

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαΐου 1984

Αρ. Φύλλου 1174/933

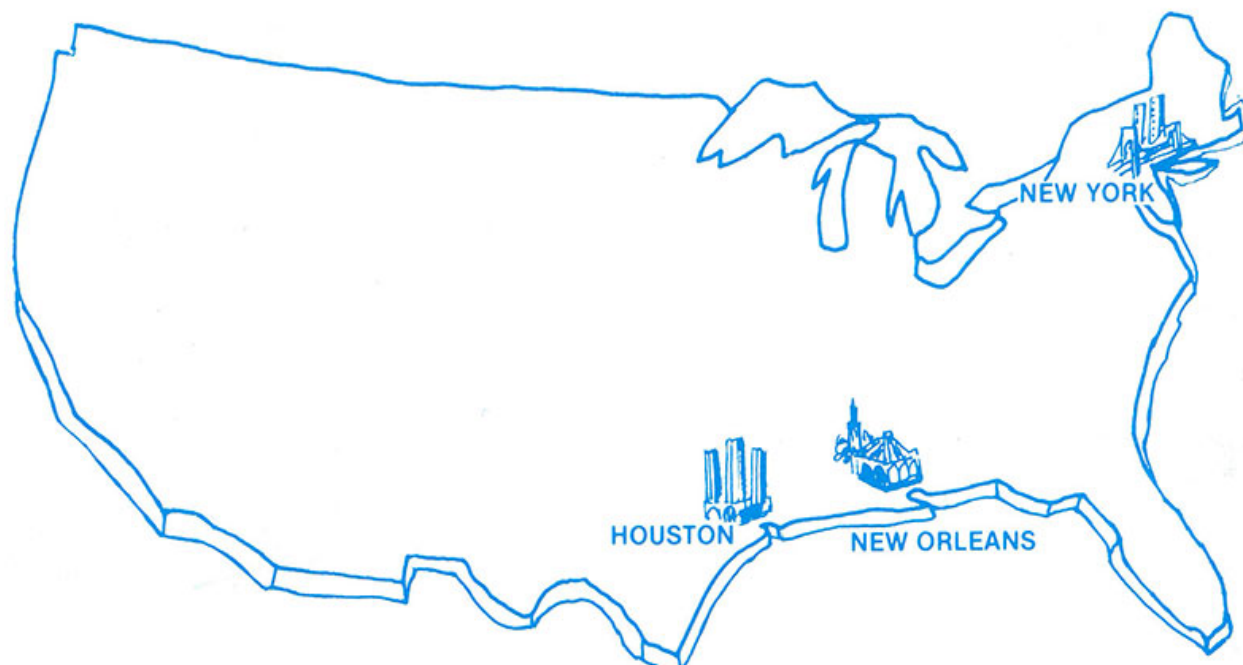
NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIO. 1174/933 ΔΡΧ. 100

1 ΜΑΪΟΥ 1984

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



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

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

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

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

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

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

Liamar INC.

MARINE AND INDUSTRIAL SUPPLIES

HOUSTON

5922 Harvey Wilson Drive
Houston, Texas 77020
713-672-1000 • Telex 6711038 - LIAHU
Cable Address: LIAMAR HOU

NEW YORK

4100 West Side Avenue
North Bergen, New Jersey 07047
201-864-1800 • Telex 6711065-LIANY
Cable Address: LIAMARA NY

NEW ORLEANS

122 Industrial Avenue
Jefferson, LA. 70121
504-832-3994 • Telex 6711102-LIANL
Cable Address: LIAMAR NLN

OVERSEAS REPRESENTATIVES:

LONDON

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

HONG KONG

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

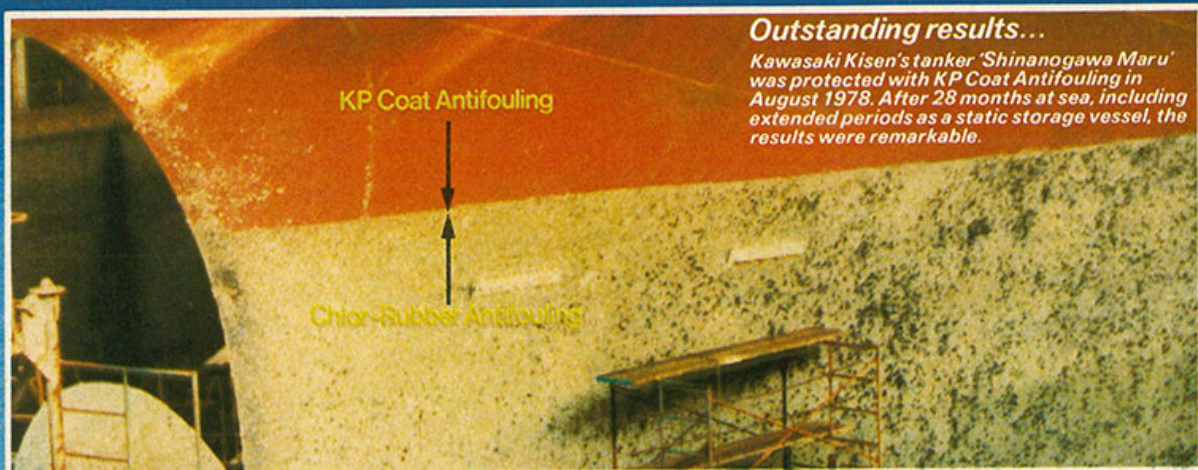
SINGAPORE

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

A Tradition of Uncompromised Service in the World of Marine Supply

KP Coat

— the copolymer antifouling that's different

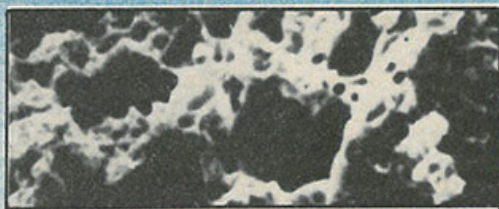


Outstanding results...

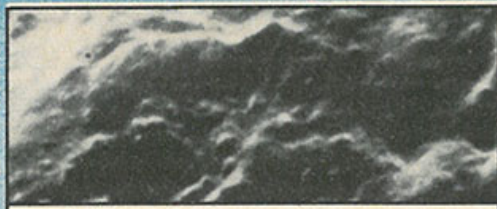
Kawasaki Kisen's tanker 'Shinanogawa Maru' was protected with KP Coat Antifouling in August 1978. After 28 months at sea, including extended periods as a static storage vessel, the results were remarkable.

...the smooth alternative

Highly magnified A/F film surfaces after more than two years in service.



Typical conventional antifouling containing soluble rosin binder. Note skeleton layer left by dissolved rosin (reduced efficiency).



KP Coat antifouling contains no soluble binder. Note unbroken surface, maintaining original, smooth profile (consistent performance).

- **High performance:** KP Coat is a unique combination of toxins and acrylic resin, giving excellent protection against all forms of animal and plant fouling.
- **Long life:** KP Coat's special copolymer base provides durability and controlled release of biocides, to produce highly effective antifouling performance for up to 24 months and more.
- **Fuel efficiency:** KP Coat maintains a constantly smooth surface during service life, contributing to greater fuel efficiency.

- **Versatility:** KP Coat is effective in all operating conditions, especially for vessels spending long periods at anchor.
- **Economy:** KP Coat allows extended drydocking intervals and shorter maintenance schedules. It is ideal for newbuildings and in-service vessels.
- **International service:** Worldwide facilities for Torpedo Marine Paints' comprehensive product range are available from its international network in more than 40 countries.

BERGER 
Torpedo Marine Paints

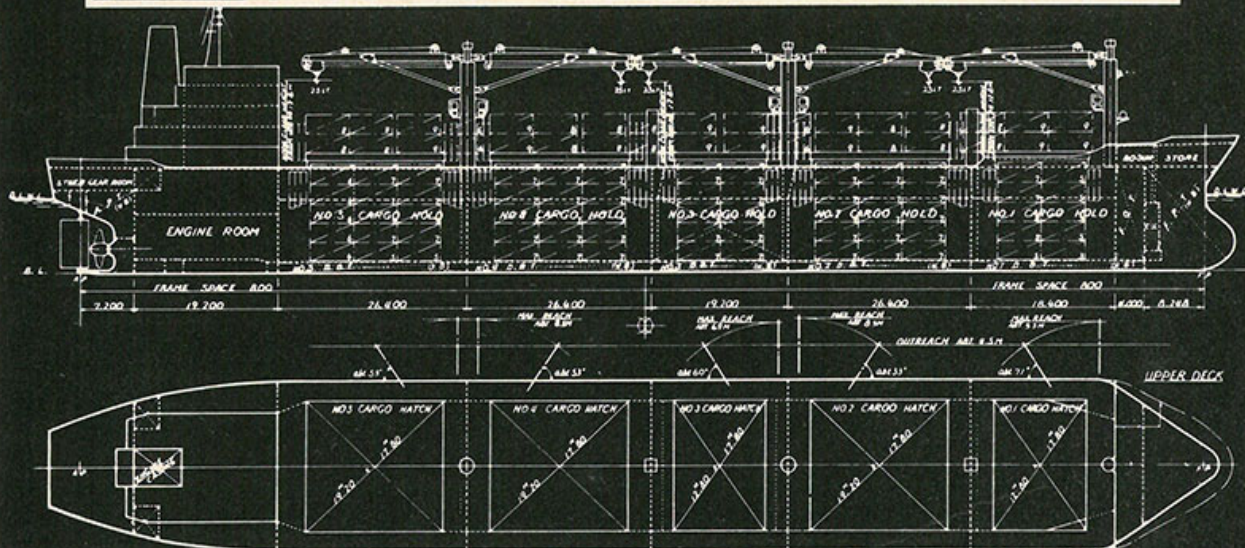
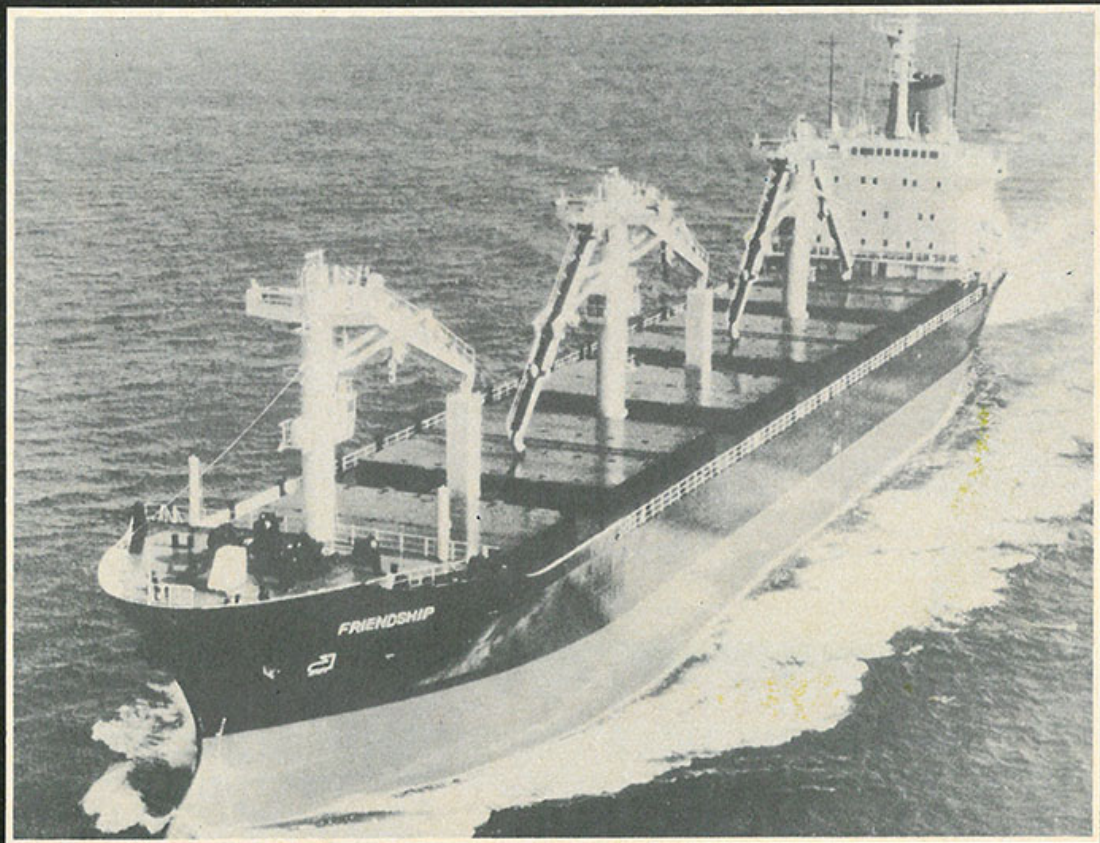
'Total ship protection'

International Protective Coatings Division
Northumberland House, 303/306 High Holborn, London WC1V 7LA
Tel: 01-2424567 Telex: 297998 BERMAR G

Manufactured and Distributed in Greece by:
Dr. Stephanos D. Pateras S.A.
VIVECHROM - Elefsis: Phone 4122-124

The FRIENDSHIP HT

**Multi-purpose 22,400 t.d.w. cargo vessel
of Algoship design –
highly efficient, versatile and economical**



A new concept in ship design now available from

HARLÄND AND WOLFF, LIMITED

QUEEN'S ISLAND · BELFAST BT3 9DU

Telephone: 0232 58456 · Telegrams: Harlandic Belfast · Telex 74396

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1174/933

1 ΜΑΪΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

‘Υπουργείο Ναυτιλίας ή ‘Ακτοπλοΐας

‘Ο ‘Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας είχε δηλώσει στις αρχές του χρόνου αυτού ότι το 1984 θα είναι έτος αναδιοργάνωσης και αναδιαρθρώσεως τόσο του ‘Υπουργείου, όσο και των οργανισμών που εποπτεύονται από αυτό, αλλά ως τη στιγμή δεν βλέπουμε να γίνεται τίποτε προς την κατεύθυνση αυτή. Έτσι, όσοι παρακολουθούν από πολύ κοντά τη δραστηριότητα του ‘Υπουργείου διαπιστώνουν ότι και τώρα, όπως πάντοτε, όχι μόνον οι υπηρεσίες του αλλά και η ήγεσία του — πολιτική και στρατιωτική — αναλύονται κυριολεκτικά στην αντιμετώπιση των καθημερινών προβλημάτων της ‘Ακτοπλοΐας, ξεστρατίζοντας το ‘Υπουργείο από την κύρια αποστολή του που πρέπει να είναι η μεγάλη Ναυτιλία. Για το λόγο αυτό θεωρούμε ότι είναι καιρός να ξεκαθαρίσουμε επί τέλους τι θέλουμε να είναι το ‘Υπουργείο, αν θα είναι δηλαδή ‘Υπουργείο Ναυτιλίας ή ‘Υπουργείο ‘Ακτοπλοΐας.

‘Εάν θέλουμε να είναι — όπως και πρέπει να είναι — ‘Υπουργείο Ναυτιλίας είναι καιρός να αναδιοργανωθεί και να αναδιαρθρωθεί και οι αρμοδιότητες που άφορούν την ‘Ακτοπλοΐα να μεταφερθούν στον καθ’ ύλην αρμόδιο ‘Υπουργείο, το ‘Υπουργείο Συγκοινωνιών, στο οποίο υπάγονται σήμερα όλες οι άλλες συγκοινωνίες, χερσαίες και εναέριες, εκτός από τις θαλάσσιες, για να υπάρξει άφ’ ενός ένα ενιαίο σύ-

στημα αντιμετώπισης των εσωτερικών συγκοινωνιών και άφ’ ετέρου για να δοθεί επί τέλους η δυνατότητα στο ‘Υπουργείο Ναυτιλίας να ασχοληθεί συστηματικά με τα καίρια ναυτιλιακά θέματα και όχι να αναλίσκονται στον καθορισμό των ‘Ακτοπλοϊκών δρομολογίων και με τα συνακόλουθα που απορροφούν ως σήμερα το μέγιστο μέρος της δραστηριότητάς του. ‘Αλλιώς θα καρκινωβατούμε, δεν θα μπορούμε να επιλύσουμε ούτε τα απλά προβλήματα που είναι πάρα πολλά. Και σέ τελευταία ανάλυση θα χάσουμε τη Ναυτιλία και όλα όσα προσφέρει αυτή στον τόπο.

Για να μην υπάρξουν αντιδράσεις από εκείνους που ένδεχομένως θα φοβηθούν ότι θα χάσουν αρμοδιότητες από την αποδέσμευση του ‘Υπουργείου Ναυτιλίας από την ‘Ακτοπλοΐα, σπεύδουμε να διευκρινίσουμε ότι η αποδέσμευση αυτή θα αφορά μόνον το θέμα της επάρκειας των διατιθεμένων πλοίων,

του ναυτολογίου και των δρομολογίων και τίποτε άλλο — όλες οι άλλες αρμοδιότητες που αναφέρονται στην επάνδρωση των πλοίων, την εκπαίδευση του προσωπικού τους, τα θέματα ασφαλείας κλπ. θα παραμείνουν στο φυσικό τους φορέα, στο ‘Υπουργείο Ναυτιλίας, επειδή άκριβώς είναι καθαρά ναυτιλιακά θέματα με τα οποία δεν μπορεί — και ούτε είναι δυνατόν — να ασχοληθεί άλλος τομέας του κρατικού μηχανισμού.

‘Η αναδιοργάνωση και η αναδιάρθρωση του ‘Υπουργείου σε συνδυασμό με την αποδέσμευσή του από την ‘Ακτοπλοΐα είναι «έκ των ούκ άνευ» εάν θέλουμε να έχουμε Ναυτιλία. Οι υπεύθυνοι καλούνται να αναλάβουν τις ευθύνες τους και να προχωρήσουν χωρίς καθυστερήσεις στις λύσεις που είναι αναγκαίες περισσότερο ίσως από κάθε άλλη φορά.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

Τό δεκαπενθήμερο Ποιούς κοροϊδεύουν ;

Οι διοικήσεις των ‘Ενώσεων Μηχανικών και Ναυτών δεν υπέγραψαν και πάλι τη συλλογική σύμβαση των μεσογειακών επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων και από αυτό συνάγεται το συμπέρασμα ότι δεν θεωρούν ι-

κανοποιητικές τις αυξήσεις που επιτεύχθηκαν.

Είναι όμως έτσι τα πράγματα, δηλαδή η σύμβαση δεν είναι ικανοποιητική; ‘Η οι διοικήσεις των δύο ‘Ενώσεων με την άρνησή

τους να υπογράψουν τη σύμβαση επιδιώκουν άλλα πράγματα;

Η απάντηση στα ερωτήματα αυτά προκύπτει από τους αριθμούς οι οποίοι είναι αμελικοί και δεν επιδέχονται παρερμηνείες κατά το δοκούν. Σε ανακοίνωση του γενικού γραμματέα της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης με ημερομηνία 20.3.84, άμεσα δηλαδή μετά την επίτευξη της συμφωνίας για τα μεσογειακά επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια, υπογραμμίζονται ότι η αύξηση των μηνιαίων αποδοχών που επιτεύχθηκε με τη συμφωνία κυμαίνονταν από 24% - 27,9% για τους επαγγελματίες ναυτικούς, ενώ για τους πρωτόμπαρκους εξασφαλιζόνταν μηνιαίες αποδοχές — χωρίς υπερωρίες — από 48.150 δραχμές και άνω. Σε δραχμές, προσετίθετο στην ανακοίνωση, η αύξηση αυτή στις μηνιαίες αποδοχές σημαίνει για τον Α' μηχανικό 44.320 δραχμές, τον Γ' μηχανικό 22.300, τον ναύκληρο 20.477, τον ναύτη 18.500, τον ασυρματιστή Α' 30.268, τον οικονομικό αξιωματικό Α' 26.040, τον θαλαμηπόλο 20.024, τον μάγειρο Γ' 19.660 και ανάλογα ποσά για όλες τις άλλες ειδικότητες. Τα στοιχεία αυτά δεν αντικρούστηκαν από κανέναν ως τη στιγμή και από αυτό προκύπτει ότι ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, γεγονός που αποδεικνύει ότι με τη συλλογική σύμβαση των μεσογειακών επιβατηγών και κρουαζιερόπλοιων επιτεύχθηκαν πάρα πολλά, γεγονός που υπογραμμίστηκε και από το «Λόυντς Λίστ» το οποίο χαρακτήρισε ιδιαίτερα επιτυχία για τους ναυτικούς τη σύμβαση για πλοία της κατηγορίας αυτής. Επί πλέον, προσθέτουμε εμείς, κανέναν άλλος κλάδος εργαζομένων στη χώρα δεν πέτυχε τέτοιες αυξήσεις.

