	8975	ε. Πειραιά 6/2	ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	ε. Πειραιά 13/1
ΑΓΛΑΓΑ VIII	74	8944	α. Άμβερσα 21/2	ΑΝΤΖΕ'ΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Τσάλνα 6/2
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Νταλιάν 14/2 για Κωνσταντίνα	ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	α. Κέιπ Τάουν 10/2
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	στο Κάδιξ 23/2	ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122	α. Λός Πάλμας 11/1
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	αργεί Πειραιά	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ε. Πειραιά 18/2
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	αργεί Σάν Πέτρο	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	αργεί Τραπάνι
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	α. Άλεξάνδρεια 19/2	ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	δ. Δαρδανέλια 4/2
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	αργεί Ν. Υόρκη	ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	α. Ν. Όρλεάνη 11/2 για Ροστόκ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	α. Λόγος 5/2 για Ντουάλα	ΑΠΟΛΛΩΝ VII (κ.)	69	5872	α. Τενερίφη 4/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Γιβραλτάρ 17/1	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495	α. Μπαχρέιν 26/1 για Ίαπωνια	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 ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	δ. Παναμά 18/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Λός Πάλμας 21/2	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Πειραιά 18/2 για Άγγλια	ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (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	αργεί Πειραιά	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	αργεί Λευκάδα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	δ. Σουέζ 21/1	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 'Ιαντίρο 15/2	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	α. Μπαχρέιν 8/2
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	αργεί Πειραιά	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	στην Πύλο
Α'ΙΒΟΡ (κ.)	71	7232	αργεί Άμστερνταμ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Σάντος 31/1 για Σαγκάη	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	δ. 'Ινδία 14/1
ΑΓΙΣ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΝ (π.)	72	11185	ε. Θεο'νίκη 19/1	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. Θέοντα 4/2
ΑΓΙΣ ΕΡΟ'ΓΚ (π.)	74	12498	ε. Χάβρη 15/2	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Σουέζ 1/10	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Ζήμπαγκ 13/2 για Τζέντα
ΑΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	α. Σιγκαπούρη 7/2	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΣ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Σχέσιν 16/2 για Αίγυπτο	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	δ. Γιβραλτάρ 12/2
ΑΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	α. Ρίο Γκράντε 29/1	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	δ. Γιβραλτάρ 12/2
ΑΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	στο Χώρ αλ Ζουμαϊρ	ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	ε. Σεβίλη 24/12
ΑΓΙΣ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ (π.)	71	15205	δ. Σουέζ 23/1	ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	δ. Σουέζ 10/2
ΑΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Άμβούργο 18/2 για Λιβύη	ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	αργεί Άστακό
ΑΓΙΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	69	9199	ε. Δουνκέρκη 13/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	αργεί Κρίστομπαλ
ΑΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	α. Ρεσίφ 1κ/7/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Λ(π.)	71	1453	ε. Κέιπ Τάουν 23/12
ΑΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	ε. 'Ικχών 6/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574	ε. Π. Σαίτ 16/2
ΑΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	ε. Τζέντα 18/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	69	9199	α. Ρεσίφ 14/1 για Άλγερια	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (π.)	83	15200	υπό καθέλκυση
ΑΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	δ. Κων/πολη 3/2	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	80	19962	αργεί Τρινομάλη
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Σήατλ 28/1 για Ίαπωνια	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	123448	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 ΛΑΙΝΤΥ (π.)	71	15497	α. Λός Άντζέλες 14/2	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	δ. Πειραιά 10/2
Α'Ι'ΝΤΗΛ (Μάλτ.)	65	9223	δ. Π. Σαίτ 18/2	ΒΑΓΓΕΛΗΣ (π.)	69	12360	α. Τόκυο 15/2 για Βανκούβερ
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	δ. Κων/πολη 31/11				
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)	69	15850	α. Ν. Όρλεάνη 3/12	ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Λός Πάλμας 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 ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	67	29256	αργεί Πειραιά	ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	ε. Φιλαδέλφεια 27/1
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Μομπάσα	ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	δ. Επτάνησα 2/12
ΑΙΤΖΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	ε. Χάμπτον 16/2	ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Μιζούσιμα 11/1 για Περσικό
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	στο Κοτονού 16/1	ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	αργεί Πειραιά
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433	δ. Παναμά 9/2	ΒΕΝΟΥΣ (Μάλτ.)	62	4991	επιωλήθη
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Ν. Όρλεάνη 18/2	ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	α. Κοπεγχάγη 18/2 για Ίαπωνια
ΑΚΤΗ	77	17395	α. Χιούστον 7/2	ΒΕΡΑ *	65	24314	α. Χιούστον 9/2
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	ε. Σακάι 3/2	ΒΙΚΤΟΡΥ V (π.)	62	10403	υπό παραλαβή
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Λ (δ.)	70	51615	ε. Γένοβα 21/2	ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ *	72	19654	δ. Σουέζ 3/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (π.μ.)	71	68731	α. Τόμπο 3/2	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	α. Μέκα αλ Άχμάντι 11/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Πειραιά 14/2	ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Ντάρμπαν 30/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (π.)	71	10055	ε. Τζέντα 15/2	ΒΟΛΤΕΡΑ (π.)	70	3025	στο 'Ικόνιο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	69	10722	α. Σαγκάη 30/1	ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716	α. Τζέντα 12/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ				ΓΑΛΑΤΕΙΑ *	56	9537	αργεί Πειραιά
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	δ. Ντουμπάι 29/1	ΓΑΛΗΝΗ *	55	9418	αργεί Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ *	58	4877	α. Μακζανίλο 4/2	ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	αργεί Άλιβέρι
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	ρ. Κβίνεονταλ 15/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	δ. Ντουμπάι 14/1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. *	70	10006	α. Π. Σουδάν 16/1 για Σουέζ
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	ε. Σάντος 16/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	επισκευές Μομπάσα
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	μετατρέπεται Σεμέντ Κάρριερ	ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	αργεί Πειραιά
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	υπό παραλαβή	ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491	α. Μπότγουντ 16/2
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	αργεί Χώγκεσαντ	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (π.)	67	13091	α. Σιγκαπούρη 15/2
ΑΛΚΜΑΝ *	66	27985	α. Πειραιά 19/2 για Κωνσταντίνα	ΓΙΟΥΝΙΤΥ * (Μάλτ.)	68	28879	ε. Κοπερ 8/2
ΑΛΚΜΗΝΗ Α. (Μ.)	57	8898	αργεί Άλιβέρι	ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	α. Λεμεσό 14/2
ΑΛΚΥΟΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	αργεί Πειραιά	ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069	αργεί Μαλάγκαν Μπαϊν
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	δ. Π. Σαίτ 18/2	ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	στη Λός Πάλμας
ΑΦΑ III (π.)	72	9350	ε. Μομπάσα 11/2	ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	υπό παραλαβή
ΑΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	ε. Ντακάρ 2/2	ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	α. Φρήματλ 11/2
ΑΦΙΤΟ (π.)	63	15929	ε. Σάντος 20/2	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ			
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Σάο Σεμπασιάνο 7/2	(Μάλτ.)	59	8647	α. Πειραιά
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	επισκευές Γιοκοχάμα	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)		10073	επισκευές Γκντάνσκ
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Μπλάφ 18/2	ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.)	66	3849	α. Σαβόνα 8/2
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	αργεί Πειραιά	ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Άλεξάνδρεια 16/2
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	αργεί Καράτσι	ΓΚΑΖ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Άννα Μπαϊν 15/2
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Λούουστα 16/2
ΑΜΠΙΑΤΥ (κ.)	51	996	α. Π. ντε Μπούκ 10/2	ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	αργεί Πειραιά
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	α. Πιλιμπό 30/1	ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231	δ. Παναμά 29/1	ΓΚΑΛΑΝΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222	α. Τεινγκμάουθ 17/2
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	67	21457	ε. Γιούροπορτ 19/2	ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στην Καζομπλάνκα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Λός Άντζέλες 21/2	ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ	62	8530	α. Μοντεβιδέο 12/2
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 11/2	ΓΚΑΟΜΠΕ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	α. Ν. Όρλεάνη 6/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420					

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ...	70	12253	ε. Βιτόρια 17/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ...	78	5351	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι' (π.)	65	21261	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ π*	70	11525	δ. Σουέζ 10/12
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	μετ. «ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ»
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8628	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 17/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'Ι'ΟΝ.	64	10141	εγκαταλείφθη Περισκό
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067	δ. Π. Σαϊδ 4/2
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	36276	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (π.)	62	8891	δ. Σουέζ 27/10
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ π*	63	10141	δ. Σουέζ 21/1
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	αργεί 'Αλιβέρι
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (π.)	68	9070	α. Σουέζ 12/1 για Μπουσίρ
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ.	65	21388	α. Τζέντα 21/12
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	60	4470	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/1
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (π.)	68	9079	α. Ούμ Σαϊδ 9/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (π.)	68	9067	α. Ούμ Σαϊδ 15/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ.)	74	3279	ε. Π. Λίσα 31/12
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ (π.)	75	3523	μετον «ΣΗΓΚΑΛΛ IV»
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8432	α. Ρίο Γκράντε 17/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΚΕΤ (π.)	67	38636	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (π.)	67	42273	αργεί Ν. 'Ορλεάνη 5/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (π.)	62	8631	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ π*	73	6415	α. Νταϊμά 12/2
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954	μετ. «ΑΡΡΟΥ - »
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π.)	75	3520	α. Νταϊμά 22/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	ε. Ρίο Τανέιρο 16/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ (π.)	60	7187	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (Ονδ.)	63	2603	α. Χιούστον 31/12
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	67	38636	α. Πειραιά 10/9
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	α. Λά Νουβέλ 10/2
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΥΤΙΑΙΤΥ	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. Ριγίεκα 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. Κέιπ Τάουν 6/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Γιορσορτ 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 (π.)	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 (π.)	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	α. Π. ορ. Σπαίν 20/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β. (π.)	61	2981	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 19/2
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μόλτ.)	61	7838	α. Λός 'Αντζελες 30/1
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Ντάρμαν 15/2
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	δ. Γιβραλτάρ 26/1
ΔΩΤΩ	68	35191	
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Καράτσι 1/2
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ. (π.)	62	8399	ε. Τζέντα 16/2
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	αργεί 'Αστούρια
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 Χάγκσταν
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Τουμπάρσο 30/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	α. Π. ντε Μπούκ 16/2
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μολ.)	65	9694	α. Μπρέικ 26/1
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	α. Γκούμ 17/2 για Αυστραλία
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕ'Ι'Π (Σιγκ.)	82	4280	στη Λάρνακα 10/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (σιγκ.)	81	4280	μετ. «ΝΤΑΟΥΝ» (Σιγκ.)
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Τζέντα 6/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344	α. Σιγκαπούρη 10/9/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	ε. 'Ιουακούιν 6/2
ΕΛΛΗ (Μολ.)	66	9135	ε. Γκιζάν 2/2
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μόλτ.)	69	12102	α. Χόγκ Κόγκ 24/12
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)	65	7498	α. Μονφαλκόνε 27/12
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	αργεί 'Αστούρια
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ II (π.)	64	32756	αναμένει Ντουμπάι
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	α. Μπαχραϊν 20/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059	αργεί Πειραιά
ΕΥΔΟΡΗ (δ.)	64	35410	αργεί 'Ιτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Σεπετιέμα 11/2
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Ντόβερ 29/1
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	δ. Παναμά 27/12
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900	α. Σεβίλλη 2/2
ΕΥΥΡΑ (δ.)	65	35406	αργεί 'Ιτέα
ΖΑΚ (π.)	62	10028	αργεί Π. Μπλαγκουώτερ
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	'Αλεξάνδρεια 13/2
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Ντάρμαν 15/1
ΖΗΝΑ (Λι.)	68	31093	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/2
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (π.)	66	10051	α. Σιγκαπούρη 30/1 για 'Οζάκα
ΖΗΝ	79	16379	α. Ρίτοαρντς Μπαϊ 7/2
ΖΗΝΑ	79	16390	α. Σιγκαπούρη 30/1 για 'Οζάκα
ΗΡΑ	57	2875	ε. Σουδάν 8/2
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	58	5266	α. Σουδάν 8/2
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)	53	5691	α. Σουδάν 8/2
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)	53	5691	α. Σουδάν 8/2
ΗΣΤΓΟΥΑΙΝ (π.)	63	29739	α. Μπαχάμες
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ.	76	37650	α. Ρότερνταμ 7/2 για Ν. 'Ορλεάνη
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	στη Μπάρσα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μολ.)	65	37431	αργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	
ΘΑΥΡΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Γουέστερνπορτ 20/2
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	ε. Γκιζάν 9/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)	61	9266	δ. Μπαντομπάτελ 31/12
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)	58	11765	ε. Πειραιά 31/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	ε. Πειραιά 18/2

ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Χιούστον 5/2
ΙΜΑ*	68	27989	
ΙΝΔΙΑΝΑ (Λιβ.)	77	11280	δ. Γιβραλτάρ 24/1
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	ε. 'Ιμμινγκχαμ 22/12
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μολ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μολ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μολ.)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μολ.)	45	3684	αργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μολ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μολ.)	61	5201	ε. 'Αλεξάνδρεια 17/2
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μολ.)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μολ.)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999	ε. Μοντεβιδέο 7/2
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (Μολ.)	52	7304	Διάλυση Πακιστάν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μολ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μολ.)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μολ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ I (π.)	70	3971	α. Κόλντινγκ 17/2
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	α. Βανκούβερ 8/2
ΙΣΤΡΙΑ.	81	31000	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	α. Τζέντα 4/2
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (π.)	61	10934	αργεί 'Αστούρια
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (π.)	60	10934	αργεί 'Αστούρια
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ*	82	15551	ε. Κουνταλάρ 27/12
ΚΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051	αργεί Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103	μεσογειακές μεταφορές Ν. 'Αμερικής
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ' (π.)	60	4240	αργεί Γάνδη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (π.)	60	5323	α. 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 (π.)	69	5997	ε. Φλώρινγκ 14/2
ΚΑΝΙΚΑ (π.)	60	3840	α. Κουβέιτ 24/1
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Μαπούτο 29/12 για Μπέιρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	αργεί Π. Ορ. Σπαίν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	α. Σάν Πέντρο 3/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.π.)	54	10993	α. Τουμπάρσο 19/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Σάν Νικόλας 20/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	62	9222	ε. Σιγκαπούρη 14/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	α. 'Ιμμινγκχαμ 21/2 για Ν. 'Υόρκη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3168	αργεί Πειραιά
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301	Μπραζαβέλ 13/1
ΚΑΡΕΡΑ.	67	5531	ε. Π. Σαϊδ 10/2
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	α. Σιγκαπούρη 7/1
ΚΑΡΡΑΣ (π.)	62	10834	δ. Γιβραλτάρ 21/2
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (π.)	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.)	57	1324	αργεί Σαουδική 'Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	αργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	65	9799	α. Γούνια 8/2 για Τύνιδα
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694	δ. Ντόβερ 21/2
ΚΕΡΒΑΝ (π.)	61	10444	στη Λεμεσό
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	67	21706	δ. Κων/πολη 22/1
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒΣ (Μ.)	52	5674	ε. Π. Σαϊδ 31/1
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ.)	57	5250	αργεί 'Ελευσίνα
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π.)	61	13308	α. Ντουμπάι 17/11
ΚΙΛΕΙΑ (κ.)	75	176009	αναμένει 'Ουάν 15/2
ΚΛΕΟ I (π.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
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Μ. Μανγκάνου 21/2
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βανγκαρέι 17/2 για Ουέινγκτον
ΚΟΥΡΙΟΝ (κ.)	59	20514	ε. Ντουμπάι 5/1
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	δ. Παναμά 27/1
ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304	α. Μπαλμόρα 11/2
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (π.)	60	3995	α. Κορίντο 3/2 για Μπαλμόρα
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Μπάχια Μπλάνκα 7/2 για 'Ινδία
ΚΥΚΛΟΠΑΣ (Λιβ.)	57	9118	α. Ντουμπάι 17/11
ΚΥΜΩ (δ.)	58	24234	αργεί 'Ιτέα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	αναμένει Βομβάη 9/1
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	μεταφορές Περισκό
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493	αργεί 'Ελευσίνα
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	α. Ρίο Τανέιρο 29/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056	α. Ντάρμαν 15/1
ΚΩΣΤΗΣ (Μόλτ.)	60	3325	δ. Κων/πολη 18/2
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μόλτ.)	59	6140	αργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	α. Βομβάη 15/1 για Σιγκαπούρη
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΡ (δ.)	53	11230	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	α. Σάν Χουάν
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Νταϊμά 6/2 για 'Ιαπωνία
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	προσάραξε Τυρόν
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Σιγκαπούρη 12/2
ΛΑΖ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	ε. Π. Νουάρ 21/12
ΛΕΒΑΝΤΕΣ*	77	70983	α. Π. α. Πιέρ 6/2
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	α. Καζαμπλάνκα 13/2
ΛΕΝΑ*	68	22449	α. Χιούστον 27/1
ΛΕΝΤΟΥΔΑΝ ΚΙΚΗ (π.)	63	8427	ε. Λάγος 11/2
ΛΕΝΤΟΥΔΑΝ ΕΥΑΓ. (π.)	61	8627	ε. Π. Χάρκωρτ 9/2
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΥΘΕΡΩ (π.)	62	14027	α. Ντουμπάι 11/2
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	δ. Κων/πολη 11/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	δ. Παναμά 11/2
ΛΙΩΤ II (π.)	72	6106	α. Λουίς ντι Ρόν 21/2
ΛΙΑΔ (π.)	50	2734	αργεί Σαράζα</

ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	α. Άλγκεκίρας 18/2	ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (η.)	57	2281	άρχει Πειραιά
ΛΟΥ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	α. Ν. Όρλεάνη 14/2	ΜΠΑΤΣΙΟΝ (κ)	68	13708	δ. Π. Σαΐδ 15/2
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	δ. Ντουμπάι 29/1	ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (η.)	61	1480	άρχει Πειραιά
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	υπό παραλαβή	ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ Ι. (η.)	65	31779	αναμένει Φουγιέρα
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	(2)	11229	δ. Σουέζ 11/2	ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	υπό παραλαβή
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	άρχει Χαλκίδα	ΜΠΕΛΑΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	α. Τουμπάρδο 25/1	ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Ντάρμπαν 23/1	ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ	73	56273	ε. Μάλτα 14/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	36881	Σημαία Έλληνική	ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η)	67	4659	άρχει Ν. Ύορκη
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	α. Μπόργουντ 7/2	ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η)	67	3861	α. Σιγκαπούρη 4/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Θέοντα 17/2	ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (η.)	72	3172	άρχει Πειραιά
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (η.)	70	9101	δ. Σουέζ 9/2	ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	προσάραξε Μπουσίρ
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	άρχει Γάνδη	ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	υπό παραλαβή
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	α. Κοινηκντάρ 15/2	ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	ε. Σητάι 19/2
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	α. Σιλακάι 14/12 για Γάνδη	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Ντουμπάι 7/2
ΜΑΡΘΑ Λ. (η)	59	8596	άρχει Μπιλμπίτο				
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (η)	64	3947	ε. Τούκσπαν 2/3				
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Μάλτα 21/2				
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	άρχει Πειραιά				
ΜΑΡΙΚΑ Π. (η)	73	45500	ε. Ν. Ύορκη 11/2				
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	δ. Γιβραλτάρ 20/2				
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ)	74	30341	δ. Σκάνω 7/2				
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ)	69	8773	ε. Πειραιά 15/2				
ΜΑΡΙΝΕΡ (Όνδ.)	60	5760	δ. Κων/πολη 25/1				
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Ντουμπάι 22/1				
ΜΑΡΙΝΕΡ II (η.)	68	10099	ε. Άμβέρσα 21/2				
ΜΑΡΙΝΙΚΗ (κ.)	73	86098	α. Σαλντάνια 23/1 για Κασίμα				
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	α. Ρας Σουέικρ 8/2				
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Άλεξάνδρεια 15/2				
ΜΑΡΙΦΙΛΙΠ (Όνδ.)	58	2140	στη Βερμούδα				
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Άρζ(β) 29/1				
ΜΑΡΙΩ	65	17238	άρχει Στιλνίδα				
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ)	61	8831	άρχει Λευκάδα				
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455	α. Κόμπε 14/2 για Άντεν				
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στο Κούλ ντε Σάκ 30/1				
ΜΕ'Ι'ΟΝ II (η.)	61	7351	προσάραξε Λάγος				
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Ρίο Χάινα 19/1 για ΗΠΑ				
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	άρχει Κουβέιτ				
ΜΕΡΤΙΑ (κ.)	60	3745	γ				
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	γ. Μόνου (άποθήκη)				
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Κίγκτσον 19/2 για Νικαράγουα				
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ)	72	17355	α. Γουέστερνπορτ 21/2 για Σιγκαπούρη				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	άρχει Πειραιά				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75125	επαλήθη Άλλοδαπούς				
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Σάντος 20/2 για Λεμεσό				
ΜΗΛΟΣ VI(κ.)	59	4668	δ. Σουέζ 31/1				
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	ε. Πειραιά 4/2				
ΜΙΑ*	80	15552	ε. Βισκαπινάμ 17/1				
ΜΙΛΗΤΟΣ*	82	35000	α. Βανκούβερ 8/2				
ΜΙΛΑΝΤΑ Α. (Μ)	56	8985	δ. Δαρδανέλια 18/2				
ΜΙΜΗ Μ. (Μάλ.)	69	13525	ε. Τέμα 27/12				
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (η.)	71	1590	α. Τσαγκουαράμας 14/2				
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (η.)	70	1582	α. Ν. Όρλεάνη 15/2				
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (η.)	70	1587	ε. Ντεμέραρα 10/2				
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η.)	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.	70	1592	ε. Κωιτζακόαλκος 3/2				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ.	71	1564	ε. Ντεμέραρα 14/2				
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η.)	70	1591	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (η.)	71	1562	δ. Παναμά 18/2				
ΜΙΝΙ ΛΗ (η.)	71	1562	άρχει Ν. Όρλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (η.)	70	1592	α. Πειραιά 7/11				
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.	74	1578	δ. Παναμά 18/2				
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (η.)	71	1562	άρχει Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (η.)	71	1584	α. Ντεμέραρα 5/2 για Μεξικό				
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (η.)	71	1584	άρχει Ν. Όρλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (η.)	70	1592	α. Π. Καΐερ 20/2 για Ν. Όρλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.	71	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 14/2				