Η απάντηση που προκύπτει από τους αριθμούς είναι σαφής που δεν επιτρέπει καμμία αμφιβολία: Άλλοι είναι οι στόχοι της άρνησεως των διοικήσεων των δύο Ένώσεων να προσυπογράψουν τη σύμβαση: Όχι, αρνούνται πίσω από τη βεβαιότητα που εξασφαλίζει η νομική κατοχύρωση για την καταβολή των αυξήσεων που επιτεύχθηκαν και στους μηχανικούς και τους ναύτες που

υπηρετούν στα πλοία της κατηγορίας αυτής, παριστάνουν εκ του ασφαλούς τους δήθεν αλύγιστους υποστηρικτές των αιτημάτων των ναυτικών για να εξδραιωθεί το συμπέρασμα που καλλιεργούν συστηματικά ότι άλλοι οι άλλοι, αυτοί δηλαδή που υπέγραψαν τη σύμβαση, προδίδουν τα συμφέροντα των ναυτικών μας, για να ποδηγετήσουν σε τελευταία ανάλυση οι διοικήσεις των Ένώσεων Μηχανικών και Ναυτών το ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα.

Τό πόσο παριστάνουν εκ του ασφαλούς τους αλύγιστους υποστηρικτές των αιτημάτων των ναυτικών αποδεικνύεται και από δήλωση του γενικού γραμματέα του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλου, ο οποίος απαντώντας σε σχετική ερώτηση είπε ότι η νέα σύμβαση, μετά την κύρωσή της από τον Υπουργό, αποκτά εξαναγκαστικό χαρακτήρα, βάσει του νόμου, για τα μέλη των συνδικαλιστικών οργανώσεων που την υπέγραψαν, ενώ παράλληλα ισχύει, σαν κανονιστική πράξη, βάσει της υπάρχουσας νομολογίας, και για τα μέλη των οργανώσεων εκείνων που δεν την υπέγραψαν.

Και αυτό, που το γνωρίζουν πολύ καλά, είναι εκείνο που οδηγεί τις διοικήσεις των δύο Ένώσεων στον εκ του ασφαλούς παλιό καριότι για να παίξουν το ρόλο του ατεγκτου τιμητή των πάντων, έναν ρόλο που προσπαθούν να επιβάλλουν με μία πολύμορφη και συστηματική προσπάθεια. Και παράλληλα γνωρίζουν πολύ καλά ότι εάν δεν υπήρχε η νομολογία που ανέφερε ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ, η οποία οδηγεί αυτόματα στην επέκταση της συμβάσεως και στα μέλη των συνδικαλιστικών οργανώσεων που δεν υπογράφουν μία σύμβαση δεν θα τολμούσαν να μην υπογράψουν τη σύμβαση, γιατί και οι μηχανικοί, και οι ναύτες — όμιλούμε για την πλειοψηφία των επαγγελματιών ναυτικών μας και όχι για τους θελοουφλούντες και εκείνους που έχουν βάσει μόνοι τους παρωπίδες — δεν θα δέχονταν σε καμμία περίπτωση να μην πάρουν αυτά που επιτεύχθηκαν με τη σύμβαση απλώς και μόνον για να παίξουν το παιχνίδι των διοικήσεων των δύο Ένώσεων.

Τό ερώτημα που ανακύπτει από όλα αυτά είναι ποιους προσπαθούν να κοροϊδεύουν με την τακτική τους οι διοικήσεις των Ένώσεων Μηχανικών και Ναυτών;

Η απάντηση ανήκει στους ίδιους τους μηχανικούς και τους ναύτες.

Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ

Η ίδια τακτική αναμένεται ότι θα τηρηθεί από τις διοικήσεις των δύο Ένώσεων και στο θέμα της συλλογικής συμβάσεως των ποντοπόρων τα σχετικά κείμενά τους που ήρθαν ως τώρα στο φως της δημοσιότητας όμιλούν για το λόγο το αληθές — παρά το γεγονός ότι με τη σχετική συμφωνία δεκαετιδότητες εξασφαλίζουν αυξήσεις μέχρι 47,8% και οι υπόλοιπες αυξήσεις που δεν έχει επιτύχει κανένας άλλος κλάδος εργαζομένων στη χώρα, ούτε και αυτοί οι πανίσχυροι τραπεζοϋπάλληλοι.

Υπό τις σημερινές συνθήκες της Ναυτιλίας και της οικονομίας γενικότερα δεν μπορούσε να επιτευχθούν καλύτερα αποτελέσματα υπέρ των ναυτικών ώστε να διατηρηθεί και συνεχισθεί η απασχόλησή τους μέχρις ότου έλθουν οι καλύτερες ημέρες για όλους — και για τη Ναυτιλία, και για τους ναυτικούς μας, και για τον τόπο που τόσα απολαμβάνει όταν ανθεί η Ελληνική Ναυτιλία.

Είναι χαρακτηριστικά αυτά που τονίζει σε σχετική προκήρυξη του ο γεν. Γραμματέας της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης:

«Κάτω από τις γνωστές σε όλους ασφυκτικές συνθήκες, αναφέρεται στην προκήρυξη για τις διεκδικητικές δυνατότητες των εργαζομένων όχι μόνο της χώρας μας αλλά και ολόκληρου του κόσμου σ' Ανατολή και Δύση, της οικονομικής κρίσης, της ανεργίας και της υποαπασχόλησης και ακόμα περισσότερο κάτω από τα δοσμένα πλαίσια της κυβερνητικής εισοδηματικής πολιτικής, η νέα Συλλογική Σύμβαση αποτελεί ένα ακόμα βήμα στο δρόμο της δικαίωσης του μόχθου μας, πολύ πέρα από το φράγμα της κυβερνητικής

THE HELLESPONT GROUP

Managers

THALATTA STEAMSHIP CORP.

110 - 112 NOTARA STREET
GR 185 35 PIRAEUS
GREECE
Tel.: 4533700/1
Telex: 21 3110 HSC GR.

Canadian Agents:

PAPACHRISTIDIS MARITIME INC.,
Westmount Square, Suite 800
Westmount, Montreal
Quebec H3Z 2P9
Tel.: (514) 937-923/8
Telex: 05-268780
Cables: PHRIXOS MONTREAL



London Agents

PAPACHRISTIDIS (U.K.) LIMITED,

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

Swiss Service Company:

SEATRAMP S.A.,
9, Place de la Gare
1260 Nyon
Tel.: (22) 6111 68/9
Telex: 419 904

πολιτικής.

Τρανή και αδιάψευστη απόδειξη οι Τραπεζοϋπάλληλοι που αποδέχθηκαν και υπόγραψαν Συλλογική Σύμβαση μέσα στα πλαίσια της εισοδηματικής πολιτικής της Κυβέρνησης, δηλαδή με την αύξηση της ΑΤΑ που για τους χαμηλόμισθους μόλις θα φτάσει το 12%, ενώ για τους υψηλόμισθους δε θα φτάσει ούτε το 8%. Και οι Τραπεζοϋπάλληλοι υπόγραψαν αυτή τη Συλλογική Σύμβαση μετά από στάσεις εργασίας και μία απεργία που έκλεισε όλες τις Τράπεζες και ακόμα ότι την πρόταση για την αποδοχή της ΑΤΑ και την υπογραφή της Σ.Σ. υπόβαλε η συνδικαλιστική παράταξη ΕΣΑΚ - Σ, που πρόσκειται στο ΚΚΕ.

Και η προκήρυξη του κ. Ζενζεφύλλη καταλήγει:

Συνάδελφοι ναυτεργάτες, θα γεμίσει και πάλι το λιμάνι με τα χιλιο ειπωμένα και στερεότυπα συνθήματα και κούφιες διακηρύξεις των γνωστών πιά Σταματοπούλου, Δεστού-

νη κλπ. της ΠΕΜΕΝ και της ΠΕΝΕΝ. Με τη γνώριμή τους συνταγή της λάσπης, της ψευδογολίας και της συκοφαντίας θα προσπαθήσουν να σάς αποπροσανατολίσουν και να σάς κλείσουν τα μάτια μπροστά στους αδιάψευστους αριθμούς. Φοβούνται τη γλώσσα των αριθμών που βοά ότι βρίσκονται πολύ πίσω από όσα έσείς οι ίδιοι, χωρίς «την φωτισμένη ήγεσία τους», κερδίζατε με τη Συλλογική Σύμβαση και γιομάτοι φόβο για την απομόνωσή τους, διάλεξαν το δρόμο που μόνο τη διάσπαση υπηρετεί και μόνο στην ήττα μπορεί να μās οδηγήσει».

Οι αριθμοί τούς οποίους επικαλείται ο κ. Ζενζεφύλλης και αποφεύγουν σαν το διάβολο το λιβάνι οι διοικήσεις των Ένώσεων Μηχανικών και Ναυτών λέγουν τα εξής για τη μηνιαία δραστική αύξηση που έπέρχεται με τη συμφωνία για τη σύμβαση των ποντοπόρων στους μισθούς των ναυτικών (ύπολογίζεται ο συμβατικός μισθός μαζί με το επίδομα Κυριακών):

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΝΕΑ Σ.Σ.	ΛΗΞ Σ.Σ.	ΑΥΞ ΔΡΧ.
Υποίρχος - Μηχαν. Β' - Άσυρμ. Α'	69.882	59.220	10.662
Ανθ'ρχος - Μηχ. Γ' - Άσυρμ. Β'	60.780	51.510	9.270
Μηχανικός Α'	136.608	115.770	20.838
Ηλεκτρολόγος	65.016	55.098	9.918
Δοκ. Πλοίαρχος - Δοκ. Μηχανικός (Διπλωματούχος Σχολής Ε.Ν.)	41.010	32.610	8.400
Δοκ. Πλοίαρχοι - Δοκ. Μηχανικός (Απόφ. Γυμν. ή Ίδιωτ. Σχολών)	34.800	29.076	5.724
Ναύκληρος - Ξυλουργός - Θαλ/λος			
Λιπαντής (προσωντούχος)	50.958	42.558	8.400
Ναύτης (προσωντούχος)	47.724	39.324	8.400
Ναύτης (μη προσωντούχος)	34.800	30.336	4.464
Ναυόπαις - Βοηθ. Θαλ/λου (άνευ άδ.)	29.076	5.724	4.464
Μηχανοδηγός Α'	59.850	50.718	9.132
Μηχανοδηγός Β'	53.082	44.682	8.400
Αρχιθερμαστής - Αντλιορός	52.386	43.986	8.400
Λιπαντής (μη προσωντούχος)	41.226	32.826	8.400
Θερμαστής (μη προσωντούχος)	34.800	31.452	3.348
Θερμαστής (προσωντούχος)			
Καθαριστής (άδεια θερμαστήου)	49.170	40.770	8.400
Καθαριστής (προσωντούχος)	34.800	30.522	4.278
Καθαριστής (μη προσωντούχος)	34.800	23.544	11.256
Μάγειρος	54.150	45.750	8.400
Βοηθ. Μαγείρου - Βοηθ. Θαλ/λου			
Κεκτημένοι άδειας	43.092	34.692	8.400

Τέλος, με τη συμφωνία που επήλθε για τη σύμβαση του Α' πλοίαρχου, ο μισθός του πλοίαρχου ποντοπόρου πλοίου, σύν τις Κυριακές, ανέρχεται σε 138.384 δρχ. Έναντι 117.270 της προηγούμενης συμβάσεως (στό ποσόν αυτό προστίθενται επίδομα Σαββά-

του (16.644 δρχ.), μηνιαία έξοδα παραστάσεως (6.700 δρχ.) άδεια με τροφοδοσία (42.738 δρχ.) ήτοι σύνολο 204.466 δρχ. ενώ το επίδομα διαύλου καθορίσθηκε σε 7.465 δρχ. κατά περίπτωση.

Η ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ

Ο Υπουργός κ. Κασιφάρας δήλωσε την περασμένη Τετάρτη ότι η ανακύκλωση των ναυτικών σε θέσεις εργασίας θα εφαρμόζεται πλέον μόνον στις ειδικότητες στις οποίες υπάρχει σημαντικός αριθμός προσφερομένων και ότι σχετικές αποφάσεις θα ληφθούν άμεσα μετά την υποβολή στο Υπουργείο των αποτελεσμάτων της απογραφής των ανέργων ναυτικών που έληξε στις 13 Απριλίου.

Επαναλαμβάνουμε ότι τα αποτελέσματα της απογραφής δεν μπορεί να είναι διαφορετικά από εκείνα τα οποία όλοι γνωρίζουμε και ότι η ανακύκλωση μπορεί να διατηρηθεί μόνον για τούς Α' πλοίαρχους και μέχρις ότου επιτευχθεί η απορρόφηση τους σε θέσεις απασχολήσεως όχι μόνον στα πλοία αλλά και βάσει των προτάσεων της Ένώσεώς τους. Δεν έχει πλέον κανένα νόημα η διατήρηση σε ισχύ διατάξεων που δεν εξυ-

πηρετούν το σκοπό για τον οποίο θεσπίσθηκαν και αποδείχθηκαν, όπως είχε προειδοποιήσει ο έφοπλισμός, ιδιαίτερα επιβαρυντικές για το ελληνικό πλοίο τη στιγμή που χρειαζόταν η ενίσχυσή του για να μπορέσει να ξεπεράσει τις δύσκολες ημέρες που περνούσε και δυστυχώς εξακολουθεί να περνάει και παράλληλα ιδιαίτερα επωφελείς για τις ξένες αεροπορικές εταιρίες.

ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Στόν Υπουργό κ. Γιώργο Κασιφάρα πρέπει να αναγνωρισθεί η γενναιότητα: Διαπιστώνοντας και οι ίδιοι τα προβλήματα που είχαν δημιουργηθεί σε βάρος των ναυτικών με την εφαρμογή του θεσμού της ελεύθερης επιλογής ιατρού που προέβλεπε την καταβολή της άμοιβης από τούς ίδιους και την εν συνεχεία είσπραξη της από τον Οίκο Ναύτου

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η άτμησης ελληνική έμπορική ναυτιλία εμφανίζεται εις τό τέλος του 1933 με δύναμιν 648 πλοίων όλικής χωρητικότητος 1.822.000 τόννων, καταλαβούσα πλέον την έννάτην θέσιν μεταξύ των ναυτικών χωρών, άφου υπεσκέλισε και την Σουηδίαν.

— Πληροφορούμεθα ότι η Έλληνική Άτμοπλοία της Έλλάδος απέφασεν όπως ή έπισκευή των μηχανών και ή αντίκατάστασις της άπολεσθείσης έλικος του άτμοπλοίου της «Πατρίς II» γίνη εις Πειραιά, χάριν της ένισχύσεως της Πειραικής σιδηροβιομηχανίας και της παροχής εργασίας εις άρκετούς άνέργους τεχνίτας.

— Καθ' όλον τον παρελθόντα μήνα Άπρίλιον αί τιμαί των ναύλων δι' άπαντας τούς τομείς της παγκοσμίου ναυλαγοράς παρέμειναν εις τά χαλαρά έπίπεδα εις τά πλοία είχον φθάσει κατόπιν της άλληλοδιαδόχου πτώσεως διαρκούντος του τελευταίου τριμήνου. Ούτω ό μέσος όρος του ναυλοτιμαρίθμου έκλεισε εις τά 64% έναντι 64.09 του Μαρτίου και 63.45 του Άπριλίου π.έ.

— Παρά των κ. κ. Ρεθύμνη και Κουλουκουντή ήγοράσθησαν τέσσαρα Γαλλικά φορτηγά άνήκοντα εις την «C.G.T.», συνολικής χωρητικότητος 22.528 τ. γκρόρς και αντί τιμής 1.900.000 Γαλλικών φράγκων ήτοι 24.500 Άγγλικών λιρών περίπου.

— Η Τουρκική ναυτιλία, ό άκτοπλοϊκός κλάδος της όποίας έλαβε τελευταίως μορφήν μονοπωλίου υπό τον κρατικόν έλεγchon, ούδεμίαν παρουσίαν βελτίωσιν κατά τό 1933 παρ' όλην την καταβληθείσαν προσπάθειαν αναδιοργανώσεώς της.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 82/1-5-1934)

προχώρησε στην άλαγή του σχετικού συστήματος. Καί ήδη, όπως ανακοίνωσε ό γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος, προωθείται Προεδρικό Διάταγμα που άφορά θέματα ύγειονομικής προστασίας των ναυτικών και των οικογενειών τους με τό όποιο διατηρείται ό θεσμός της ελεύθερης επιλογής ιατρού και παράλληλα προβλέπεται ότι ή άμοιβή των ιατρών θα καταβάλλεται πλέον από τον Οίκο Ναύτου και όχι από τούς ναυτικούς.

Ο κ. Παπαδόπουλος επίσης ανακοίνωσε ότι προωθείται στην άρμόδια κοινοβουλευτική έπιτροπή τό νομοσχέδιο που κατήρτισε τό ΥΕΝ για τη λειτουργία του κλάδου έπικουρικής άσφαλίσεως των ναυτικών. Τό ΚΕΑΝ που θα αποτελέσει ιδιαίτερο κλάδο στο ΝΑΤ, προικοδοτείται με τίς εισφορές 2% τόσο έκ μέρους των ναυτικών όσο και των πλοιοκτητών που καταβάλλονται ήδη από την 1.9.1981. Είπε ακόμη ό κ. Παπαδόπουλος ότι εξετάζεται τό θέμα της στεγαστικής άποκαταστάσεως των ναυτικών και γι' αυτό έγιναν συνεννοήσεις με τον Όργανισμό Έργατικής Κατοικίας, σχετική δέ διάταξη πρόκειται να περιληφθεί σε άλλο νομοσχέδιο, δεδομένου ότι ό Υπουργός κ. Κασιφάρας έχει άποδεχθεί τό απολύτως δικαιολογημένο άλλοτε αίτημα των ναυτικών μας όί όποίοι είναι ή μόνη τάξη εργαζομένων που είχε άποκλεισθεί από τό πρόγραμμα εργατικής κατοικίας. Τέλος ό κ. Παπαδόπουλος είπε ότι άποφασίσθηκε ή αύξηση από 5.000 σε 20.000

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

‘Απλοποιήσεις για τις έπισκευές

‘Αρκετοί ‘Ελληνες πλοιοκτήτες έχουν ορκισθεί επανειλημμένα ότι δεν πρόκειται να ξαναφέρουν πλοία τους στην ‘Ελλάδα για έπισκευές και αυτό λόγω των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν και από τις έλλειψεις σε εύκολιες αλλά κυρίως από τη γραφειοκρατική αντιμετώπιση κάθε θέματος που ανακύπτει. Πάντοτε, όμως, η τουλάχιστον τις περισσότερες φορές ξεχνούν τους δρκους τους αυτούς και ξαναφέρουν πάλι τα πλοία τους εδώ για έπισκευές όποτε, αντιμετωπίζοντας τα ίδια προβλήματα, επαναλαμβάνουν τους δρκους τους.

‘Ενα από τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζονται κατά τις έπισκευές είναι η διαδικασία που απαιτείται να ακολουθηθεί για να βγει από το πλοίο κάποιο εξάρτημα το οποίο χρειάζεται να μεταφερθεί σε μηχανουργείο εκτός της λιμενικής περιοχής για να έπισκευασθεί. ‘Εάν χρειασθεί να εξασχθεί και άλλο εξάρτημα απαιτείται η επανάληψη χρονοβόρων διαδικασιών που ενώ δεν προστατεύουν τον τόπο από κανέναν κίνδυνο — τα εξαρτήματα αυτά είναι έντελως άχρηστα σε όποιονδήποτε άλλον και χρειάζονται μόνον στο συγκεκριμένο πλοίο — δημιουργούν εντάσεις και κυρίως καθυστερή-

σεις και σε τελευταία ανάλυση οδηγούν σε καταστρατηγήσεις στις όποιες συμμετέχουν — μάλλον με το άζημιωτο — και κρατικά όργανα τα οποία υποτίθεται ότι προστατεύουν τα συμφέροντα του Κράτους.