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ.	75	1578	δ. Παναμά 6/2				
ΜΙΝΙ ΛΩ.	71	1594	άρχει Ν. Όρλεάνη				
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Ν. Όρλεάνη				
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	άρχει Βοστώνη				
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (η)	61	3943	α. Πειραιά 13/12				
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλτ)	59	5384	α. Τζέντα 12/1				
ΜΟΤΖΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Άκαμπα 5/2				
ΜΑΟΥΝΑ (η)	77	3227	α. Λός Πάλας 10/2				
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ.	76	19633	α. Ν. Όρλεάνη 15/2 για Αίγυπτο				
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ.	76	19633	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406					
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (η)*	78	11850					
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ* (η.)	74	10250					
ΝΑΝΤΙΑ (κ)*	71	22759					
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273					
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477					
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458					
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324					
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (η)*	67	32137					
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152					
ΝΕΦΕΛΗ (η)*	69	5801					
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234					
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ*	69	4231					
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μάλ.)	64	5827					
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)*	63	5955					
ΝΙΚΗ Ρ. (η)*	62	6171					
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567					
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535					
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473					
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (η.)	67	4016					
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (η)*	61	6123					
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700					
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163					
ΝΙΜΑΣ Ι. (η)*	56	3274					
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395					
ΝΙΟΒΗ (Μάλτ)	69	21427					
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043					
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376					
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817					
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837					
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063					
ΝΤΑΝΙΕΛ Ι(κ.)	69	1999					
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605					
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953					
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η.)	61	5816					
ΝΤΕΜΠΟΥΡΚΟ (κ.)	72	9440					
ΝΤΕΝΕΠ (η.)	68	2534					
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833					
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129					
ΝΤΟΛΛΥ II (η.)	67	9854					
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355					
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243					
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355					
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782					
ΝΥΜΦΗ Κ. (η.)	66	22260					
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200					
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424					
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)*	63	11120					
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842					
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095					
ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	45678					
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ)*	64	26174					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΤΣΕΡ (δ.)	72	106123					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η.)	75	138037					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΝΤΕΡ (η.)	77	15935					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΜΠΕΡΤΥ (η.)	77	15844					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΛΑΝΕΡ (δ.)	72	128561					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΝΑΣ (δ.)	73	128561					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809					
α. Σιγκαπούρη 20/2							
α. Λονδίνο 31/1							
α. Ναντόρ 12/2							
ε. Χαλδία 12/2							
μεσογειακές μεταφορές							
στην Καβάλα							
μεταφορές Έρυθρας Θάλ.							
α. Τενερίφια 11/2							
άρχει Ίτεα							
ε. Άκαμπα 4/2							
άρχει Πειραιά							
α. Πειραιά 17/1 για Θέοντα							
άρχει Μπράγκς							
άρχει Σπέτσες							
α. Σύρο 5/1							
α. Λός Άντζελες 1/2							
μεσογειακές μεταφορές							
α. Π. Έμπεδόκλες 30/12							
α. Ν. Όρλεάνη 6/3							
ε. Σάμερσαιντ 6/2							
ε. Βομβάρη 19/2							
άρχει Χαλκίδα							
στο Πόρτ Σουδάν							
α.Πειραιά 4/2							
στο Μπαντάρ Άμπας 11/1							
ε. Έζμπεργκ 4/2							
άρχει Ήρνες							
α. Βανκούβερ 21/2							
άρχει Στιλνίδα							
ε. Παλέριο 20/2							
δ. Γιβραλτάρ 19/2							
δ. Σουέζ 8/2							
δ. Κων/πολη 2/2							
άρχει Μίνα Σάκρ							
υπό παραλαβή							
α. Ταραγκόνα 15/2 για Βεγκάζη							
α.Σουθάμπτον 21/2							
ε. Βόλο φ25/1							
α. Τζέντα 23/1							
α. Ν. Ύορκη 9/2							
α. Σιλακάι 14/2							
α. Χάλιφα 16/2							
δ. Παναμά 14/2							
α. Νάπολη 3/2 για Γιβραλτάρ							
ε. Τζακάρατα 31/1							
α. Άγκραντος Ρέις 10/2							
άρχει Άστακό							
υπό παραλαβή							
α. Χαλδία 18/2							
α. Φιλαδέλφεια 13/2							
α. Πόρτ Άρθουρ 5/2							
άρχει Ίτεα							
άρχει Έλευσίνα							
άρχει Έλευσίνα							
α. Χιούστον 12/2							
δ. Παναμά 8/1							
δ. Ντουμπάι 27/1							
άρχει Ίτεα							
δ. Καϊμάν Μπράκ 7/2							
δ. Ντόβερ 26/1							
άρχει Πειραιά							
άρχει Πειραιά							
άρχει Πειραιά							