Για να σταματήσει δηλ αυτή η ιστορία που ταλαιπωρεί κάθε ημέρα τους ενδιαφερομένους αλλά παράλληλα οδηγεί και σε παρενέργειες οι οποίες πρέπει κάποτε να σταματήσουν προτείνεται αντί της καθιερωμένης διαδικασίας να υπάρχει ένας τύπος βιβλίου της τελωνειακής υπηρεσίας σαν το βιβλίο τράνζιτ των ναυπηγουμένων πλοίων, στο οποίο θα καταχωρούνται κατά την έξοδο από τη λιμενική περιοχή αυτά τα εξαρτήματα τα οποία επί πλέον φέρουν και ειδικό αριθμό και θα ‘εξεχρεώνονται’ όταν μετά την έπισκευή τους στα μηχανουργεία θα επαναφέρονται στα έπισκευαζόμενα πλοία. ‘Η λύση είναι απλούστατη και περιμένουμε να εφαρμοσθεί χωρίς καμμία καθυστέρηση — αλλιώς θα δικαιούμεθα να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι κάποιοι κάπου για λόγους που αυτοί γνωρίζουν καλύτερα από κάθε άλλον επιθυμούν να διατηρηθεί το σημερινό καθεστώς.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

δρχ. μηνιαίως του επίδοματος παραπληγικών που χορηγείται στους άσφαλισμένους του Οίκου Ναύτου και παρατήρησε ότι με τα μέτρα αυτά και άλλα ανάλογα που πρόκειται να λάβει το υπουργείο Ναυτιλίας ικανοποιούνται αιτήματα των ναυτικών μας που έκκρεμοσαν από πολλά χρόνια.

‘Εμείς επαναλαμβάνουμε ότι πέρα από την ικανοποίηση των αιτημάτων αυτών των ναυτικών μας που πράγματι έκκρεμοσαν από πάρα πολλά χρόνια, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να έπιδειχθεί στα θέματα υγειονομικής προστασίας από τον Οίκο Ναύτου, ο οποίος μέχρι το 1981 λειτουργούσε με έναν κανονισμό του σωτηρίου έτους 1926 ή 1928 και με ήμερήσιες διαταγές των έκαστοτε διευθυντών του και από αυτό και μόνον καταφαίνεται πόσο έχουν ταλαιπωρηθεί οι ναυτικοί μας (και οι οικογένειές τους) οι οποίοι ενώ προσέφεραν πάρα πολλά από τον τίμιο ι-

δρώτα τους δεν είχαν ουσιαστικά περίθαλψη και ούτε ακόμη το επίπεδο της ιατροφαρμακευτικής περιθάλψεως που δικαιούνται. Ξεκάθαρες κουβέντες.

Θεωρούμε όμως αναγκαίο να υπογραμμίσουμε ότι για να εξασφαλισθεί το επίπεδο περιθάλψεως που πρέπει να έχουν και οι ναυτικοί μας και οι οικογένειές τους πρέπει να συμβάλουν και οι ίδιοι και μάλιστα άποφασιστικά. Λέγεται ότι στους φαρμακοποιούς του Πειραιώς αλλά και άλλων περιοχών επικρατεί η αντίληψη ότι ένας μεγάλος αριθμός ατόμων που δεν είναι άσφαλισμένοι στον Οίκο Ναύτου εξασφαλίζουν από αυτόν τα φάρμακά τους και αυτό σημαίνει ότι η προμήθεια των φαρμάκων από μη άσφαλισμένους γίνεται με τη συνεργασία και τη συναίνεση άσφαλισμένων, δηλαδή ναυτικών και μελών των οικογενειών τους, οι οποίοι δεν αντιλαμβάνονται ότι με την τακτική αυτή

βλάπτουν άποκλειστικά τα δικά τους συμφέροντα, δεδομένου ότι τα έξοδα του Οίκου Ναύτου που έχουν διογκωθεί πάρα πολύ καλύπτονται άποκλειστικά από τις δικές τους εισφορές. Πρέπει επίσης να σταματήσει και η τακτική πολλών άσφαλισμένων να βάζουν σε κλινικές στη διάρκεια των έορτών ή του θέρους υπερέλικες συγγενείς τους όχι για να αντιμετωπισθεί μία άσθένεια τους αλλά απλώς για να εξασφαλισθεί η διαμονή τους και να κάνουν οι ίδιοι άνετες διακοπές χωρίς τη φροντίδα των ηλικιωμένων οικείων τους. Πρέπει, τέλος, κατά την αντίληψή μας, να δημιουργηθεί ένα γραφείο τύπου στον Οίκο Ναύτου για τη συνεχή ενημέρωση των άσφαλισμένων — η ανάγκη αυτή δεν μπορεί να καλυφθεί μέσω του γραφείου τύπου του ‘Υπουργείου, πρέπει επί τέλους να εγκαταλειφθούν οι δομές και οι συνήθειες του παρελθόντος. Το ίδιο πρέπει να γίνει και με το NAT, δεδομένου ότι οι ναυτικοί μας που δεν είναι ενημερωμένοι εξακολουθούν ακόμη να καταφεύγουν στις υπηρεσίες διαφόρων γραφείων για τη διεκπεραίωση υποθέσεών τους συνταξιοδότησεως κλπ. για τις όποιες δεν χρειάζεται η παρέμβαση ούδενός.

ΤΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Ποσόν 1.977.184.150 δραχμών κατεβλήθη σε 40.598 ναυτικούς δικαιούχους οικογενειακού επίδοματος για τα έτη 1981 και 1982. ‘Η δλη διαδικασία περατώθηκε σε χρόνο ρεκόρ, παρά το γεγονός ότι ο θεσμός έφαρμόστηκε για πρώτη φορά, και αυτό όφείλεται άποκλειστικά στη θέληση και στην άκάματη έργασία του διευθυντή της ‘Εστίας Ναυτικών, η οποία είχε αναλάβει το σχετικό έργο, πλοιάρχου κ. Λεον. Βεντούρη — μιά αναγνώριση που την αξίζει και τη δικαιούται. Το οικογενειακό επίδομα δεν έχουν λάβει ακόμη 800 περίπου ναυτικοί οι οποίοι είχαν υποβάλει έλλιπη δικαιολογητικά και ήδη καταβάλλεται προσπάθεια να συμπληρωθούν από τους ενδιαφερομένους τα έλλειποντα δικαιολογητικά ώστε να λάβουν και αυτοί το επίδομα που δικαιούνται. Σημειώνεται ότι εκτός από έλλιπη δικαιολογητικά σε πολλές περιπτώσεις αιτήσεων δεν υπήρχε καν διεύθυνση των ενδιαφερομένων και χρειάστηκε να αναζητηθούν μέσω των λιμεναρχείων, Δήμων, Κοινοτήτων και άλλων άρχων.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

‘Η επανάσταση της Πληροφορικής άγγίζει και την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Με το πάτημα ενός κουμπιού θα είναι δυνατή η παροχή πληροφοριών, ‘της ημέρας’, για κάθε πλοίο ή λιμένα, φορτίο ή άλλα στοιχεία που αναζητεί ο χρήστης. Αυτό θα γίνει δυνατό με την δημιουργία μίας παγκόσμιας τράπεζας ναυτιλιακών πληροφοριών με κέντρο την Εύρωπη, που θα έχει την δυνατότητα να έξυπηρετεί τους ναυτιλιακούς παράγοντες σ’ όλο τον κόσμο με άμεση παροχή πληροφοριών στις προσεχείς δεκαετίες. ‘Η σύνδεση της Τράπεζας Πληροφοριών με τους χρήστες θα γίνεται μέσω του τηλετυπικού συστήματος ‘Γιούρονετ’.

‘Ηδη η Εύρωπαϊκή Κοινότητα ανέθεσε στην LSIS το συμβόλαιο για την κατασκευή του συστήματος που θα παραδοθεί σε λειτουργία μετά την άπαραίτητη δοκιμαστική περίοδο των δύο έτών.

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, 222083

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

CABLE: HELLASMAR BAIREIS

ΟΙ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Ένας γάλλος βουλευτής κατέθεσε επερώτηση προς τον Υπουργό Ναυτιλίας ζητώντας να μάθει αν και πώς σκέπτεται να αντιδράσει στην ανάπτυξη των σημαίων ευκαιρίας. Καί ο Γάλλος Υπουργός απάντησε:

Οι σημαίες ευκολίας δέχονται ένα μεγάλο αριθμό ύποπτοντων πλοίων τόσο από πλευράς ποσότητας και ποιότητας του πληρώματος, όσο και από πλευράς καταστάσεως του πλοίου και του εξοπλισμού του. Τό γεγονός αυτό αποδεικνύεται από τις στατιστικές των ατυχημάτων. Για την αντιμετώπιση της καταστάσεως έχουν ληφθεί διάφορα μέτρα ελέγχου των ξένων πλοίων προς εξακρίβωση της τηρήσεως των διεθνών συμβάσεως ασφαλείας, όπως είναι η ασφάλεια της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, η γραμμή φορτώσεως, η πρόληψη της ρυπάνσεως και τελευταία ο έλεγχος των επιπέδων ασφαλείας των εμπορικών πλοίων. Μερικές από τις συμβάσεις αυτές περιέχουν τη ρήτρα του μάλλον ευνουμένου κράτους, πράγμα που επιτρέπει την εφαρμογή τους και σε κράτη που δεν τις έχουν υπογράψει. Πρόσφατα μία συμφωνία μεταξύ 14 ναυτικών ευρωπαϊκών χωρών επέβαλε την υποχρέωση ενεργείας ενός αριθμού επιθεωρήσεων των ξένων πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια τους. Η ίδια συμφωνία προβλέπει μεταξύ των μέτρων ελέγχου και ένα σύγχρονο σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών περί των πραγματοποιούμενων επιθεωρήσεων. Στη Γαλλία ειδικότερα, ο έλεγχος των ξένων πλοίων έχει ανατεθεί σε πέντε κέντρα ασφαλείας πλοίων τα οποία έχουν αρχίσει το έργο της προστασίας των εθνικών παραλίων από το 1980.

ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΟΝ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟ

Σ' ένα πρόγραμμα για την άνακοπή της συνεχούς μειώσεως του Βρετανικού εμπορικού στόλου, τα ναυτεργατικά σωματεία της χώρας, προτείνουν να επιφυλαχθεί αποκλειστικώς υπέρ της βρετανικής σημαίας η άκτοπλοϊκή ναυτιλία και η ναυτιλία των ανεφοδιαστικών πλοίων της Βορ. Θαλάσσης. 'Επίσης όλα τα προς ναπήληση πλοία να ναυπηγούνται αποκλειστικά σε βρετανικά ναυπηγεία. Ο λόγος που υπαγορεύει την πολιτική αυτή είναι ότι όλες οι ανεπτυγμένες ναυτικές χώρες διατηρούν κάποια μορφή προστασίας της άκτοπλοϊας τους, ενώ το ένα τρίτο των άκτοπλοϊκών μεταφορών της Βρετανίας και το ήμισυ των μεταφορών ανεφοδιασμού της Βορ. Θαλάσσης διεξάγονται από ξένα πλοία.

Τό Συμβούλιο των Βρετανών έφοπλιστών μολονότι δέχεται τη σοβαρότητα του ναυτεργατικού προγράμματος περί των συνθηκών της Βρετανικής άκτοπλοϊας, δεν συμφωνεί επί των προτεινόμενων μέτρων θεραπείας. Πιστεύει ότι αντί του προτεινόμενου προστατευτισμού συμφερωτέρα είναι η προσφυγή στο φιλελεύθερο σχέδιο της συμμετοχής του βρετανικού έφοπλισμού στην Ευρωπαϊκή άκτοπλοία στις περιοχές που τώρα απαγορεύονται. Καί ζητά από την Κυβέρνηση να ενεργήσει, είτε μεμονωμένα είτε στο πλαίσιο της ΕΟΚ, ώστε οι ευρωπαϊκές άκτοπλοϊκές μεταφορές να άνοιχτούν στα βρετανικά πλοία. Βέβαια σε περίπτωση άποτυχίας δεν πρέπει να αποκλειστούν τα αντίμετρα κατά των πλοίων των χωρών που οι άγορές τους δεν τους είναι άνοιχτές. Άλλα γενικά κάθε μέτρο που άφορά την άκτο-

πλοία ή τον προστατευτισμό πρέπει να λαμβάνεται με μεγάλη σύνεση και άφου έξασφαλισθεί ότι δεν θα έχει αντίκτυπο στη βρετανική ποντοπόρο ναυτιλία, ή όποια κυρίως εργάζεται στις μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών.

ΓΕΦΥΡΩΣΕΙΣ

Στήν προσπάθεια ν' άποκτήσουν εύκολες και ταχείες συνδέσεις με τις άγορές της Δυτικής Ευρώπης οι Σουηδοί μηχανεύονται κατά καιρούς διάφορες ριζοσπαστικές λύσεις επιβαλλόμενες από τις έδαφολογικές συνθήκες της περιοχής. Δεδομένου δέ ότι στην έπαφή με την ήπειρωτική Ευρώπη παρεμβάλλονται τα Δανικά νησιά, οι λύσεις προϋποθέτουν κατ' ανάγκην κοινές αποφάσεις της Σουηδίας και της Δανίας. Έτσι τώρα τελευταία οι κυβερνήσεις των δύο χωρών άρχισαν ν' αντιμετώπιζουν και πάλι τόσο την κατασκευή ενάερας γέφυρας μεταξύ Μάλμο και Κοπενχάγης όσο και τη διάνοιξη σήραγγας μεταξύ του σουηδικού Έλσινγκμποργκ και του Δανικού Έλσινγκορ που άποτελούν τα πλησιέστερα σημεία στο στενό Όρεσουντ που χωρίζει τις δύο χώρες. Σημειωτέον ότι η γεφύρωση του στενού άποτελεί μόνιμο σχεδόν σουηδικό αίτημα τό όποιο στο διάστημα του τελευταίου αιώνα έχει έπαναφερθεί πολλές φορές στην ήμερησία διάταξη, με πιο πρόσφατη την πρόταση του 1973 για την κατασκευή μεγάλης γέφυρας. Την πρόταση αυτή είχε άπορρίψει τότε η Δανική Βουλή, έλπίζεται όμως ότι αυτή τη φορά θα δείξει μεγαλύτερη κατανόηση, ώστε τό έργο επί τέλους να φθάσει σε στάδιο όριστικής αποφάσεως.

Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Έπί τάπητος και πάλι τό περίφημο θέμα της συνδέσεως της Μάγχης. Η πρόσφατα ιδρυθείσα Ένωση για τη μελέτη και την προαγωγή μιάς μόνιμης συνδέσεως διά της Μάγχης, πραγματοποίησε στις 15 Μαρτίου στο Παρίσι, την πρώτη της γενική συνέλευση, στην όποία εκτός από τα ιδρυτικά μέλη της (τοπικοί παράγοντες, χρηματοδοτικές όργανώσεις, εταιρίες μελετών) παρέστησαν και εκπρόσωποι των εμπορικών και βιομηχανικών έπιμελητηρίων προς έπιβεβαίωση της

αντιλήψεως ότι τό σχέδιο της Μάγχης άποτελεί τό σύμβολο της προσεγγίσεως των ευρωπαϊκών έθνών.

Δέν είναι βέβαια ή πρώτη φορά που άνακινείται τό ζήτημα, τό όποιο κατά καιρούς έχει θεωρηθεί είτε σαν μεγαλεπήβολο σχέδιο είτε σαν ουτοπία. Πάντως όλοι οι ένδιαφερόμενοι φαίνεται να τελούν έν γνώσει τόσο των τεχνικών και οικονομικών προβλημάτων όσο και των συνεπειών που μιά μόνιμη σύνδεση θα παρουσιάσει στον τομέα της άπασχολήσεως και οικονομίας, ιδιαίτερος σε όρισμένες ναυτικές και λιμενικές περιοχές. Γι' αυτό και κάθε φορά που άναζητείται ή καλύτερη λύση, τό μόνο σημείο στο όποιο συμφωνούν όλοι είναι ότι τουλάχιστον δεν πρόκειται για άνυπαρκτο πρόβλημα.

ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Πέρα από τη σημερινή τρίτη γενιά των κρουαζιεροπλοίων που περιλαμβάνει σκάφη 30-45 χιλιάδων τόννων με δυναμικότητα 1500-1800 έπιβατών, οι ειδικοί προετοιμάζονται ήδη για μιά «τέταρτη γενιά» που θα λύσει ίσως τα οικονομικά προβλήματα του παρόντος.

Όπως δημοσιεύθηκε στον τύπο, πρόκειται για σχέδιο που προωθεί έξειδικευμένος Νορβηγικός οίκος και άναφέρεται σε ένα ιδιόρρυθμο περιηγητικό σκάφος που έλαβε ήδη τό όνομα «Φοίνιξ». Τό νέο κρουαζιερόπλοιο θα μπορεί να παραλαμβάνει τέσσερις χιλιάδες (4.000) έπιβάτες, οι όποιοι θα έδιαίτωνται σε τέσσερα πυργωτά ύπερκατασκευάσματα που θα βρίσκονται έπάνω σε ένα άπλης κατασκευής σκάφος, μήκους 377 μέτρων και χωρητικότητος 250.000 τόννων γκρός. Όλες οι καμπίνες θα είναι έξωτερικές και έπάνω στο κύριο κατάστρωμα, κατανεμημένες στα τέσσερα συγκροτήματα που έχουν έξωτερική μορφή μπλόκ πολυκατοικιών, ένώ τό κεντρικό τμήμα του πλοίου θα χρησιμεύει για τις κοινόχρηστες ύπηρεσίες ψυχαγωγίας, διατροφής κλπ.

Μολονότι τό νέο πλοίο δεν φαίνεται ιδιαίτερα έλκυστικό και κατηγορείται έξάλλου ότι περιορίζει τις σημεινές δυνατότητες άνέτων καμπινών και προσφοράς μεγάλης έκτασεως ύπηρεσιών διασκεδάσεως και άναπαύσεως, θεωρείται έντούτοις ότι μπορεί να προσφέρει τεράστιες εύκαιρίες ύψηλης άπο-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)
TELEX: 244171, 245082
GROPELINGER HEERSTR, 254
28 BREMEN 21

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

δόσεως λόγω του υπερδιπλασίου αριθμού των επιβατών και της νέας δομής υπηρεσιών που παρουσιάζει η πρωτοποριακή κατασκευή του.

Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ

Παρά την κάλυψη των περισσότερων πετρελαιοπηγών του Ιράν για την προστασία τους από τις αεροπορικές επιθέσεις των Ιρακινών και τις διαβεβαιώσεις των αρμοδίων ότι δεν διαρρέει πετρέλαιο προς τη θάλασσα του Κόλπου, δικαιολογημένα ή ανατριχιαστική αεροφωτογραφία που έδειχνε μία πετρελαιοκηλίδα στο μέγεθος του... Βελγίου προκάλεσε πανικό στα Αραβικά Εμιράτα. Άλλα φαίνεται πως τό κακό δεν ήταν τόσο μεγάλο, δεδομένου ότι δεν επρόκειτο ακριβώς για πετρελαιοκηλίδα αλλά για μία ιριδιζούσα επιφάνεια ελαχιστότατου πάχους που δεν ήταν τόσο επικίνδυνη. Έξωλλου η προσεκτική επιθεώρηση των αγορών τροφίμων και ιδίως των ιχθυαγορών διασκέδασε τον αρχικό πανικό που είχε οδηγήσει στα εμφιαλωμένα νερά και στα άλλα έκτακτα μέτρα του Μπαχρέν και του Κατάρ.

Ήδη πάντως Αμερικανοί ειδικοί εκπαιδεύουν τον πληθυσμό των Εμιράτων στη χρήση των διαλυτικών - απορρυπαντικών. Έπειδή ένα μεγάλο τμήμα της πετρελαϊκής επιφανείας εξαιμίζεται, η ρύπανση τελικά θα παραμείνει με τη μορφή γλοιώδους πίσσας, εναντίον της οποίας η προστασία των άκτων θα απαιτήσει την τοποθέτηση πολλών σειρών διαφραγμάτων σε διαφορετικά ύψη. Η ιδιαίτερη προσοχή φυσικά δίνεται στην προστασία των εγκαταστάσεων αφαλάτωσης του ύδατος της Σάρζας και του Ντουμπάι που αποτελεί ζήτημα υπάρξεως για την ανυδρή εκείνη περιοχή.

Ομολογουμένως πολύ ακριβά πληρώνουν τα Εμιράτα τον Πόλεμο των βορείων γειτόνων τους.

ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ

Η μέ τα σύγχρονα τηλεπικοινωνιακά μέσα συνεχώς διαφοροποιούμενη υπηρεσία του ασυρμάτου των εμπορικών πλοίων, απασχολεί όλο και περισσότερο τους αρμοδίους όλου του κόσμου.

Στην Αμερική η Όμοσπονδιακή Τηλεπικοινωνιακή Επιτροπή άρχισε ήδη μία προσπάθεια απλουστεύσεων των σχετικών κανονισμών, ώστε να επιτρέπεται στους αξιωματικούς ασυρμάτου να πραγματοποιούν εργασίες συντηρήσεως κατά τις ώρες της εργασίας τους, έφ' όσον τό ζητήσει ο πλοίαρχος.

Τήν τροποποίηση αυτή ζήτησε η Ναυτιλιακή Διοίκηση με σκοπό την καλύτερη χρησιμοποίηση του προσωπικού. Συγκεκριμένα η αίτηση αναφέρεται στο να επιτραπεί στους ραδιοηλεκτρονικούς των πλοίων ν' αναλάβουν επισκευές με την ευθύνη του πλοίαρχου, σε σημεία και χώρους που βρίσκονται μακριά από τη θέση του κυρίου πομπού ασυρμάτου του πλοίου. Αυτό φυσικά θα επιτρέπεται με την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζεται η εκτέλεση ικανοποιητικής φυλακής ασυρμάτου είτε με τη λειτουργία συμπληρωματικών μεγαφώνων είτε με τη χρησιμοποίηση φορητών δεκτών. Ο νέος κανονισμός θα εφαρμόζεται σε πλοία που διαθέτουν ραδιοηλεκτρονικό σταθμό και ταξιθεύουν στη ζώνη των 405 KHz έως 500 KHz.

ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΟΡΘΟΔΟΞΙΑ

Ένα από τα πλέον θαυμαστά φιλολογικά μνημεία της Βυζαντινής ύμνογραφίας και μουσικής, έγινε ακρόαση για κάθε Έλληνα και Όρθόδοξο, μέσα από τα άγια των αγίων της Βασιλίδος, κατά ηχογράφηση και καλλιτεχνική επιμέλεια του κ. Γρ. Στάθη, του Ιδρύματος Βυζαντινής Μουσικολογίας, χάρη στην πρωτοβουλία και χορηγία των γνωστών έφοπλιστών μας κ.κ. Άλεξάνδρου Φίλωνος, Κώστα Καρρά, Μιχάλη Περατικού και Ιωάννη Χατζηπατέρα.

Πρόκειται για δύο φωνογραφικούς δίσκους ολοκλήρου της Ακολουθίας του Ακάθιστου Ύμνου στην Παναγία των Βλαχερνών και της Σταυροπροσκυνήσεως στον Πατριarchικό ναό των Κωνσταντινουπόλεως, που μεταφέρουν όλη τη συγκίνηση και την άσπείρευτη μεγαλοπρέπεια της Βυζαντινής εκκλησιαστικής παραδόσεως στον Έλληνισμό άπανταχού της γής.

Τό Σχόλιο του 15θήμερου

Παλιά ξέραμε μόνο τα κλασικά ξενοδοχεία, που με τη διεθνή καθιερωμένη ονομασία των hotels παρείχαν κατάλυμα στους ξένους. Στην εποχή μας η κατακλυσμιαία παρουσία του αυτοκινήτου δημιουργήσε και τα motels για τους διαβατικούς αυτοκινητιστές. Τώρα μία τρίτη γενιά που μάς έρχεται απ' τό θαλασσινό χώρο, αναφέρεται στα floatels, τα πλωτά ξενοδοχεία, που τά έκανε απαραίτητα η εξυπηρέτηση των εργασιών εξορύξεως του υποθαλασσίου πλούτου και βασικά του πετρελαίου. Οι πλωτές εξέδρες διατρύσεως, τά άλλως καλούμενα πλωτά γεωτρήματα, απασχολούν, ως γνωστόν, ένα πολυπληθές προσωπικό. Η φιλοξενία του στις ειδικές εγκαταστάσεις που διαθέτει ή ίδια ή εξέδρα, φαίνεται ότι δεν ικανοποιεί ούτε από πλευράς ασφαλείας ούτε από πλευράς ανέσεως.

Γιά τό λόγο αυτό ή προσοχή στράφηκε προς τά floatels, αρκετά από τά όποια ναυπηγήθηκαν ή ναυπηγούνται τώρα στην Ιταλία και στη Σουηδία. Τά σκάφη αυτά μπορούν νά φιλοξενήσουν περί τά 150 άτομα, μέ υπηρεσίες ξενοδοχείου, εστιατορίου, βιβλιοθήκης, γυμναστηρίου, νοσοκομείου κλπ. Μέ εξαιρετικά επιμελημένη έσωτερική κατασκευή, διαρρύθμιση και διακόσμηση, παρέχουν πλήρη άνεση στους διαμένοντες. Γι' αυτό μάλιστα, και εκτός της συνδέσεώς τους μέ τά πλωτά γεωτρήματα, προτείνονται και γιά την πιό ένδεδειγμένη έναλλακτική λύση σε περιπτώσεις επειγόντων οικιστικών προβλημάτων.

Λένε ότι οι πρωτόγονοι άνθρωποι που ζούσαν στις όχθες των ποταμών και των λιμνών, πασάλωναν τις κατοικίες τους μέσα στο νερό γιά νά φυλαχτούν απ' τά άγρια θηρία. Νά λοιπόν πού ξαναγυρίζουμε στις ρίζες μας. Όχι βέβαια γιά νά φυλαχτούμε απ' τά καυμένα τά άγρια ζώα, αλλά γιά νά σωθούμε απ' τό άγριότερο θηρίο πού μάς απειλεί στην εποχή μας: τό ίδιο μας τόν πολιτισμό.

(215) 535-1000
(215) 947-2096
Telex: 831704
Cable Helship Pha

HELLAS SHIP SUPPLY CO., INC.

4440 NORTH BELGRADE STREET
PHILADELPHIA, PA. 19137

(912) 233-2544
(912) 352-3540
Telex: 546494
Cable Hellasup Sav

HELLAS SUPPLY INC.

529 WEST RIVER STREET

SAVANAH, GA. 31402

Offering 24 hour 7 day per week dependable service from both offices stocking a complete line of Deck Engine Cabin and Steward Provisions.

Kathleen Glatts
Antony Chokas

Mike Provatas

PICCARD HELLAS DIVERS

HIOTIS BROS & Co.

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

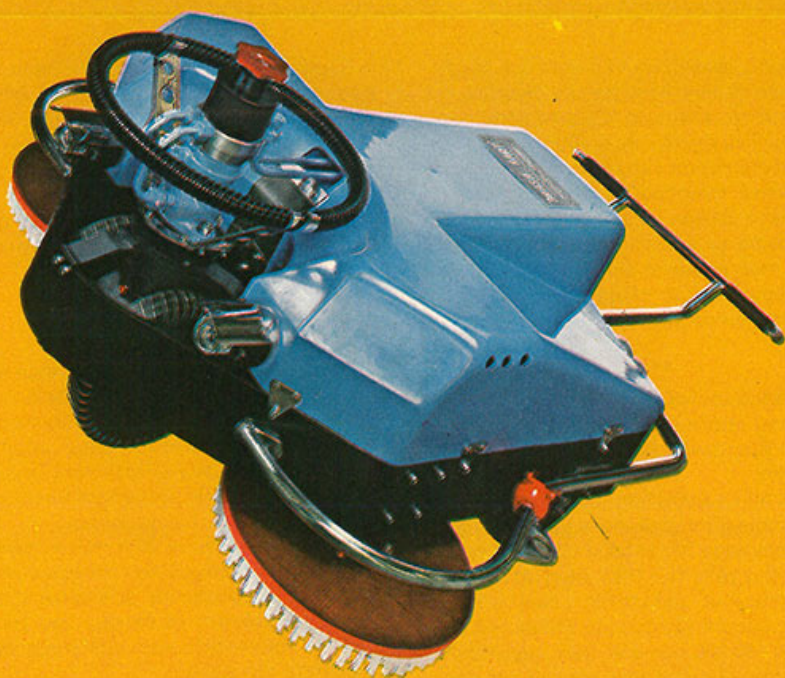
SERVICES:

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

DIVERS TEAM
CAN SEND ABROAD
ON REQUEST

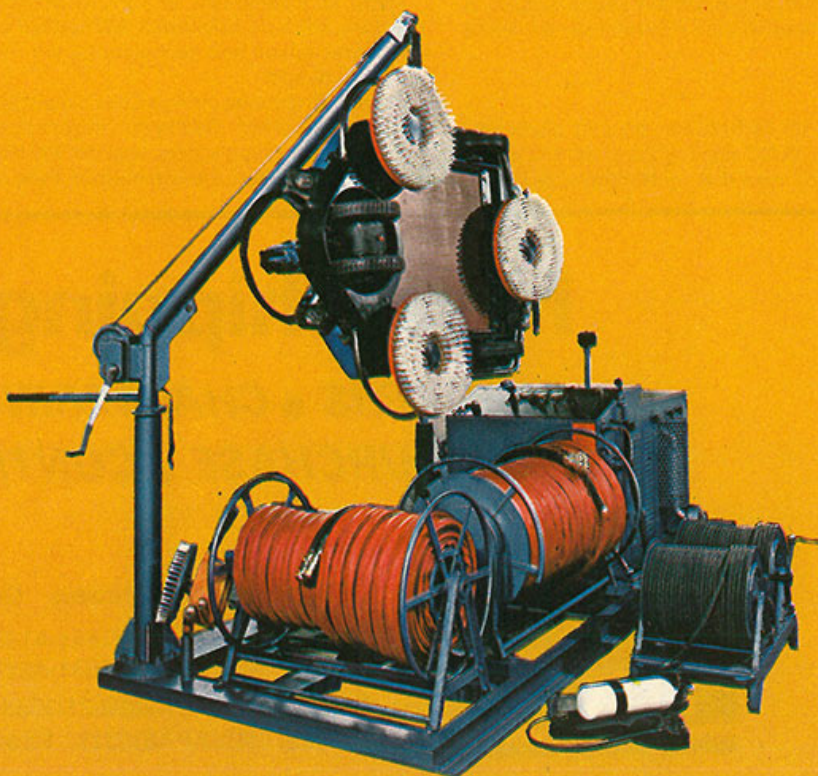
PERMANENT SERVICE
STATIONS

- PIRAEUS
- LAVRION
- PYLOS



NEW BRUSH KARTS FOR LAID UP VESSELS

Ἡ μικρότερη προσφορά δέν εἶναι πάντα κριτήριο



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

Η αγορά εμφανίζεται περισσότερο ευνοϊκή για τους πλοιοκτήτες μικτών σκαφών, οι οποίοι κατά το τελευταίο εξάμηνο επαναλειτούργησαν ένα σημαντικό αριθμό από τα άργυντα combination carriers.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι τα παροπλισμένα μικτά σκάφη στις αρχές 'Απριλίου μειώθηκαν σε 41, χωρητικότητας 4,9 εκατομ. τον. d.w. που σημαίνει ότι περίπου το 30% των άργουντων πρό εξαμήνου σκαφών έχουν τεθεί ήδη σε επαναλειτουργία.

Πλεόνασμα τονάζ διαβλέπουν ότι θα διατηρηθεί στα μπάλκ κάρριερς μεγέθους «πάναμαξ» οι Βρεταννοί «Ντριοϊρι» μέχρι τα τέλη του 1986.

Μέ 138 υπό ναυπήγηση μπάλκερς «πάναμαξ» τα οποία θα παραδοθούν μέχρι το 1986 και μέ πλεόνασμα της τάξεως των 10 εκατομ. τον. d.w. στα τέλη του 1983, υφίσταται κατά τους βρεταννούς μελετητές μικρή έλλειψη για εξισορρόπηση της αγοράς στα σκάφη μεγέθους 50 - 80.000 τον. d.w. πριν παρέλθουν τουλάχιστον 20 μήνες από σήμερα και πάντοτε υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα παραγελθούν νέα σκάφη.

Μείωση εμφανίζεται για τρίτο συνεχή μήνα στον όγκο του παροπλισμένου τονάζ σε παγκόσμια κλίμακα. Το σύνολο των άργουντων σκαφών στις αρχές 'Απριλίου έφθανε τα 1.628, χωρητικότητας 80,2 εκατομ. τον. d.w., έναντι 1.681 σκαφών 82,7 εκατομ. τον. d.w. τον προηγούμενο μήνα.

Τη μεγαλύτερη βελτίωση εμφάνισαν τα άργουντα σκάφη ξηρού φορτίου τα οποία μειώθηκαν κατά 47 και ανέρχονται σε 1.210 χωρητικότητας 15 εκατομ. τον. d.w., ενώ τα δεξαμενόπλοια μειώθηκαν μόνον κατά 8, από τα οποία τα μισά οδηγήθηκαν για διάλυση.

Ενώ το υφιστάμενο σήμερα πλεόνασμα σκαφών VLCC υπολογίζεται σε 175 σκάφη, 51 εκατομ. τον. d.w., οι Νορβηγοί μελετητές

Finn Engelsen του Μπέργκεν διατείνονται ότι, εφόσον συνεχισθούν αμείωτες οι διαλύσεις των μεγάλων δεξαμενοπλοίων, θα υπάρξει από τις αρχές του 1986 μία αισθητή εξισορρόπηση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης και οι ναύλοι των μεγάλων τάνκερς θα κυμαίνονται περί των 12.500 δολαρίων ήμερησίως, ναύλος άνεκτός με τις τρέχουσες τιμές των VLCC's.

Ο υποδιευθυντής της China Foreign Trade Corporation σε πρόσφατες δηλώσεις του υποστηρίζει ότι παρά τις συνεχιζόμενες αγορές πλοίων από τους Κινέζους, υπάρχει τεράστιος όγκος εισαγομένων και εξαγομένων προϊόντων που θα μεταφέρονται με ναυλομένα πλοία ξένων συμφερόντων.

Υπενθυμίζεται ότι το 90% του κινεζικού εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου μεταφέρεται διά θαλάσσης και οι Κινέζοι εξετάζουν την πιθανότητα να θέσουν υπό ένιαιο φορέα τις ναυτιλιακές και ναυλωτικές δραστηριότητες της χώρας.

Στό επίπεδο των 5,5 εκατομ. τόννων τοποθετούνται οι προσεχείς αγορές αραβοσίτου της Νοτίου 'Αφρικής, από τους οποίους οι 1,3 εκατομ. τόννοι προορίζονται για τα γειτονικά αφρικανικά κράτη. Οι εισαγωγές για τη νοτιοαφρικανική αγορά θα διακινήθουν μέσω των λιμένων του Ντάρβαν, Κέηπ Τάουν και 'Ηστ Λόντον, ενώ οι ποσότητες που προορίζονται για τα υπόλοιπα κράτη θα περάσουν από το λιμένα Πόρτ. 'Ελίζαμπεθ.

Παρά τις πιέσεις των 'Ιρανών, μειώθηκαν και πάλι, κατά τις τελευταίες εβδομάδες οι ποσότητες άργου που προορίζονται για την ιαπωνική αγορά.

Πηγές της αγοράς υπολογίζουν ότι οι ήμερησιες εξαγωγές Περσικού πετρελαίου προς 'Ιαπωνία κυμαίνονται περί τα 300.000 βαρέλια και έν άψει του κλεισίματος ενός ά-

ριθμού ιαπωνικών διύλιστηρίων το επόμενο δίμηνο για εργασίες συντηρήσεως, δεν αναμένεται αύξηση των φορτώσεων προς 'Ιαπωνία κατά το επόμενο τρίμηνο.

Οι Λιβεριανές 'Αρχές έστερνίζονται την πρόταση του IMIF για τη δημιουργία διαλυτηρίου στην Μονρόβια.

Σύμφωνα με μελέτη του IMIF, η Λιβερία προσφέρεται για τη δημιουργία βιομηχανίας διαλύσεως πλοίων λόγω του φθηνού εργατικού δυναμικού και της υφισταμένης αγοράς σκράπ και χαλύβδινων προϊόντων, ενώ ο υπό λιβεριανή σημαία στόλος μπορεί να παράσχει ένα σημαντικό αριθμό πλοίων του για διάλυση.

Οι δύο γίγαντες της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας που συνεχώς ανταγωνίζονται για την απόκτηση νέων παραγγελιών αποφάσισαν να συζητήσουν από κοινού τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος τους.

Αντιπρόσωποι της 'Ιαπωνίας και της Κορέας θα εξετάσουν από κοινού τα θέματα κοστολογίου, συναλλαγματικών ισοτιμιών και έπιτοκίων που άπτονται της κατασκευής ενός μεσαίου μεγέθους μπάλκ κάρριερ, ενός πρόντακτ κάρριερ των 30.000 τον. d.w. και ενός μεγαλύτερου δεξαμενοπλοίου σε μία προσπάθεια να τεθεί κάποιο όριο στις τιμές που απαιτούνται για να καλυφθεί το πραγματικό σημερινό κόστος κατασκευής καθενός από τους παραπάνω τρείς διαφορετικούς τύπους πλοίων.

Νοτιοκορεάτες πρόεδροι και γενικοί διευθυντά ναυπηγικών μονάδων περιοδεύουν άνά τον κόσμο σε άναζήτηση παραγγελιών για να διατηρήσουν σε λειτουργία τα συγκροτήματά τους.

Μέχρι στιγμής οι πληροφορίες φέρουν τους έφοπλιστάς άποφεύγοντας να αναλάβουν νέες άποχρεώσεις σε νεότευκτα, οι άποίες θα είναι καταστροφικές για όλους και συμπεραίνουμε ότι τό ενδιαφέρον των ναυπηγείων θα συγκεντρωθεί προς τη ναυπήγηση πλωτών έξεδρών και βιομηχανικών κατασκευών.

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



Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

ΠΙΝΑΚΑΣ I

Τιμές Δολλαρίου

Τόν 'Απρίλιο παρατηρήθηκε μία κάποια σταθερότητα στην τιμή του δολλαρίου και στις διακυμάνσεις της ισοτιμίας του προς τα άλλα νομίσματα. Η μείωση της ανεργίας στις 'Ηνωμένες Πολιτείες που προβλέπεται να πέσει στο 7,7% έναντι 12% το 1983 και η υψηλή απόδοση των καταθέσεων σε Εύρω-δολάρια, διατηρεί το ενδιαφέρον των επενδυτών στο δολλάριο και συγκρατεί την τιμή του σε υψηλά σχετικά επίπεδα.

Εξετάζοντας την οικονομία των ΗΠΑ βλέπουμε ένα δείκτη πληθωρισμού 5%, μία αύξηση του άκαθαρίστου εισοδήματος περί το 4,5% (από τα υψηλότερα του Δυτικού κόσμου) αλλά και ένα παθητικό ισοζύγιο πληρωμών που πρόβλεπεται να φθάσει τα 60 δις. δολλάρια κατά το 1984. (40 δις. δολλάρια το 1983). Αυτή η πιθανή εξέλιξη και το προβλεπόμενο άνοιγμα στον Κρατικό προϋπολογισμό που κατά όρισμένους οικονομολόγους μπορεί να φθάσει τα 200 δις. δολλάρια αναγκάζει τις νομισματικές αρχές και την όμοσπονδιακή τράπεζα να διατηρούν τα επιτόκια σε υψηλά επίπεδα.

Ίαπωνία

Την σημαντικότερη βελτίωση των οικονομικών συνθηκών παρουσιάζει η Ίαπωνία, η οποία προβλέπεται να έχει ένα ενεργητικό υπόλοιπο στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών της της τάξεως των 24 δις. δολλάρων (21 δις. το 1983) και ποσοστό πληθωρισμού που δεν προβλέπεται να ξεπεράσει το 3% έναντι 1,9% το 1983.

Δυτ. Γερμανία

Ο ρυθμός ανόδου του άκαθαρίστου εθνικού εισοδήματος της όμοσπονδιακής Γερμανίας προβλέπεται να κυμανθεί μεταξύ 2,5-3% κατά το τρέχον έτος, το ανώτερο ποσοστό μεταξύ των Ευρωπαϊκών κρατών, ενώ η αύξηση του τιμαριθμού δεν θα ξεπεράσει το 3% που είναι το χαμηλότερο ποσοστό μετά την 'Ελβετία. Το ενεργητικό υπόλοιπο της χώρας από τις εξωτερικές συναλλαγές της θα φθάσει τα 5 δις. δολλάρια (3,3 δις. δολ. το 1983) και το μόνο αρνητικό σημείο στην οικονομία είναι το σχετικά υψηλό ποσοστό ανεργίας που προβλέπεται να παραμείνει στα πλαίσια του 9%.