NAYTIKA XPONIKA

**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931**

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

NAFTIKA CHRONIKA

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

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

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 3.000

Annual Subscription Rates:

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

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓΓ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Χουέλλα 24/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Άλντβέρ 14/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	ε. Ν. Όρλεάνη 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Μομπιλ 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 ΑΓΝΗΤΑΛ (δ.)	72	49808	α. Φόρ 18/2
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53480	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΣΚΑΨ (π.)	67	24128	α. Νικόσια 15/2
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	α. Τζέντα 9/2
ΟΣΕΑΝΙΚΑ	65	28101	άρχει Χώγκεσαντ
ΠΑΓΓ'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	α. Γιοκοχάμα 20/1
ΠΑΓΓ'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. Μαλάνα 14/2
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Σάν Νικόλας 1/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7463	ε. Κων/πολη 34/1/1
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	υπό παραλαβή
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.π.)	73	30067	έπωλ. Άλλοδαπούς
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	α. Ρίο Ίαντίρο 10/2
ΠΑΣΘΕΑ (μ.)	71	80225	άρχει Μπρούκεϊ Μπέη
ΠΑΣΦΙΚ (π.)	66	21883	α. Κέιπ Τάουν 20/7
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	άρχει Χαλκίδα
ΠΑΤΡΑΓΓΙΟΣ (π.)	62	11756	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	άρχει Κομπάνας
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999	άρχει Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Μπ. Άϊρες 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. Γκνάνσκ 17/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707	α. Νταμάμ 5/2
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	α. Κέιπ Τάουν 26/1
ΠΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Γένοβα 19/2
ΠΛΕΙΑΣ (π.)	64	5654	δ. Δαρδανέλλια 16/2
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Χάμπτον Ε20/2
ΠΟΥΓ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Ν. Όρλεάνη 18/2
ΠΟΛΙΛΙΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίωλο
ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Μίλφορντ Χάβεν 17/2
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	στο Όμνάν 15/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	άρχει Μπρούκεϊ Μπαίη
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825	α. Ντάρμπαν 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. Σηατλ 18/1 για Κορέα
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Π. ορ. Σπαιν 11/2
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ) π.	68	48781	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 20/2
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (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
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Σιγκαπούρη 26/1
Π. ΣΤΑΡ II (λιβ.)	66	15393	α. Π. ορ. Σπαιν 16/2 για ΗΠΑ.
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	άρχει Άστακό
ΡΕΓΚΙΝΑ II (π.δ.)	59	12662	α. Κολόμπο 15/2
ΡΕΓ'ΝΜΠΟΥΥ I (π.)	63	15982	α. Σμύρνη 21/12
ΡΕΓ'ΝΦΟΡΟΣ (π.)	60	4820	α. Πειραιά 15/2
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	α. Σάντα Μάρτα 2/2
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ.)	67	35540	α. Στυλίδα 15/2
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ)	62	12040	δ. Κων/πολη 11/2
ΡΟΔΑΡΙΑ 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
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	α. Μπουένος Άϊρες 10/2
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	α. Τενερίφη 10/2
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	ε. Κολόμπο 31/1
ΣΑΝ ΜΑΓ'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	α. Γιοκοχάμα 15/2
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	α. Χουέλλα 24/11 για Μεσσηνία
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	ε. Σίμπα 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
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	ε. Μπαρνακούλα 3/2
ΣΑΝΤΩΝ II (π.)	57	9433	έπωλ. Τζιβανούς Διαλυτές
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	δ. Κων/πολη 8/2
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)	76	43143	δ. Σουέζ 28/1
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'ΝΤ	70	11329	ε. Μπαρί 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. Άβιλς 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 ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	71	11055	άρχει Σιγκαπούρη
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Σουέμα 26/1
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979	στην Κωνσταντία
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	α. Κουβέιτ 18/2
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043	
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	α. Τζέντα 17/2

ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	ε. Λισαβώνα 14/2
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	ε. Άντοκα 5/2
ΣΗΛΟΓΓΕΡ (Μαλτ.)	65	7047	ε. Μπουένος Βεντούρα 19/1
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	α. Φουτζέιρα 10/2
ΣΗΜΠΑΚ (κ.)	74	33073	α. Ταϊτσόνγκ 27/1
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411	α. Ν. Όρλεάνη 20/2
ΣΗΦΟΡΣΤ (κ.)	60	1315	άρχει Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	δ. Παναμά 9/2
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	στο Γκουαγιακούιλ 11/2
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Π. Σαϊδ 19/2
ΣΙΔΕΡ ΜΟΥΝ	63	24810	άρχει Γαλαξειδί
ΣΙΡΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ.)	62	7704	α. Άμβέρσα 22/2 για Λειζόες
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
ΣΟΛΑΝΣ Π. (π.)	60	8294	έπωλ. Κινέζους Διαλυτές
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Νάπολη 6/2
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. Μανφρεντόνια 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
ΣΤΕΨ'Ρ	69	9946	υπό παραλαβή
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5278	α. Θεάνηκη 17/2 για Ντέρνα
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5490	υπό παραλαβή
ΣΥΚΟΥΡΗΣ (Μαλτ.)	60	6.646	υπό παραλαβή
ΤΑΨ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Σιγκαπούρη 5/2
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει Άστακό
ΤΖΕ'ΝΤ (κ.)	56	8500	
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 Σετσουμπάι
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Γάνδη 6/1
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	άρχει Πειραιά
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	άρχει Άστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910	άρχει Πειραιά
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	άρχει Πειραιά
ΤΟΕΣΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	δ. Κων/πολη 14/2
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	ε. Ιωνανγκάνκ 10/1
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (π.)	60	8070	προσάραξε Άβανα
ΤΡΑΜΟΥΤΑΝΑ	71	20670	ε. Τζέντα 19/2
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	68	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	ε. Σιμονοσέκι 17/1
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	α. Χάμπτον 6/1 για Άλγερία
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Χάμπτον 28/12 για Φορτολέζα
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΓΛ	72	18723	α. Χάμπτον 9/2
ΤΡΕ'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	α. Λούπ Τέρμιναλ 28/1
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	δ. Παναμά 7/2
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Ν. Όρλεάνη 10/2
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	δ. Παναμά 16/2
ΤΡΕ'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Σάροχ 8/2
ΤΡΕ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	δ. Ντουμπάι 13/2
ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230	υπό παραλαβή
ΤΡΕ'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. Τούσκαν 4/3
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	ε. Κολούμπια 3/2
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	α. Σεπετίμπα 3/2
ΦΑ'ΙΒ Α'ΙΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Τζέμπελ Άλι 21/1
ΦΑ'ΙΡΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	4	16299	ε. Φιλανδελφία 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. Φιλανδελφία 8/2
ΦΙΛΙΠΙΔΑ (π.)	74	8869	δ. Παναμά 12/1
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	υπό παραλαβή
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	υπό παραλαβή
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	α. Π. Σαϊδ 16/2
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	α. Θέντα 18/2
ΦΟΙΒΟΣ (λιβ.)	58	5063	έπωλ. Πακιστανούς Διαλυτές
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	α. Ντάρμπαν 22/1 για Μαπούτο
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	ε. Κούλ-ντέ-Σακ 3/2
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Τομασάιμα 10/2
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Μόντρεαλ 10/11
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122.945	ε. Τζέντα 21/12
ΦΡΗΝΤΟΜ 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'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Τσέρν Πόιντ 29/1
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Σιγκαπούρη 5/2
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	υπό παραλαβή
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	ε. Δουνκέρκη 18/2
ΧΕΛΑΜΑΡ (π.)	60	4657	α. Σιγκαπούρη 24/8
ΧΕΡΟ (π.)	57	1368	α. Φερράλ 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. (Σιγκ.)	57	6229	ε. Βοστώνη 3/2
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	α. Φάσσιγκ 6/1
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρώην «Κασκίτος»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΚΕΑΝΙΑ (π.)	62	10530	δ. Π. Σαϊδ 19/2
ΩΣΤΡΑΛ (π.)	67	2938	α. Πειραιά 21/12 για Άλβανία

**your dollar
counts NOW
three times more,
at TSAKOS
industrias navales
MONTEVIDEO**

TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOPS - SHIPYARD.

Av. Gral. Rondeau 2023. Tel. 23.33.36/38

Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

Tel: 41.19.711 - Telex: 21.2670 or 21.2051 STAR GR.

PIRAEUS AGENTS: S.S.R.S. Ltd.

Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.