δολ. το 1983) και το μόνο αρνητικό σημείο στην οικονομία είναι το σχετικά υψηλό ποσοστό ανεργίας που προβλέπεται να παραμείνει στα πλαίσια του 9%.

Βρεταννία

Κατά το 1984 παρ' όλες τις αντίξοες συνθήκες, τις απεργίες των ανθρακωρύχων κλπ., προβλέπεται συνέχιση της ανόδου του άκαθαρίστου εθνικού εισοδήματος στα πλαίσια του 2,5% με εξισορροπημένο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών. Το ποσοστό της ανεργίας θα παραμείνει στα υψηλά επίπεδα του 13% και ο τιμαριθμός προβλέπεται να φθάσει περί το 6% έναντι 4,6% το 1983.

Γαλλία

Υπάρχει μία σχετική βελτίωση στην οικονομία της Γαλλίας. Το ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών θα ισορροπηθεί το 1984, ενώ ο πληθωρισμός πιστεύεται να περιορισθεί στο 7,5% έναντι 9,4% το 1983. Αντίθετα η ανεργία προβλέπεται να αυξηθεί από το ήδη υψηλό επίπεδο των 8,8% σε 9,5%.

Ίταλία

Βελτιώσεις παρουσιάζει η οικονομία της Ίταλίας σε όλους τους τομείς. Το άκαθαρίστο εθνικό εισόδημα προβλέπεται να ανέλθει στο 1,5% έναντι ποσοστού -1,5% το 1983. Ο υψηλός ρυθμός πληθωρισμού που κυμάνθηκε περί το 15% το 1983 θα πέσει στο 12% ενώ η ανεργία που παρουσιάζει τάσεις ανόδου προβλέπεται να ξεπεράσει το 10,5%.

Δυστυχώς στη χώρα μας, προς το παρόν δεν μπορούμε να σημειώσουμε κάποια βελτίωση των οικονομικών δεδομένων, ενώ η δραχμή κατά την υπό εξέταση περίοδο συνέχισε μία μικρή υποχώρηση έναντι των ευρώ-παϊκών νομισμάτων και αισθητή πτώση έναντι του αμερικανικού δολλαρίου.

	26.3.84	25.4.84
Λίρα 'Αγγλίας	1.4450	1.4120
Φρ. 'Ελβετίας	2.1580	2.2110
Μαρ. Γερμαν.	2.6080	2.6778
Φρ. Γαλλίας	8.0120	8.2250
Λίρ. Ίταλίας	1617.25	1658.3747
Γιέν Ίαπωνίας	225.68	225.7846

ΠΙΝΑΚΑΣ II

Επιτόκια (Λονδίνου)

	26.3.84		
Μήνες	1	3	6
Δολ.	10 9/16	10 3/4	11 1/16
Μαρ. Γερμ.	5 9/16	5 11/16	5 7/8
Λίρ. 'Αγγ.	8 7/8	8 7/8	9
Φρ. 'Ελβ.	3 13/16	3 13/16	3 15/16
Φρ. Γαλ.	13 1/4	15	15 3/4
	25.4.84		
Μήνες	1	2	3
Δολ.	9 11/16	11	11 5/6
Μαρ. Γερμ.	5 1/2	5 11/16	5 7/8
Λίρ. 'Αγγ.	8 5/8	8 7/8	9 1/8
Φρ. 'Ελβ.	3 1/2	3 13/16	3 7/8
Φρ. Γαλ.	12 1/4	12 7/8	13 5/6

ΠΙΝΑΚΑΣ III

Δραχμή (τιμές Fixing)

	26.3.84	25.4.84	Διαφορά
Δολλάριο	103.110	106.175	+ 2,97
Γερμ. Μάρ.	39.558	39.572	+ 0,04
Λίρ. 'Αγγλ.	148.750	149.720	+ 0,65
Φρ. 'Ελβ.	47.770	47.908	+ 0,29
Φρ. Γαλ.	12.835	12.875	+ 0,31
Λίρ. Ίταλ.	6.378	6.404	+ 0,41

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

Ο λιμήν του Πειραιώς

Παράταση χρόνου άνεγκύσεως ναυαγίου

Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς παρέτεινε για τέσσερις, ακόμη, μήνες το χρόνο άνεγκύσεως του ναυαγίου «RASSA SAYANG» πρώην «GOLDEN MOON» ικανοποιώντας, μερικώς, σχετικό αίτημα της εταιρίας «Έλευθ. Σωτηρόπουλος και Σία» Ε.Ε.

Το αίτημα της εταιρίας ήταν για παράταση του χρόνου άνεγκύσεως για έξι ακόμη μήνες.

Η προηγούμενη παράταση έληξε στις 11 'Απριλίου 1984 και η δοθείσα νέα λήγει στις 7 Αυγούστου.

Με την παράταση απαλλάσσεται, ταυτόχρονα η εταιρία από την καταβολή των σχετικών δικαιωμάτων υπέρ του ΟΛΠ.

Η παραμονή πλοίων σε έπισκευαστικές θέσεις

Παρατάθηκε από τον Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς η παραμονή του κρουαζιεροπλοίου «OCEAN ISLANDER» σε έπισκευαστική θέση επί ένα ακόμη μήνα, ήτοι από 1-31 Μαΐου για να συνεχίσει τις μετασκευαστικές του εργασίες.

Η παράταση δίδεται σύμφωνα με τη διάταξη 5/5 του άρθρου 5 του κανονισμού και Τιμολογίων Δικαιωμάτων επί πλοίων

και πλωτών ναυπηγημάτων, που καθορίζει μειωμένο τιμολόγιο.

Έξ άλλου δέν ανακλήθηκε η αρχική έγκριση, που αφορά την ειδική σύμβαση μειωμένου τιμολογίου για το μετασκευαζόμενο έπιβατηγό - όχηματαγωγό πλοίο «FLAVIA» παρά την αντίθετη άποψη της αρμοδίας υπηρεσίας του ΟΛΠ.

Διαπιστώθηκε ότι συνεχίζονται οι εργασίες έκτεταμένης μετασκευής του.

Τό κτίριο του ΟΛΠ για τους έργαζόμενους

Τό κτίριο των έργαζομένων του θα ανέγειρει ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς στο οικόπεδό του, που βρίσκεται στη διασταύρωση των οδών Αιγάλεω και Κάστορος.

Ήδη ελήφθη, κατ' αρχήν απόφαση από τό Διοικητικό Συμβούλιο του Όργανισμού και έγκρίθηκαν τά σχέδια.

Τό κτίριο, σύμφωνα μέ τά έγκριθέντα σχέδια, θα είναι έξαώροφο και θα περιλαμβάνει:

Αίθουσα διαλέξεων, παιδικό σταθμό, παιδική χαρά, έστιατόριο, χώρο πάρκινγκ και γραφεία για όλες τις συνδικαλιστικές οργανώσεις των έργαζομένων στον Όργανισμό.

Η συνολική επιφάνεια των κτιριακών εγκαταστάσεων θα φθάνει τά 2.300 τετρ. μέτρα.

Συγκροτήματα γραφείων θα άποκτήσει ο ΟΛΠ.

Νέους κτιριακούς χώρους σχεδιάζει να άποκτήσει ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς, που θα ανακουφίσει τό στεγαστικό πρόβλημα των υπηρεσιών του.

Ήδη έγκρίθηκε η κατασκευή όρόφων στο κτίριο συνεργείων μηχανημάτων, στην περιοχή Καστρακίου, και η όλοκλήρωση του γιαπιού της άποθήκης στον προβλήτα ΙΙΙ.

Τά δύο έργα θα δώσουν στον Ο.Λ.Π. 12.000 τετρ. μέτρα στεγασμένων χώρων και είναι προϋπολογισμού δαπάνης 320 έκατομ. δραχμών.

Στό κτιριακό συγκρότημα του προβλήτα ΙΙΙ θα στεγασθούν, πέρα από τις υπηρεσίες του ΟΛΠ και υπηρεσίες του Τελωνείου και του Λιμεναρχείου.

Σύντομα

Έγκρίθηκε από τον Ο.Λ.Π. πίστωση 12.500.000 δρχ. για την προμήθεια από τη Ζήμενς, ανταλλακτικών και εξαρτημάτων για τις τρεις γερανοέφυρες κοντέινερς.

● Έγκρίθηκαν από τον ΟΛΠ κονδύλια, συνολικού ύψους 4 έκατομ. δραχμών, για την πληρωμή έκτελεσθέντων στο λιμάνι έργων.

● Πίστωση 2 έκατομ. δραχμών έγκρίθηκε για την έκτέλεση εργασιών έπισκευής των 50 κυψελών του Σιλό του κεντρικού λιμένος.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Συνολική άξία 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 αντιπροσώπους των:

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

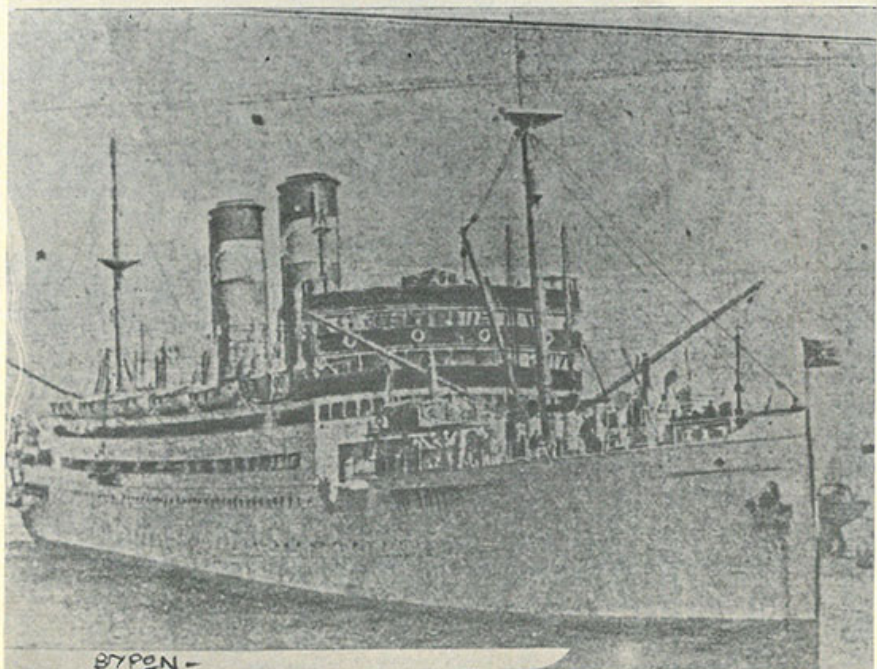
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΕΜΠΕΙΡΙΚΩΝ — ΕΝΑ ΠΡΟΣΦΑΤΟ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΕΡΓΟ

Αυτές οι βιογραφίες των μεγάλων οικογενειών του έφοπλισμού μας, πέρα από όλα τα άλλα ενδιαφέροντα που παρουσιάζουν, έχουν τό μέγα πλεονέκτημα ότι αποτελούν ανεκτίμητα βοηθήματα για τόν ιστορικό της ελληνικής ναυτιλίας. Ένα τέτοιο λοιπόν πολύτιμο βοήθημα προσφέρει σήμερα τό βιβλίο του κ. Αύγουστου Ν. Έμπειρικού, πού μέ επιμέλεια καί αγάπη συγκέντρωσε από τά οικογενειακά του αρχεία, από ιστορικές μονογραφίες, από αρχεία του Κράτους καί από προφορικές ακόμα διηγήσεις, ένα πλουσιώτατο υλικό χάρη στο όποιο μπόρεσε νά μάς δώσει ολοκληρωμένη τή διακοσάχρονη εποποιΐα πού έγραψε καί γράφει ή μεγάλη Άνδριώτικη έφοπλιστική οικογένεια των Έμπειρικών.

Τό βιβλίο αρχίζει μέ τόν γενάρχη της οικογένειας, Λεονάρδο Μπιρίκο, πού γεννήθηκε στην Άνδρο τό 1765 κι άπόκτησε 7 γιούς καί 2 κόρες, πού αποτέλεσαν τίς ρίζες ενός τεράστιου γενεαλογικού δέντρου άπ' τό όποιο βλάστησε ένα πλήθος διαπρεπών άπογόνων. Μέ ένεργό συμμετοχή στον άγώνα της ανεξαρτησίας οι παλαιοί αυτοί γενάρχες, στέριωσαν στην έλεύθερη πιά Έλλάδα τήν πατρική ναυτική κληρονομιά, ύποδειγματικοί εκπρόσωποι της ελληνικής έφοπλιστικής άνόδου πού στήριξε τήν μετεπαναστατική άστική ανάπτυξη της χώρας. Γιόι καί άπόγονοι Έμπειρίκοι συνέχισαν μέ προσήλωση τή ναυτική επίδοση της οικογένειας καί κυριάρχησαν στον κλάδο τους μέ παγκόσμια σχεδόν άκτινοβολία. Παράλληλα όμως πρωτοστάτησαν στή ζωή του τόπου, διαπρέψαντες σ' όλους τους τομείς του κοινωνικού βίου: Υπουργοί, βουλευτές καί γερουσιαστές, έπιστήμονες καί καθηγητές, μεγαλοεφοπλιστές καί μεγαλέμποροι, τραπεζίτες καί ασφαλιστές, δήμαρχοι καί σύμβουλοι, ακόμα δέ καί άναγνωρισμένοι ποιητές καί λογοτέχνες, λάμπρυναν παντού τό οικογενειακό όνομα. Έκείνο όμως πού μέσα σ' αυτή τήν ποικίλη καί πολυδιάστατη κοινωνική δράση άποτελεί τόν κοινό παρανομαστή των Έμπειρικών στάθηκε ή καθολική σχεδόν συμμετοχή τους στα έργα της κοινωνικής ευποιΐας. Νοσοκομεία, γηροκομεία, σχολεία, άναμορφωτήρια, ιδρύματα προστασίας, ύδραγωγεία, δρόμοι καί ένα πλήθος ακόμα μικρότερων δημόσιων έργων στην Άνδρο καί στην Άθήνα, ιδρύθηκαν, χρηματοδοτήθηκαν καί λειτούργησαν μέ τίς έν ζωή και μετά θάνατον γενναίες προσφορές των μελών της οικογένειας, έτσι πού ή προσωνυμία «Έμπειρικόιο» νά καταστεί συνώνυμη του άγαθοεργού ιδρύματος.

Ίδιαίτερη φυσικά μνεΐα άνήκει στη



Τό υπερωκεάνιο «BYRON» πρώην «ΜΕΓΑΛΗ ΕΛΛΑΣ» καί «ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ», τόν. γκρός 9.272, της Έθνικής Άτμοπλοΐας της Έλλάδος των Υΐών Άνδρέα Γ. Έμπειρικού.

(Άπό «Ναυτικά Χρονικά» Νο. 40/15,8,1932

κυρία ναυτιλιακή δραστηριότητα της οικογένειας Έμπειρικού. Διακόσια τριάντα καί πλέον χρόνια αδιάλειπτης έφοπλιστικής δράσης. Οι φελοϋκες γίνονται μάρκα καί τά μάρκα γίνονται ποστάλια καί φορτηγά, υπερωκεάνια καί σούπερ τάνκερς. Για νά καταδειχθεί τό μέγεθος της έμπειρικέικης συνεισφοράς στην ελληνική ναυτιλία, άρκεί νά μνημονεύσουμε τή συμβολή του Έπαμεινώνδα Έμπειρικού, Υπουργού των Ναυτικών, στην κατάρτιση καί προώθηση του περί θαλασσίας έμπορίας νόμου (ΓΨΙΖ/1910) πού κατά κοινή όμολογία άνοιξε νέους όρίζοντες στη ναυτιλιακή άνάπτυξη της νεώτερης Έλλάδας. Επίσης τήν ίδρυση της «Έθνικής Άτμοπλοΐας» άπό τους γιούς του Άνδρέα Έμπειρικού (Λεωνίδα, Μιχαήλ, Μαρής) πού κυριάρχησε επί εικοσιπενταετία στα ναυτιλιακά μας πράγματα καί ιδίως στα άκτοπλοϊκά της προπολεμικής εποχής. Επίσης τήν ουσιαστική συμβολή στην έφοπλιστική όργάνωση, του Σταματίου Έμπειρικού, ιδρυτικού μέλους καί Προέδρου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπιστών επί μακρά σειρά έτών. Καί ακόμα τή δημιουργία της υπερατλαντικής σύνδεσης της Έλλάδας μέ τά θρυλικά υπερωκεάνια της εποχής, τό «Βύρων» καί τό «Έδισων».

Άκόμα όμως παραστατικώτεροι των άναφορών αυτών είναι οι πίνακες των πλοίων πού παραθέτει ό συγγραφέας στό Β' μέρος του βιβλίου. Τά ίστιοφόρα των γεναρχών Έμπειρικών, ή έγκαιρη προσαρμογή στην άτμήρη ναυτιλία, τά καράβια τους πριν άπ' τόν πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, κατά τή διάρκειά του καί μετά άπ' αυτόν, τά καράβια στην έναρξη του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου. Στόλοι όλόκληροι πού κάλυπταν σχεδόν τό ήμισυ της άνδριακής χωρητικότητας.

Όλα αυτά μέ εύσυνειδησία ιστορικού έρευνητή, μέ συστηματική κατάταξη, μέ πολλά χρήσιμα εύρετήρια καί μέ πλούσιο φωτογραφικό υλικό άναφερόμενο στα φιλανθρωπικά ιδρύματα της οικογένειας, στίς προσωπογραφίες των περισσοτέρων μελών της καί στίς εικόνες των παλιών έμπειρικέικων καραβιών, μάς τά παρέχει τό βιβλίο του κ. Αύγουστου Έμπειρικού μέ τόν τίτλο: «Η ιστορία της οικογενείας των Έμπειρικών». Ένα βιβλίο πού παρά τόν τίτλο του, ξεφεύγει άπό τά πλαίσια της οικογενειακής βιογραφίας καί γίνεται ένα κομμάτι του ναυτικού μας θρύλου, ένα κομμάτι της ελληνικής ιστορίας.

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



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

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK –
WERKSPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

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.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΠΛΟΙΩΝ-ΨΥΓΕΙΩΝ

Μία ενδιαφέρουσα καί προσεγμένη έκδοση του γραφείου Β. ΒΛΑΧΟΥΛΗ πού παρουσιάζει κατά σκάφος, τή παγκόσμια δύναμη του στόλου πλοίων-ψυγείων, χωρητικότητας άνω των 100.000 κυβ. ποδών.

Ένδιαφέροντα στοιχεία σχετικά μέ τή διαμόρφωση του παγκοσμίου στόλου πλοίων-ψυγείων πηγάζουν από τήν αξιόλογη έκδοση του WORLD REEFER REGISTER πού έκπόνησε τό γνωστό γραφείο Β. Βλαχούλη, τό όποιο επί σειρά έτών ασχολείται μέ τίς αγοραπωλησίες πλοίων αὐτῆς τῆς κατηγορίας, μέ βάση τόν Πειραιά καί άξίζει νά σημειωθεί ότι κατά τήν τελευταία όκταετία έχει μεσολαβήσει στή πώληση 43 πλοίων-ψυγείων, αριθμός πού τό τοποθετεί στή κορυφή σέ παγκόσμια κλίμακα στήν κατηγορία των «ρήφερες».

Όπως γνωρίζουν οι άναγνώστες μας από προηγούμενη σχετική άρθρογραφία μας, οι Έλληνες έφοπλιστές έχουν εισχωρήσει δυναμικά κατά τά τελευταία χρόνια καί σ' αὐτόν τόν έξειδικευμένο κλάδο θαλάσσιων μεταφορών, μέ άποτέλεσμα ή σημερινή ελληνόκτητη δύναμη νά αριθμεί 85 πλοία - ψυγεία, χωρητικότητας 29.967.437 κυβ. ποδών, πού τοποθετεί τούς Έλληνες στή δεύτερη θέση παγκοσμίως μετά τούς Ιάπωνες, οι όποιοι έλέγχουν 139 σκάφη, χωρητικότητας 34,5 έκτ. κυβικών ποδών.

Ο παραπάνω ελληνόκτητος στόλος έλέγχεται από 19 εταιρίες οι όποιες διατηρούν 67 πλοία, 24.737.242 κυβ. ποδών υπό τή κυανόλευκο, 12 έγγεγραμμένα στό νηολόγιο του Παναμά καί 4 στό νηολόγιο τῆς Μάλτας, ενώ ανά ένα υπάρχουν έγγεγραμμένα στα νηολόγια τῆς Βρεταννίας καί τῆς Σιγκαπούρης.

Έναντι του παγκοσμίου ωκεανοπόρου τονάζ πλοίων-ψυγείων (άνω των 100.000 κ.π.) πού συνολικά άνέρχεται σέ 622 σκάφη, 195,3 έκτα. κυβ. ποδών, ό ελληνόκτητος στόλος καλύπτει σέ ποσοστό περί τό 15,3% καί κατά τήν τελευταία διετία ξεπέρασε ακόμη καί τήν κραταιά Βρεταννία ή όποια επί σειρά έτών συναγωνίζονταν γιά τά πρωτεία μέ τήν Ιαπωνία.

Δυστυχώς, όπως καί στους άλλους τύπους πλοίων, τό άσθενές σημείο του ελληνικού στόλου ψυγείων είναι ή μεγάλη ηλικία. Έναντι ενός μέσου όρου του παγκοσμίου στόλου 11 έτών, ή μέση ηλικία του ελληνικού φθάνει τά 18,2 έτη καί βάσει τῆς ηλικίας, εάν εξαίρεσουμε τούς μικρούς στόλους τῆς Σομαλίας καί τῆς Γιουγκοσλαβίας, είναι ό γηραιότερος.

Στους παρακάτω πίνακες εμφανίζονται οι δέκα πρώτες χώρες μέ άξιοσημείωτη συμμετοχή στό κλάδο πού έξειδικεύεται στήν μεταφορά εύπαθών φορτίων καί ή άνάλυση του παγκοσμίου στόλου «ρήφερες» βάσει μεγέθους καί ηλικίας.

Χώρα	Άριθ. Πλοίων	Χωρ. Κυβ. Ποδ.	Μέση Ήλικία
Ιαπωνία	139	34.569.081	5,5 έτη
Έλλάς	67	24.737.242	18,2 »
Παναμάς	77	23.293.033	15,8 »
Λιβερία	44	14.985.454	15,7 »
Σοβ. Ένωση	47	14.385.542	8,7 »
Βρεταννία	29	13.629.873	9,5 »
Όλλανδία	35	6.790.660	4,4 »
Σουηδία	9	5.506.845	7 »
Φιλιππίνες	12	4.955.554	16,8 »
Ισπανία	24	3.913.222	5,7 »

Περίοδος ναυπηγήσεως

Χωρητικότης	Μέχρι 1968	1969-72	1973-75	1976-79	1980-83
100-200.000 κ.π.	30	24	15	37	52
200-350.000 κ.π.	99	28	21	37	38
350-500.000 κ.π.	42	41	36	32	36
άνω 500.000 κ.π.	12	7	6	13	16



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE

TONIO COLON

TELEX

From U.S.A.: 368-8572

From Others: 379-8572

TELEPHONE

Colon 45-0127

45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS

P O Box 443

Colon, R Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY FREE LIQUORS

CABLE

TONIO PANAMA

TELEX

From U.S.A.: 368-2633

From Others: 379-2633

TELEPHONE

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS

P O Box 6-4000

El Dorado

Panama, R Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

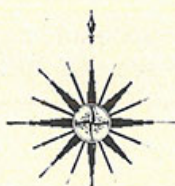
ELECTRIC APPLIANCES

DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

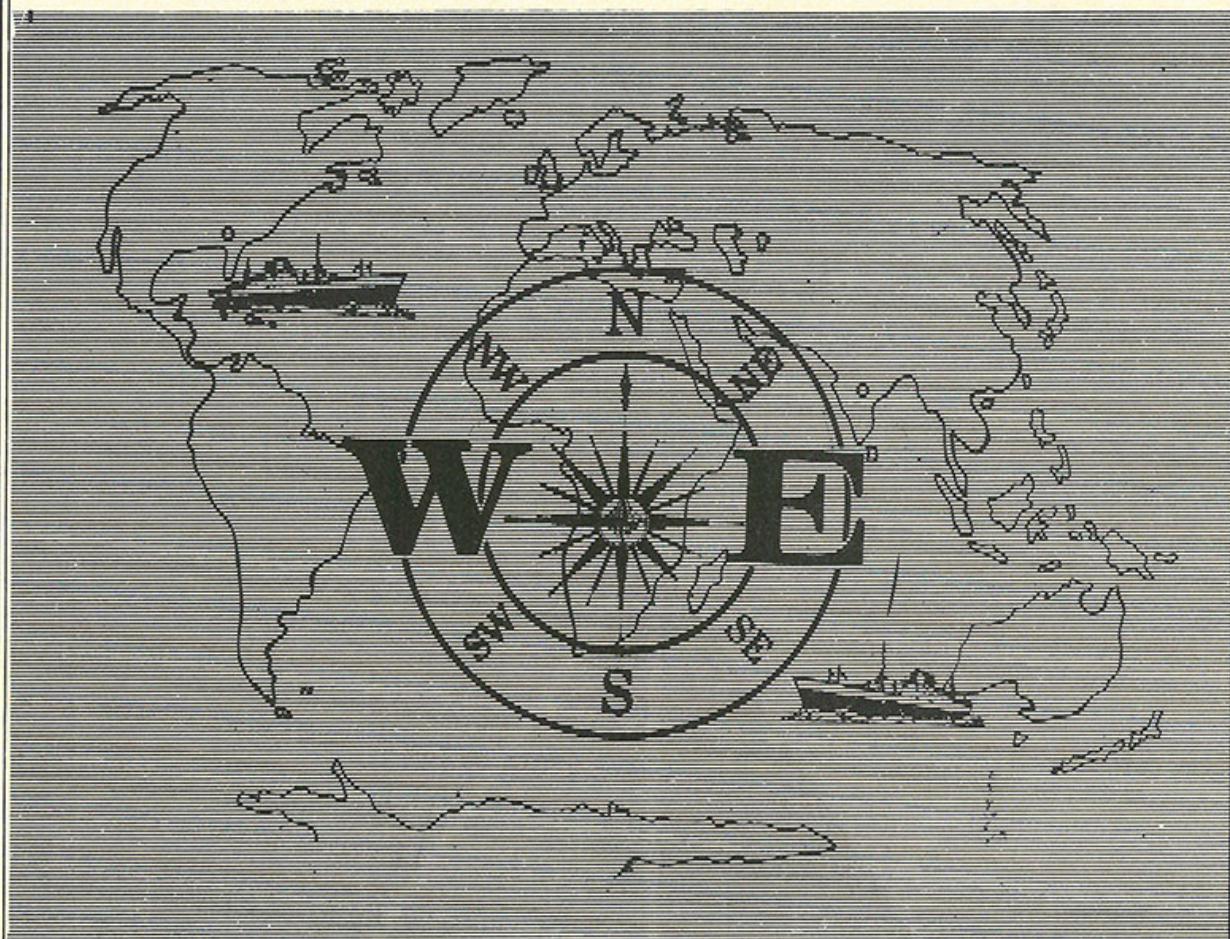
24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED



Hellarabia BUNKERS

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



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

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

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

ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΕΣ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Του Πλοιάρχου κ. ΑΝΤ. ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Συνεχίζοντας τό άρθρο γιά τή συμβολή τών δορυφόρων στή ναυτιλία, θά αναφερθούμε σήμερα στή τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες πού προσφέρουν οί δορυφόροι καί ειδικώτερα σέ ένα μελλοντικό σήμα κινδύνου καί σύστημα ασφαλείας, καθώς καί στόν μελλοντικό ρόλο του άσυρματιστού όπως διαφαίνεται υπό τό νέο τηλεπικοινωνιακό καθεστώς.

Η δεύτερη γενιά δορυφόρων

Η μεγαλύτερη πρόοδος καί ανάπτυξη στίς ναυτικές τηλεπικοινωνίες, πρέπει νά συνεχισθεί στή περιοχή τών δορυφορικών τηλεπικοινωνιών.

Αν καί ο άριθμός τών πλοίων πού χρησιμοποιούν τίς δορυφορικές τηλεπικοινωνίες συνεχίζει νά αυξάνει άλματωδώς, είναι βέβαιο πρós τό παρόν ότι μόνο, μιά μειονότης πλοίων είναι εφοδιασμένη μέ δορυφορικά μηχανήματα τηλεπικοινωνιών.

Η INMARSAT, πού είναι ο διεθνής ναυτιλιακός όργανισμός, δορυφόρων, έκυκλοφόρησε προτάσεις, γιά μιά δεύτερη γενιά δορυφόρων, πού προγραμματίζεται νά τεθεί σέ υπηρεσία τό έτος 1988. Κάθε νέος δορυφόρος - διαστημόπλοιο, θά έχει μιά χωρητικότητα πού θά υπερβαίνει τά 125 κανάλια-συχνότητες, τά όποια αντιπροσωπεύουν τρείς φορές αύξηση, έναντι τών σημερινών δορυφόρων τύπου MARECS, οί όποιοι έξυπηρετούν τώρα τό σύστημα.

Αυτοί οί νέοι δορυφόροι καί όποιαδήποτε νέα τεχνική ήθελε συνυφανθεί μέ αυτούς δέν θά άπαιτεί άλλαγές στό υπάρχον σύστημα σταθμών Πλοίο-Διάστημα.

Ο άριθμός τών πελατών τής INMARSAT έχει τώρα αύξηθεί στίς 2.000, δηλαδή αύξήθηκε κατά 1.000 πλοία άφóτου ή INMARSAT έκληρονόμησε τό δορυφορικό σύστημα MARISAT τό Φεβρουάριο του 1982.

Οί νέοι δορυφόροι θά προσφέρουν όλες τίς υπηρεσίες πού παρέχονται από τούς παρόντες δορυφόρους, καί οί υπηρεσίες αυτές είναι, TELEX, τηλεφώνo, FASCIMILE - μηχανήματα δελτίου καιρού μέ χάρτη βαρομετρικών συστημάτων, έπίσης στοιχεία καί πληροφορίες διάφορες σέ σύστημα LOW / MEDIUM / HIGH SPEED. Έπίσης θά υπάξουν νέες προσφορές υπηρεσιών από τούς νέους δορυφόρους, όπως π.χ. τό μελλοντικό σφαιρικής κάλυψης ναυτικό σήμα κινδύνου, καί τό σύστημα ασφαλείας, τό όποιο πρós τό παρόν είναι υπό ανάπτυξη, θά χρησιμοποιήσει αυτούς τούς δεύτερης γενιάς δορυφόρους.

Ναυτικό σήμα κινδύνου καί σύστημα ασφαλείας

Οί τηλεπικοινωνίες είναι ασφαλώς ζωτικές γιά τήν ασφάλεια καί τήν πρόοδο τής ναυτιλίας, καί καμμία περιοχή τής ανθρώπινης προσπάθειας δέν έχει ίσως νά επιδείξει μεγαλύτερη τεχνολογική ανάπτυξη στό πρόσφατα χρόνια.

Ο Γενικός Γραμματέας του IMO κ. C.P. Srivastava, στό έτήσιο μήνυμά του γιά τήν ημέρα τής παγκόσμιας ναυτιλίας, στίς 29 Σεπτεμβρίου, ανέφερε ότι ο IMO ενδιαφέρεται ιδιαίτερα γιά τή χρήση άσυρμάτου καί τών τηλεπικοινωνιών γιά σκοπούς ασφαλείας τής Ναυσιπλοΐας καί έχει ήδη δείξει τό ενδιαφέρον του γιά τήν πλήρη αναθεώρηση του υπάρχοντος ναυτικού σήματος κινδύνου (χειροκινήτου) καί του συστήματος ασφαλείας.

Τό μελλοντικό σφαιρικής κάλυψης ναυτικό σήμα κινδύνου καί τό σύστημα ασφαλείας γνωστά στή διεθνή ναυτική κοινωνία σάν (FGMDSS) από τά άρχικά τών λέξεων FUTURE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM, θά κάνουν πλήρη χρήση τών δορυφόρων καί άλλων τεχνικών

νεωτερισμών. Αυτό θά καταστήσει ικανές τίς άρχές του κέντρου έρευνας καί διάσωσης, καθώς έπίσης καί τά γύρω από τήν περιοχή πλοία, νά κινηθούν πάραυτα από τό σήμα κινδύνου πού ενεργοποίησε τό κινδυνεύον πλοίο, καί θά επιτρέψει στίς άρμόδιες άρχές νά συντονίσουν τίς ενέργειες διάσωσης πού πρέπει νά ληφθούν. Αναμένεται ότι τό νέο σύστημα θά τεθεί σέ ισχύ στίς άρχές τής δεκαετίας του 1990.

Τό σύστημα FGMDSS θά αντικαταστήσει τό Μορσικό κώδικα γιά τά σήματα κινδύνου στή θάλασσα, δεδομένου ότι οί καταπληκτικές τεχνικές πρόοδοι στό ήλεκτρονικά, καί οί νέες μέθοδοι τηλεπικοινωνιών, έχουν πρό πολλού καταστήσει τό Μορσικό κώδικα μιά άρχαϊκή μέθοδο τηλεπικοινωνιών.

Μέ τή προσθήκη του δορυφορικού συστήματος τηλεπικοινωνιών MARISAT γιά έμπορική ναυτιλιακή χρήση τό 1976, τό όποιο γιά πρώτη φορά προσέφερε στιγμιαία έπαφή πλοίου-ξηράς καί αντίθétως, κατέστη φανερό ότι ήταν άπαραίτητο νά επανεκτιμηθεί τό όλο σχήμα ναυτικού συναγερμού σέ περίπτωση κινδύνου.

Έτσι ο IMO, διαμέσου τής δικής του ύποεπιτροπής τηλεπικοινωνιών, άρχισε νά μελετά τίς νέες άπαιτήσεις γιά τό σύστημα FGMDSS. Αυτή ή διεθνής ύποεπιτροπή τώρα συνεδριάζει δυό φορές τό χρόνο στό Λονδίνο, στό κεντρικά γραφεία του IMO μέ ειδικούς στό θέμα αυτό, πού σχεδιάζουν σέ λεπτομέρειες όλες τίς άλλαγές καί άλλες μηχανημάτων καί έφοδίων, γιά τό μετασχηματισμό του υπάρχοντος χειροκινήτου συστήματος έκπομπής σήματος κινδύνου μέ τό Μορσικό κώδικα, στό νέο σύστημα FGMDSS.

Τό νέο σύστημα FGMDSS θά βασίζεται στό έξής: Ψηφιακές διαλεγμένες συχνότητες κλήσεως, αυτόματοι ήλεκτρονικοί δέκτες, θερματικοί σταθμοί επί του πλοίου IN-



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

MARSAT, πομποί συχνότητων MEDIUM / HIGH, μονάς SITOP, σύστημα EPIRBS, ικανοί να λειτουργούν με γεωδυναμικούς σταθμούς και με δορυφόρους πολικής τροχιάς, VHF ραδιοτηλέφωνα και δέκτες τύπου NAV-TEX.

Σύμφωνα με την Άκτοφυλακή των ΗΠΑ, το σύστημα FGMDSS θα είναι ένα σύστημα συναγερμού, τύπου πλοίο-ξηρά. Το γεγονός ότι το σύστημα θα είναι πλοίο-ξηρά, σημαίνει ότι το πλοίο θα πρέπει να έχει μακρύτερας έμβειας ικανότητα σταθμού τηλεπικοινωνιών.

Με το σύστημα FGMDSS οι θαλάσσιοι όδοι ναυσιπλοΐας του κόσμου θα διαιρεθούν σε τέσσερες τομείς, όπως Α1, Α2, Α3, και Α4. Οι περιοχές Α1, είναι εκείνες που καλύπτονται με την έμβειας του ραδιοτηλεφώνου VHF από την ακτή προς την θάλασσα.

Οι Α2 περιοχές, είναι εκείνες που καλύπτονται από την έμβειας ραδιοτηλεφώνου μεσαίων κυμάτων από τη Ξηρά προς τη Θάλασσα. Οι περιοχές Α3 είναι όλα τα υπόλοιπα παραμένοντα εκτός των δύο ως άνω περιοχών υδατα, εκτός από εκείνα βορείως του παραλλήλου 70 Β, και νοτίως του παραλλήλου 70 Ν πλάτος. Οι περιοχές Α4 είναι εκείνες βορείως του παραλλήλου 70 Β και εκείνες νοτίως του παραλλήλου 70 Νότιο πλάτος. Κάθε περιοχή θα απαιτεί μία ειδική παράταξη μηχανημάτων τηλεπικοινωνιών. Έπειδή το σύστημα εύρεται ακόμη υπό ανάπτυξη, οι ακριβείς προδιαγραφές των ηλεκτρονικών μηχανημάτων δεν έχουν ακόμη αποφασισθεί.

Άλλαγή του ρόλου των Άσυρματιστών

Το έρχόμενο σύστημα του FGMDSS, σχεδιαζόμενο να είναι ένα πάρα πολύ αυτόματο

ποιημένο ηλεκτρονικό σύστημα, θέτει επί τάπητος μία απόφαση που πρέπει να ληφθεί για το ρόλο των Άσυρματιστών επάνω στα εμπορικά πλοία.

Σύμφωνα με το Άμερικανικό Ίνστιτούτο Έμπορικής Ναυτιλίας, το μελλοντικό σύστημα δεν θα συμπεριλαμβάνει μορσικό κώδικα, και άκριβως, θα περιορίσει αποτελεσματικά τη χρήση αυτού. Ποιός επομένως θα είναι ο μελλοντικός ρόλος του Άσυρματιστού; Αυτό παραμένει άβυσσος. Κανείς δεν έχει ακόμη αναπτύξει επίσημη θέση πάνω στο ζήτημα αυτό.

Σύμφωνα με το νόμο περί τηλεπικοινωνιών του 1934, απαιτείται να εύρεται πάνω σε εμπορικό πλοίο, ένας Άσυρματιστής. Σήμερα ο Άσυρματιστής, σε πολλές περιπτώσεις εύρεται περικυκλωμένος από πανέξυπνα ηλεκτρονικά μηχανήματα τηλεπικοινωνιών, τα οποία κάνουν το παρωπαράδοτο ρόλο του να φαίνεται απηρχαιωμένος.

Σύμφωνα με το πρόεδρο της ύποεπιτροπής ναυτικών τηλεπικοινωνιών του Άμερικανικού Ίνστιτούτου ναυτιλίας, όλος ο στόλος δεξαμενοπλοίων της Άμερικανικής εταιρίας ARGO, έχει εφοδιασθεί με μηχανήματα δορυφορικών τηλεπικοινωνιών εδώ και πέντε χρόνια τώρα, και τα περισσότερα τηλεγραφήματα στέλνονται τώρα μέσω του TELEX διά δορυφορικής σύνδεσης με τη στεριά. Όμως ακόμη ο Άσυρματιστής, σύμφωνα με το νόμο, πρέπει να εκτελεί φυλακή στους πομποδέκτες του κάθε μέρα, αν στέλνει όλα του τα τηλεγραφήματα με το TELEX μέσω του δορυφόρου.

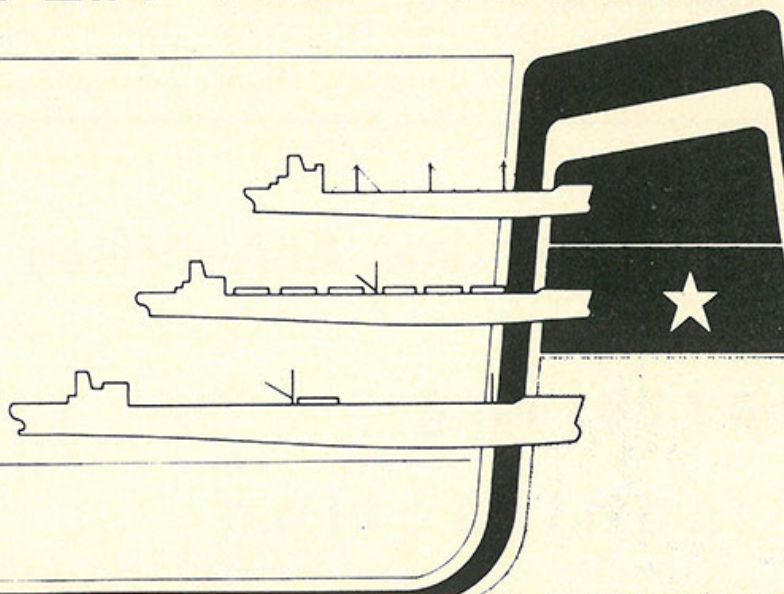
Με τους νέους κανονισμούς, λέγει ο ως άνω πρόεδρος, διεθνώς οι απαιτήσεις για τον Άσυρματιστή να εκτελεί φυλακή στη συχνό-

τητα των 500 KHZ, που είναι η συχνότης κινδύνου, θα άρουν την υποχρέωση αυτή, την οποία πλέον θα αναλάβουν οι τερματικοί σταθμοί INMARSAT, και ο αυτόματος SITOP. Θα έχουμε μεθόδους για τις τηλεπικοινωνίες κινδύνου που θα άπασχολούν δύο E-PIRBS.