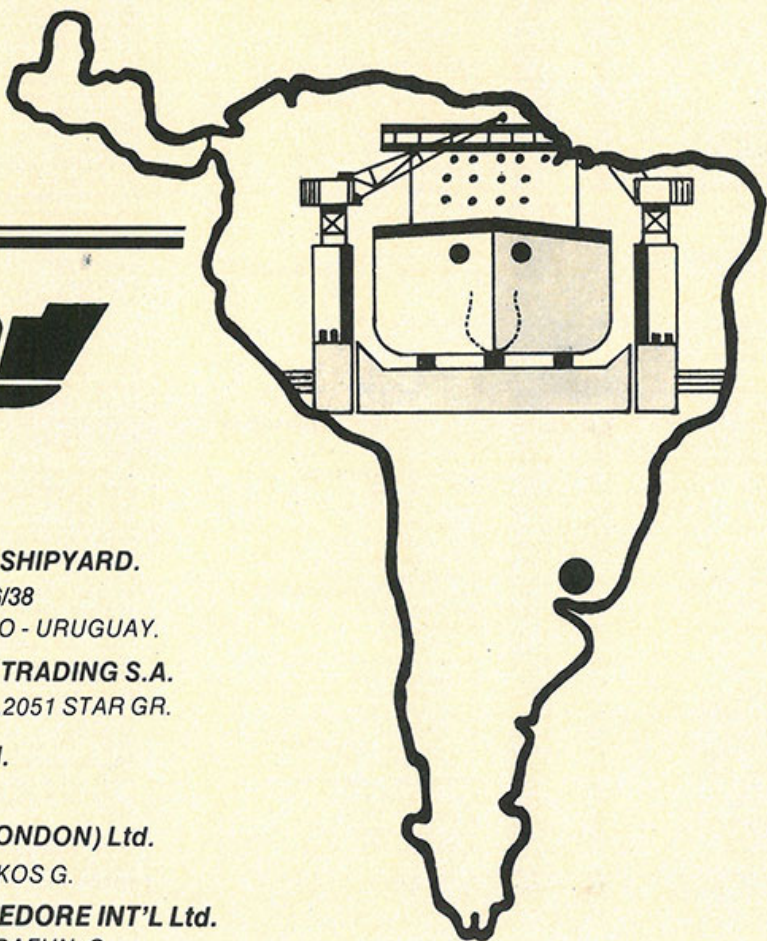
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

LONDON AGENTS: A+P APPLIEDORE INT'L Ltd.

Tel: 01-581.2261-3 Telex: 21.275 APAFUN G.

N.YORK: TSAKOS SHIPPING & TRADING (U.S.A) Ltd.

Tel: 212/269.1426 Telex: 12.9148 TSAK SHIP N.Y.K





CHANDRIS CHANDRIS CHANDRIS CHANDRIS

S.S. ELLINIS

S.S. BRITANIS

S.S. AMERIKANIS

M.V. ROMANZA

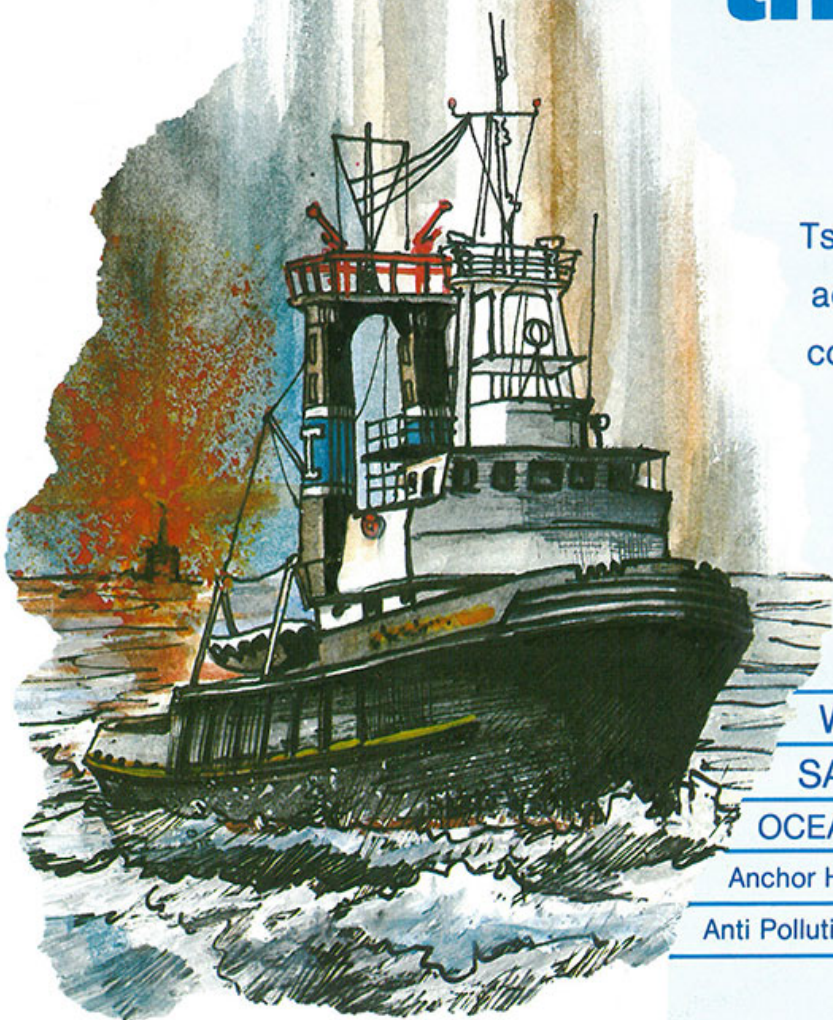
S.S. REGINA PRIMA

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





Number One in the Med

Tsavliris are the most active salvage and towage company in and around the Mediterranean area, with large deep sea salvage tugs on permanent station in the Red Sea and the Eastern Mediterranean

**WORLDWIDE DEEP SEA
SALVAGE AND TOWAGE**

OCEAN RESCUE • FIREFIGHTING

Anchor Handling and Offshore Support

Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander G. Tsavliris & Sons
10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304
411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW

BRANCH OFFICES At all major Greek ports

LONDON AGENTS Tsavliris Shipping Limited
194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telex 884291, 888237 TSAV UK Telephone 01-283 7734
(aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482

TSAVLIRIS

T-TUGS

WHEN THE GOING GETS TOUGH