Κατά τις δηλώσεις του Άρχηγού των Ναυτικών επιχειρήσεων στη Γουάσιγκτον το Πολεμικό ναυτικό των ΗΠΑ σήμερα έχει περιορίσει τις απαιτήσεις για συντηρούμενα κύματα (CONTINUOUS WAVES) για τα πλοία επιφανείας και οι άσυρματιστές σε αυτά τα πλοία, τα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ, χειρίζονται τηλέτυπα αντί για άσυρμάτους CW. Το έργο των Άσυρματιστών έχει αλλάξει. Φαίνεται δε ότι ο ρόλος του Άσυρματιστού θα στραφεί προς ένα έργο μάλλον συντηρήσεων και επισκευών. Τα περισσότερα μηχανήματα τηλεπικοινωνιών τα οποία σήμερα εξοπλίζουν ένα σύγχρονο πλοίο, είναι αυτοματοποιημένα, ακόμη όμως έχουμε τόσους πολλούς άσυρματιστές, όπως είχαμε και πρώτα, αλλά αυτοί έχουν σήμερα διαφορετικά καθήκοντα και εμπειρίες. Υπάρχουν σήμερα μερικές εμπορικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες χρησιμοποιούν τον άσυρματιστή σαν τεχνικό ηλεκτρονικό, ικανό πρόσωπο να επισκευάσει και να συντηρήσει τα συστήματα τηλεπικοινωνιών επί του πλοίου. Στη πραγματικότητα εύρισκόμεθα άκριβως στο σημείο όπου ο άσυρματιστής χρειάζεται να γίνει ο ηλεκτρονικός αξιωματικός του πλοίου. Η μόνη ερώτηση τώρα είναι πόσο χρόνο θα χρειασθούν οι διεθνείς οργανισμοί — IMO κλπ. — και κανονισμοί να συλλάβουν αυτή την πραγματικότητα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

Οί ναυτικοί χάρτες και ή υδρογραφία

Μπορεί ή κεραμική πινακίδα της Βαβυλώνας πού παρίστανε τόν ωκεανό μέ δύο κύκλους πού έζωναν τή γή νά ήταν ό πρώτος χάρτης του κόσμου, αλλά τήν πρώτη συστηματοποίηση του διά των συντεταγμένων καθορισμού των διαφόρων σημείων της γής έφάρμοσε ό μέγας γεωγράφος της αρχαιότητας, ό Πτολεμαίος, πού οί χάρτες του κατάφεραν νά άντέξουν επί 14 περίπου αιώνας.

Σέ νεώτερες εποχές τό μεγαλύτερο πρόβλημα ήταν νά παρασταθεί πάνω σέ μία επίπεδη επιφάνεια, ή κυρτή επιφάνεια της γής. Τό πρόβλημα αυτό θεωρείται πώς τό έλυσε ως ένα σημείο ό Φλαμανδός γεωγράφος του 1550, Γεράρδος Μερκάτωρ, ό οποίος διατηρώντας παράλληλους τούς ισημερινούς του μήκους και αύξανοντας μέ μαθηματικούς κανόνες τήν απόσταση μεταξύ των παραλλήλων του πλάτους, πέτυχε νά δώσει μία περίπου ακριβή επίπεδη εικόνα της γής, της οποίας όμως ή ακρίβεια χάνεται πολύ όσο άνεβαίνουμε προς τούς πόλους. 'Υποστηρίζεται βέβαια μέ πολύ πειστικά επιχειρήματα, πώς ή επινόηση αυτή έχει επίσης ελληνικές ρίζες και είναι πολύ παλαιότερη, όφειλόμενη στον "Έλληνα χαρτογράφο του Β' αιώνα μ.Χ. Μαρίνο τόν Τύριο. 'Ωστόσο οί χάρτες της κυλινδρικής προβολής έμειναν γνωστοί σάν «μερκατορικοί» χάρτες. Νά πρόκειται άραγε για μία άκόμα μεγάλη ιστορική άδικία σάν και κείνη πού στερήσε από τόν Χριστόφορο Κολόμβο τήν όνομασία του Νέου Κόσμου για νά τήν προσφέρει στον 'Αμερικό Βεσπούτσι;

Πάντως τό 1786 ή 'Εταιρία των 'Ανατολικών 'Ινδιών διέθετε όλόκληρη συλλογή 350 περίπου χαρτών της 'Αγγλίας και της θαλάσσιας όδου προς τίς 'Ινδίες και προς τήν Κίνα διά του 'Ακρωτηρίου. Οί χάρτες όμως αυτοί, έκτός από τίς πορείες πού διευκόλυναν τούς τολμηρούς θαλασσοπόρους της εποχής, παρείχαν πολύ λίγες πληροφορίες για τήν κατάσταση του βυθού και τίς άλλες συνθήκες της θάλασσας.

Δέκα χρόνια άργότερα, τό 1796 ιδρύθηκε ή 'Υδρογραφική 'Υπηρεσία της Μ. Βρετανίας, πού έθεσε τό όλο ζήτημα της χαρτογραφικής βάσης. 'Η υδρογραφία μπορεί νά όρισθεί ως ή τέχνη της ακριβούς μετρήσεως και άναπαραστάσεως των άναγκαίων παραμέ-

τρων για τήν απεικόνιση της φύσεως και του θαλασσίου βυθού, της γεωγραφικής σχέσης του μέ τήν ξηρά και των χαρακτηριστικών και της δυναμικής του ωκεανού. Οί παράμετροι αυτές περιλαμβάνουν τή βυθόμετρησή, τή γεωλογία, τή γεωφυσική, τίς παλίρροιες, τά ρεύματα, τόν κυματισμό κλπ.

Οί ναυτικοί χάρτες διαφέρουν από τούς χάρτες της ξηράς, γιατί ό βυθός της θάλασσας είναι σκοτεινός και δυσεξιχνίαστος και δέν αποκαλύπτεται μέ τίς αεροφωτογραφίες, έτσι πού ή διερεύνησή του χρειάζεται ιδιαίτερα μεγάλη και επιμελημένη προσπάθεια. Παλιότερα ό υδρογράφος πλησίαζε τήν έρευνώμενη περιοχή μέ τά κουπιά ή τά πανιά, βολιδόσκοπούσε μ' ένα βαρίδι και κατέγραφε τά βάθη σ' ένα χάρτη, προσπαθώντας μέ γωνίες νά κρατάει σταθερή τή θέση του σκάφους του. 'Η μέθοδος αυτή δυστυχώς δέν ήταν τόσο ακριβής όσο ήταν κουραστική. Γιατί, επί παραδείγματι, θά μπορούσε θαυμάσια ή κορυφή μιας ύψαλου σέ κάποιο επικίνδυνο στενό νά ξεφύγει άπ' τό βαρίδι και νά παραμείνει άπαρατήρητη και άκατάγραφη για νά βυθίζει τά καράβια πού περνούσαν άνυποψίαστα από πάνω της. Τέτοια παραδείγματα δέν ήταν καθόλου σπάνια, μέ τυπικότερη ίσως τήν περίπτωση ενός βρετανικού πολεμικού πλοίου πού τό 1922 έπαθε φοβερό ρήγμα από πρόσκρουση σέ ύφαλο του Αιγαίου πελάγους, ακριβώς στο κέντρο μιας πορείας πού χρησιμοποιούσαν επί χρόνια και χρόνια τά ποντοπόρα πλοία.

Σήμερα οί υδρογράφοι διαθέτουν ένα άληθινό πλοίο ειδικευμένων όργάνων όπως τά βυθόμετρα, ήχομετρα, βαθογράφοι, διαστημόμετρα κλπ. τά όποια μόνα ή συνδυαζόμενα μπορούν ν' αποδώσουν χαρτογράφηση τέτοιας ακρίβειας πού δέν μπορούσε ούτε νά όνειρευτεί ό κάπταιν Ντρεϊκ και οί θαλασσοπόροι της εποχής του.

Παρ' όλα αυτά άς μή νομισθεί ότι και σήμερα άκόμα οί ωκεανοί έχουν χαρτογραφηθεί μέ έξαντλητικές λεπτομέρειες. Μέχρι πρό όλίγων έτών, ή σταθερή και έντυπωσιακή αύξηση του μεγέθους των πλοίων, καθιστούσε άπρηχαιώμενους τούς περισσότερους χάρτες και ύπολογιζόταν ότι ή Βρετανική 'Υδρογραφία είχε μείνει τόσο πίσω ώστε τό ένα πέμπτο των βρετανικών ύδάτων ήταν άνεπαρκώς χαρτογραφημένο για τούς σκο-

πούς της ναυσιπλοΐας. 'Αν τώρα σκεφθεί κανείς ότι αυτό συμβαίνει γύρω από μία άνεπτυγμένη χώρα πού κατείχε τά πρωτεία στην υδρογραφική διερεύνηση του κόσμου, μπορεί νά φαντασθεί τί συμβαίνει στις άλλες περιοχές της ύφης. 'Υπολογίζεται επίσης ότι μόνο τό ένα τρίτο των ύδάτων πού ύπάρχουν στην 'Αμερικανική υδρογραφική διακαιοδοσία είναι χαρτογραφημένα μέ σύγχρονα έπιστημονικά δεδομένα. Και νά σκεφθεί κανείς ότι μέ τήν καθιέρωση της οικονομικής ζώνης των 200 μιλίων τά υπό τήν άμερικανική ευθύνη ύδατα υπερβαίνουν τά έπτά έκατομμύρια τετραγωνικά μίλια.

Τά σύγχρονα άμερικανικά και βρετανικά υδρογραφικά πλοία είναι θαυμάσια έξοπλισμένα. Μεταξύ του έξοπλισμού αυτού άξίζει νά άναφερθεί ιδιαίτερα τό υπερασύγχρονο βυθόμετρο τό όποιο παρέχει μία πλήρη εικόνα του βυθού. 'Αντί δηλαδή τό υδρογραφικό πλοίο νά παλινδρομεί παίρνοντας κάθετες μετρήσεις των βαθών από τίς όποιες μπορεί νά διαφύγουν οί ύφαλοκορυφές, τό νέο όργανο έπισκοπεί τό βυθό σάν ήλεκτρικός προβολέας πού τό εύρος της φωτεινής του δέσμης ρυθμίζεται αυτόματα από τό βάθος των ύδάτων. Τά δεδομένα των μετατροπών του τροφοδοτούν ένα ήλεκτρονικό ύπολογιστή ό όποιος μετατρέπει όλες τίς κεκλιμένες σειρές σέ κάθετα βάθη, παρέχοντας ακριβέστατη εικόνα του βυθού.

Είναι παράδοξο πάντως ότι παρά τήν κοπιαστική δουλειά πού κάνουν οί υδρογράφοι, είναι ζήτημα αν ό αριθμός αυτών πού έπωφελούνται από τίς προσπάθειές τους, είναι αυτός πού θά έπρεπε. Πρίν μερικά χρόνια άκόμα μία αϊφνιδιαστική έρευνα άπόδειξε ότι πάρα πολλά πλοία εξακολουθούσαν νά έχουν άπρηχαιώμενους χάρτες οί όποιοι δέν κατείχαν βεβαίως τίς σωστές και σύγχρονες ναυσιπλοϊκές πληροφορίες. Λέγεται επίσης μεταξύ σοβαρού και άστείου ότι ύπάρχουν πλοία πού ταξιδεύουν σ' όλες τίς θάλασσες του κόσμου μέ μόνο χαρτογραφικό έφόδιο κάποιον παλιό σχολικό 'Ατλαντα. Αυτό και σάν άστείο άκόμα καταντά επικίνδυνο, αν άναλογιστούμε πόσες ανθρώπινες ζωές μπορεί νά κοστίζει ένα ναυάγιο πού δέν ήταν καθόλου άναπόφευκτο.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

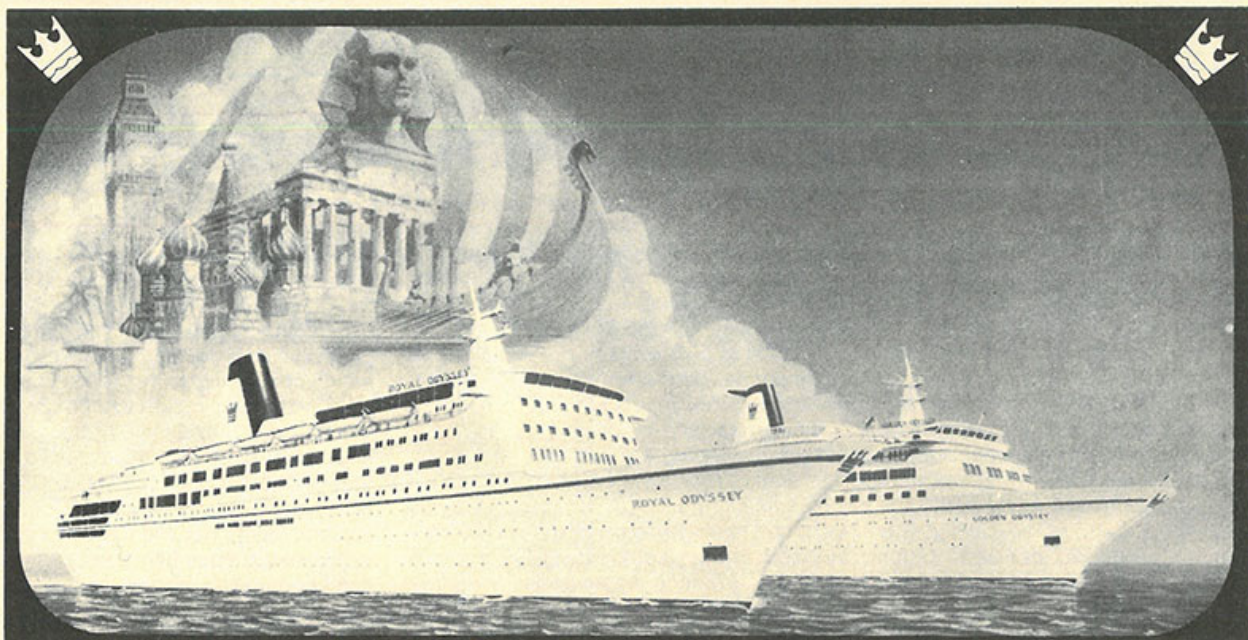
CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 - TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS



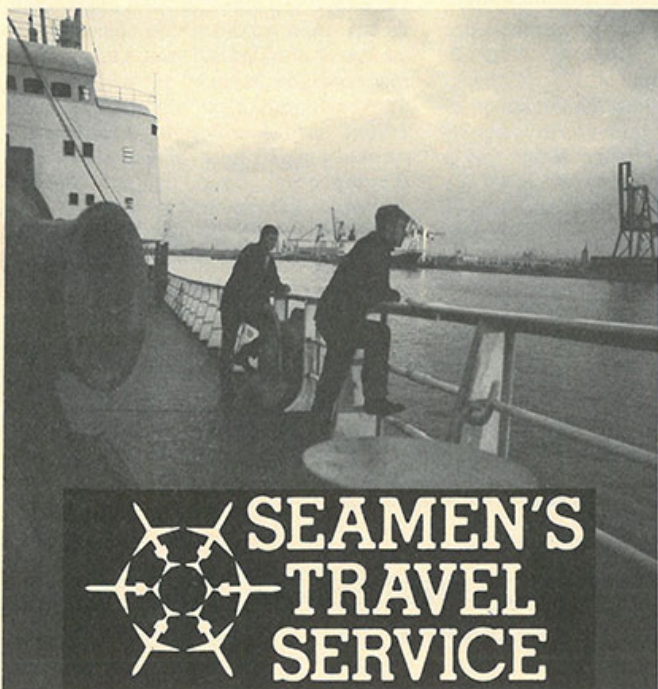
ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

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



**SEAMEN'S
TRAVEL
SERVICE**

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

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

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

SAS
SCANDINAVIAN AIRLINES

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΠΟΛΥΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ
ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
'Αριθ. 12/1984*

Πρόεδρος: Γ. Πανουτσάκοπουλος

Εισηγητής: Δ. Κοκοτίνη

Δικηγόροι: Π. Παπαθεοδώρου, Κ. 'Ασημακόπουλος, Γαλ. Παπαγελοπούλου (δικ. άντι.), 'Ι. 'Αποστολάκης

Ρύπανση θαλάσσιου περιβάλλοντος — Περιορισμός της άστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση των Βρυξελλών της 29 Νοεμβρίου 1969 — 'Υπολογισμός του χρηματικού κεφαλαίου στο όποιο ο πλοιοκτήτης περιορίζει την ευθύνη του — Μετατροπή του φράγκου Poincaré σε δραχμές — Μέ βάση ποιά αξία και με την ισοτιμία ποιάς ημέρας;

Η μετατροπή του φράγκου Poincaré σε δραχμές γίνεται με βάση την επίσημη ισοτιμία της δραχμής προς το εν λόγω φράγκο. Είναι δε επίσημη η ισοτιμία που όριζε το αρμόδιο όργανο του Κράτους, δηλ. η Τράπεζα 'Ελλάδος.

Δέν μπορεί να προσδιοριστεί το όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη με βάση την ειδική νομισματική μονάδα που δημιουργήσε το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο το 1969 (special drawing rights) διότι η 'Ελλάς δέν προσχώρησε στο πρωτόκολλο του Λονδίνου της 19 Νοεμβρίου 1976 το όποιο τροποποίησε τη διεθνή σύμβαση των Βρυξελλών του 1969.

'Επειδή, κατά τας παρ. 1,3 και 10 του άρθρου V της διεθνούς συμβάσεως των Βρυξελλών του 1969 «περί άστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου και συναφών θεμάτων», κυρωθείσης υπό της 'Ελλάδος διά τ.ν. 314/1976 (ΦΕΚ 106Α/5.5.1976) και αποτελούσης έκτοτε έσωτερικόν δίκαιον της 'Ελλάδος, «ο πλοιοκτήτης δικαιούται να περιορίση την εκ της παρούσης Συμβάσεως ευθύνην του, εν σχέσει προς οιονδήποτε συμβάν, εις τό συνολικόν ποσόν των 2.000 φράγκων δι' έκαστον κόρον της χωρητικότητας του πλοίου. 'Εν τούτοις, τό συνολικόν ποσόν τούτο εν ούδεμιά περιπτώσει θά υπερβαίνει τα 210 έκατομμύρια φράγκα. 'Επί τω σκοπώ του περιορισμού της ευθύνης κατά την παρ. 1 του παρόντος άρθρου ο πλοιοκτήτης θά ιδρύση χρηματικόν κεφάλαιον εξ όλοκλήρου του ποσού, όπερ παριστά τόν περιορισμόν της ευθύνης του, παρά τω Δικαστηρίω ή παρ' άλλη αρμοδία 'Αρχή, εις οιονδήποτε των συμβαλλομένων Κρα-

τών, ένθα ήγέρθη άγωγή κατά τό άρθρον ΙΧ. Τό κεφάλαιον τούτο ιδρύεται ή διά καταθέσεως του ποσού ή διά προσαγωγής έγγραφικής έπιστολής Τραπεζής ή άλλης έγγραφείας άποδεκτής κατά την νομοθεσίαν του Συμβαλλομένου Κράτους, όπου ιδρύεται τό κεφάλαιον και θεωρουμένης έπαρκούς υπό του Δικαστηρίου ή άλλης αρμοδίας 'Αρχής, Διά την εφαρμογήν του παρόντος άρθρου, ως χωρητικότης του πλοίου λαμβάνεται ή καθαρά χωρητικότης προστιθεμένης της χωρητικότητος, ήτις άφηρέθη εκ της όλικής χωρητικότητος λόγω χώρου του μηχανοστασίου προς τόν σκοπόν της εξευρέσεως της όλικής χωρητικότητος, κατά δε την παρ. 9 του αυτού άρθρου της Συμβάσεως, «τό φράγκον, όπερ αναφέρεται εν τω παρόντι άρθρω, είναι μονάς αποτελουμένη εξ εξήκοντα πέντε και ήμισος χιλιοστογράμμων χρυσού, τίτλου καθαρότητος 900 χιλιοστών. Τό εν τή παρ. 1 του παρόντος άρθρου αναφερόμενον ποσόν θά μετατρέπεται εις 'Εθνικόν νόμισμα του Κράτους, εις τό όποιον ιδρύθη τό Κεφάλαιον, επί τη βάσει της έπισήμου αξίας του νομίσματος τούτου, εν σχέσει προς την άνωτέρω μονάδα κατά την ήμεραν της ιδρύσεως του κεφαλαίου».

'Εξ άλλου κατά τά άρθρα 2, και 4 του π.δ. 666/1982 (ΦΕΚ 138 Α/26.11.1982) υπό τόν τίτλον «'Ιδρυση, διαχείρηση και κατανομή του κεφαλαίου περιορισμού της άστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο, σε περίπτωση που ο όφειλέτης επιθυμεί να περιορίσει την ευθύνη του για ζημιές ρύπανσης σύμφωνα με τίς διατάξεις της Σύμβαςης όφείλει να τό δηλώσει ενώπιον του Γραμματέα με ειδική δήλωση που θά συνταχθεί γι' αυτό τό σκοπό. Κάτω από τό κείμενο της δήλωσης του όφειλέτη συντάσσεται ειδική έκθεση από τό Γραμματέα. Στη δήλωση που συντάσσεται σύμφωνα με τό άρθρο 2 αυτού του διατάγματος θά επισυνάπτονται με ποινη να χαρακτηρισθεί απαράδεκτη ή δήλωση, τά ακόλουθα έγγραφα, με έπιμελεια εκείνου που θά υποβάλλει τη δήλωση: α) έπικυρωμένο αντίγραφο του πρωτοκόλλου καταμέτρησης του πλοίου, β) βεβαίωση της Τράπεζας της 'Ελλάδος για την ισοτιμία σε δραχμές, κατά την ήμερομηνία έκδοσής της, του φράγκου που αναφέρεται στο άρθρο V παρ. 1 της σύμβαςης, γ) άποδεικτικό σύστασης του κεφαλαίου που προβλέπεται στο άρθρο 5 του παρόντος διατάγματος, ύστερα από την άφαίρεση του ποσού 600.000 δραχμών για την κάλυψη των έξόδων της διαδικασίας και της άμοιβής του έκκαθαριστή, δ) άποδεικτικό κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο του ποσού των 600.000 δραχμών που αναφέρεται στο έδ. γ'. Τέλος, κατά τας παρ. 1,2 και 3 του άρθρου 8 του αυτού ως άνω π.δ., «ή δήλωση που αναφέρεται στο άρθρο 2 αυτού του

δ/τος μαζί με την πράξη του Προϊσταμένου του δικαστηρίου που σημειώνεται κάτω από τό κείμενο της δήλωσης σύμφωνα με τό άρθρο 6, υποβάλλεται, χωρίς καθυστέρηση από τό Γραμματέα, στον Εισηγητή, προκειμένου να έλέγξει αν τό κεφάλαιο που συστήθηκε ανταποκρίνεται στις διατάξεις της Σύμβαςης. 'Ο Εισηγητής άφού λάβει ύπ' όψει του τά έγγραφα που επισυνάπτονται στη δήλωση που αναφέρεται στο άρθρο 2, καθώς και κάθε άλλο στοιχείο που κατά την κρίση του είναι χρήσιμο, άποφασίζει αν τό κεφάλαιο ανταποκρίνεται στις διατάξεις της Σύμβαςης ή όχι. Στη δεύτερη περίπτωση διατάσσει κάθε τι που απαιτείται για τη συμμόρφωση με τίς διατάξεις της Σύμβαςης. 'Αντίγραφο της άπόφασης του Εισηγητή της προηγούμενης παραγράφου κοινοποιείται αυτεπάγγελτα και χωρίς καθυστέρηση από τό Γραμματέα σ' εκείνον που σύστησε τό κεφάλαιο, στον έκκαθαριστή και στον 'Υπουργό. 'Ανακοπή κατά της άνωτέρω άπόφασης του Εισηγητή επιτρέπεται μόνο σ' εκείνον που σύστησε τό κεφάλαιο και στον 'Υπουργό μέσα σε άποκλειστική προθεσμία δέκα πέντε ήμερών από την κοινοποίησή της. 'Η ανακοπή άσκειται ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου και έκδικάζεται με τη διαδικασία της έκουσίας δικαιοδοσίας. 'Ανακοπές που άσκήθηκαν από τούς δικαιουμένους έκδικάζονται υποχρεωτικά κατά την ίδια δικάσιμο. Κατά της άπόφασης του Πολυμελούς Πρωτοδικείου δέν επιτρέπεται κανένα ένδικο μέσο. 'Η προθεσμία της ανακοπής και ή άσκηση της δέν αναστέλλουν την έκτέλεση της άπόφασης του Εισηγητή, ούτε έμποδίζουν τόν πρόοδο της διαδικασίας. Κατά την έκδίκαση της ανακοπής δικαιούνται σε παρέμβαση όποιοσδήποτε έχει έννομο συμφέρον. Οι ανακοπές και παρεμβάσεις που άσκούνται σύμφωνα με τό άρθρο αυτό, κοινοποιούνται υποχρεωτικά στον Εισηγητή και τόν έκκαθαριστή». 'Εν προκειμένω, διά της υπό κρίσιν από 27.5.1983 ανακοπής της, ή εν Μονροβία Λιβερίας έδρεύουσα ναυτιλιακή εταιρία υπό την έπωνυμίαν «Α» νομίμως εκπροσωπούμενη υπό της διαχειριστρίας αυτής εταιρείας «Τ», στρέφεται κατά της ύπ' ρίθ. 3/5.5.1983 άποφάσεως του Εισηγητού Δικαστού, ισχυριζόμενη ότι έσφάλη ή ανακοπιτομένη ως άνω άπόφασης, είπούσα ότι τό συσταθέν κεφάλαιον των 365.719.114 δραχμών, δέν έπαρκει και διατάσσει την συμπλήρωσιν αυτού μέχρι του ποσού των 700.000.000 δραχμών, επί τω λόγω ότι αι μέχρι της έκδόσεως αυτής άναγγελθείσαι κατά της ανακοπιτούσης απαιτήσεις ανήρχοντο εις τό ποσόν των 601.000.000 δραχμών και παρεβίασεν ούτω τας διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου V της διεθνούς συμβάσεως των Βρυξελλών του 1969 περί άστικής ευθύνης του πλοιο-

* Πρόκειται για την πρώτη άπόφαση έλληνικού δικαστηρίου που ρυθμίζει τό ζήτημα του περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημιές από ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

κτίτου συνεπεία ζημιών ρυπάνσεως εκ πετρελαίου και τας διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 8 του π.δ. 666/1982. Αιτείται δε εν συνεχεία ή ανακόπτουμεσα όπως ανακληθῇ ή υπ' αριθ. 3/5.5.1983 άνω απόφασης του Εισηγητού Δικαστού, άναγνωρισθεῖ ότι τό συσταθέν κεφάλαιον ανταποκρίνεται εις τας διατάξεις της άνωτέρω διεθνούς συμβάσεως των Βρυξελλών και του π.δ. 666/1982, δεκτικής καθισταμένης καθ' ολοκληρίαν της από 7.4.1984 δηλώσεως περιορισμού της ευθύνης αυτής, και διαταχθῇ ή πρόσδος των έργασιών της εκκαθαρίσεως.

Η άνακοπή αυτή, νομοτύπως και έμπροθέσμως άσκηθεῖσα και κοινοποιηθεῖσα εις τόν Εισηγητήν Δικαστήν και τόν εκκαθαριστήν (βλ. υπ' αριθ. 906 και 904/2.6.1983 εκθέσεις επιδόσεως άντιστοίχως του Δικαστικού Έπιμελητού των έν Καλαμάτα Πρωτοδικών «Γ.Κ.» συμφώνως προς την παρ. 3 του άρθρου 8 του π.δ. 666/1982, άρμοδίως και παραδεκτώς φέρεται προς έκδίκασιν ένώπιον του Δικαστηρίου τούτου, δικάζοντος κατά την προκειμένη διαδικασίαν της έκουσίας δικαιοδοσίας, και νόμω βάσιμος τυγχάνει, έρειδομένη επί των προμνημονευθεισών διατάξεων της διεθνούς συμβάσεως των Βρυξελλών του 1969, άποτελούσης έσωτερικόν δικαίον ήμων μετά την κύρωσιν αυτής υπό του ν. 314/1976 και των τοιούτων του π.δ. 666/1982, πλην του αιτήματος όπως διαταχθῇ ή πρόσδος των έργασιών, καθ' όσον ή προθεσμία της άνακοπής και ή άσκησίς της δέν άναστέλλουν την έκτέλεσιν της άποφάσεως του Εισηγητού Δικαστού, ούτε έμποδίζουν την πρόσδον της διαδικασίας (άρθρ. 8 παρ. 3 του π.δ. 666/1982).

Έπειδή, έν προκειμένω, παρενέβη προσθέτως υπέρ της άνακοπτούσης ό συνεταιρισμός άμοιβαίας άσφαλίσεως και προστασίας πλοιοκτητών υπό την έπωνυμίαν «W.E.» δι' ιδίου δικογράφου, αντίγραφον του όποίου έκοινοποιήθη εις τόν Εισηγητήν Δικαστήν και τόν εκκαθαριστήν (βλ. υπ' αριθ. 1399 και 1401/27.10.1983 εκθέσεις επιδόσεως του δικαστικού έπιμελητού των έν Καλαμάτα Πρωτοδικών «Γ.Κ.» άντιστοίχως), αίτούμενος την παραδοχήν της άνωτέρω άνακοπής και την άνάκλησιν της υπ' αριθ. 3/1983 άποφάσεως του Εισηγητή Δικαστού. Ώσαύτως δι' ιδίου δικογράφου παρενέβησαν εις την προκειμένην δίκην τό Έλληνικόν Δημόσιον και 239 κάτοικοι της περιοχής Πύλου, Μεθώνης και Φοινικούν-

τος, κυρίως μέν προς άπόκρουσιν της ένδίκου άνακοπής, έπικουρικώς δε προς ύποβολήν ιδίας άυτοτελούς αίτήσεως παροχής ένδίκου προστασίας, αιτούμενοι την συμπλήρωσιν ως άνω κεφαλαίου περιορισμού της άστικής ευθύνης της άνακοπτούσης και πέραν του διά της υπ' αριθ. 3/1983 άποφάσεως του εισηγητού διαταχθέντος ποσού, μέχρι του ποσού των 4.578.915.214 δραχμών.

Αί παρεμβάσεις αύται, κοινοποιηθεῖσαι νομίμως εις τούς άνωτέρω, ως άποδεικνύεται έκ των προσκομιζομένων και έπικαλουμένων υπ' αριθ. 699 και 701/14.11.1983 εκθέσεων επιδόσεως του δικαστικού έπιμελητού των έν Καλαμάτα Πρωτοδικών «Θ.Κ.» και των υπ' αριθ. 5631 και 5633/7.12.1983 εκθέσεων επιδόσεως του δικαστικού έπιμελητού των έν Καλαμάτα Πρωτοδικών του δικαστικού έπιμελητού των έν Καλαμάτα Πρωτοδικών «Δ.Π.» άντιστοίχως, χαρακτηρίζονται, ως προς την κυρίαν βάσιν των, ως πρόσθετοι τοιαύται, ως προς την έπικουρικήν δε, ως κύριαι τοιαύται, έφ' όσον δι' αυτών υποβάλλεται ιδία άυτοτελής αίτησις παροχής ένδίκου προστασίας. Αί ως ειρηται παρεμβάσεις, άσκηθεῖσαι νομοτύπως και προσηκόντως (άρθρ. 79 παρ. 1, 80 και 81 παρ. 1 και 2 Κ. Πολ.Δ.), είναι νόμιμοι κατά την κυρίαν των βάσιν, ήτοι ως πρόσθετοι τοιαύται, ουχί δε και κατά την έπικουρικήν των βάσιν, ήτοι ως κύριαι παρεμβάσεις, διότι έκ των ως άνω διατάξεων παρέχεται εις τούς παρεμβαίνοντας δικαίωμα άσκήσεως άυτοτελούς άνακοπής κατά της άποφάσεως του Εισηγητού και έπομένως ούτοι (παρεμβαίνοντες) δέν δύνανται ν' άσκήσουν τοιούτον δικαίωμα διά κυρίας παρεμβάσεως, δι' ής παρεμβάσεως έξ όρισμού συμμετέχει τίς τρίτος εις έκκρεμή δίκην, υποβάλλων ιδίαν αίτησιν παροχής ένδίκου προστασίας, ως προς τό άντικείμενο της έκκρεμούς δίκης και μόνον και ουχί πλέον αύτου άλλα ούτοι δύνανται μόνον ν' άσκήσουν πρόσθετον παρέμβασιν υπέρ του άνακόπτοντος και κατά της άποφάσεως του Εισηγητού ή και τό άντίστροφον, και δέον όπως αύται (παρεμβάσεις), καθ' ό μέρος έκριθησαν νόμιμοι, συνεκδικασθούν μετά της άνακοπής, λόγω της προδήλου μεταξύ των συναφείας (άρθρα 246, 714 Κ. Πολ.Δ.) και έρευνηθούν περαιτέρω, άτε όντος προδήλου του έννόμου συμφέροντος των παρεμβαίντων προς παραδοχήν ή άπόρριψιν της ένδίκου άνακοπής άντιστοίχως.

Έπειδή, έκ των υπό των διαδίκων προσκομιζομένων και έπικαλουμένων έγγραφων, έν οίς και αί υπό της άνακοπτούσης προσκομιζόμενοι και έπικαλούμενοι δύο γνωμοδοτήσεις προσώπων έχόντων ειδικάς γνώσεις έπιστήμης επί των άφορώντων την Παρούσαν δίκην ζητημάτων (άρθρ. 390 Κ. Πολ.Δ., ΑΠ. 1189/1981 — Όλομελείας - ΝοΒ 30.797 Α.Π. 848/1981 — Όλομελείας - ΝοΒ. 441) και της έν γένει διαδικασίας, άπεδείχθησαν, κατ' κρίσιν του Δικαστηρίου, τά ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Η άνακόπτουσα έν Μονροβία Λιβερίας έδρεύουσα ναυτιλιακή εταιρεία υπό την έπωνυμίαν «Α» ήτο πλοιοκτήτρια του υπό Έλληνικήν σημαίαν δεξαμενοπλοίου «I.S.», υπ' αριθμ. 7178 νηολογίου Πειραιώς, όλικής χωρητικότητας 50.903 κόρων, έξ ών 36.733,53 κόροι ή καθαρά χωρητικότης αύτου και 11.854,28 κόροι ή χωρικότης του μηχανοστασίου του. Την 23ην προς 24ην Φεβρουαρίου 1980, συνεπεία εκρήξεως και πυρκαϊάς έπισυμβάσης εις τό έν λόγω πλοϊον και του έκ τούτου προκληθέντος ναυαγίου αύτου, το όποιον σημείωτέον μετέφερε 102.663 μετρικούς τόννους άργού πετρελαίου, προεκλήθη ρύπανσις έκ του ως άνω φορτίου του εις όλόκληρον την θαλάσσιαν περιοχήν της Πύλου, όπου συνέβησαν τ' άνωτέρω, και εις τας άκτάς του όρμου του Ναυαρίνου. Αρχικώς τας έργασίας άπορυπάνσεως της άνωτέρω θαλάσσιας περιοχής ανέλαβεν ή άνακόπτουσα και ή άσφαλιστική της εταιρεία «Συνεταιρισμός άμοιβαίας άσφαλίσεως και προστασίας πλοιοκτητών υπό την έπωνυμίαν «W.E.». Μέ την πρόσδον, όμως, των έργασιών αυτών οί άνωτέρω, άντιληφθέντες ότι τό κόστος της άπορρυπάνσεως είναι ύψηλόν, διέκοψαν οίανδήποτε σχετικήν δραστηριότητα και έγγράφως έδήλωσαν εις την Διεύθυνσιν Προστασίας θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Υ.Ε.Ν., τό θέρος του έτους 1980, ότι άπεφάσισαν τόν τερματισμόν των έργασιών άπορρυπάνσεως και την άσκησιν του έκ του άρθρου V της ως άνω Διεθνούς Συμβάσεως δικαιώματός των περιορισμού της άστικής των ευθύνης, διά της ίδρύσεως του αναλόγου χρηματικού κεφαλαίου. Κατόπιν των άνωτέρω, τό Έλληνικόν Δημόσιον (παρεμβαίνον) ανέλαβε την άπορρύπανσιν όλοκληρου της ως άνω περιοχής, δαπανήσαν προς τοϋτο συνολικώς τό ποσόν των 29.682.000 δραχμών, δι' ό ποσόν και άνηγγέλθη τοϋτο, άσκήσαν την από 22-2-1983

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

**SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS**

CABLES: "TAKISHIP"

TELEX: 24262 24099 TAKIS AR

AV. CORRIENTES 538

BUENOS AIRES

TEL: 394.5612

394.3992

394.3891

394.3548

394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3050

E. Andresen 86.7115

άγωγην - άναγγελίαν του κατά της ανακοπούσης και του υπέρ αυτής παρεμβαίνοντος ως άνω Συνεταιρισμού άμοιβαίας άσφαλίσεως και προστασίας πλοιοκτητών. Νομίμως, έξ άλλου, άνήγγειλον τας άπαιτήσεις των και οι παρεμβαίνοντες 239 κάτοικοι των πληγισών περιοχών Πύλου, Μεθώνης και Φοινικούντος, τούτων προερχομένων έκ της ζημίας την όποιαν ούτοι υπέστησαν έκ του άνωτέρω ναυαγίου. 'Η άνακόπουσα, κατά τον χρόνον έπελεύσεως του ζημιολόγου ως άνω γεγονότος, είχεν άσφαλίσει τό ως είρηται πλοίον εις τον παρεμβαίνοντα Συνεταιρισμόν άμοιβαίας άσφαλίσεως και προστασίας πλοιοκτητών υπό την έπωνυμίαν «W.E.», προς άσφάλισιν έναντι των κινδύνων έκ ρυπάνσεως. 'Ο άνωτέρω συνεταιρισμός έμερίμνησε ώστε διά χρημάτων του να συσταθί το κεφάλαιον περιορισμού της άστικής ευθύνης της άνακοπούσης, διά της έκδόσεως της από 17-10-1980 και ύπ' αριθμ. 190/90964-5 έγγραφικής έπιστολής της 'Εθνικής Τραπεζής της 'Ελλάδος, υπέρ αυτής, διά δραχμάς 365.719.114, ή οποία κατετέθη εις την γραμματείαν του Πρωτοδικείου Πειραιώς την 26-2-1981, συνταγείσης της ύπ' αριθμ. 30 πράξεως καταθέσεως αυτής.

Γαυτα πράξαντες οι άνωτέρω, ένήργησαν συμφώνως προς τα υπό της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών του 1969 έπιτασσόμενα, ως προκύπτει έκ των εις την μείζονα σκέψιν της παρούσης άναφερομένων, καθ' όσον τό π.δ. 666/1982 τό όποιον όρίζει άλλην άρμοδιότητα και έπιβάλλει άλλας τυπολογικές διατυπώσεις δέν είχαν εισέτι έκδοθει (τούτο έδημοσιεύθη εις τό ύπ' αριθμ. 138 Α φύλλον της Ε.τ.Κ. της 26-11-1982), δι' ό και ή ως άνω ήμερομηνία δέον νά θεωρηθί ως ό χρόνος συστάσεως του κεφαλαίου. 'Εν συνεχεία και εις έκτέλεσιν του άνωτέρω π.δ. ή άνακόπουσα προέβη δαπάναις του παρεμβαίνοντος άσφαλιστικού συνεταιρισμού, εις όν, ως άνεφέρθη, είχαν άσφαλίσει τό πλοίον τούτο έκ των κινδύνων ρυπάνσεως, εις τά δέοντα διά την συμμόρφωσιν της προς τας έπιταγάς του ως άνω π.δ., τό όποιον έχει έφαρμογήν και διά κεφάλαια συσταθέντα πρό της δημοσιεύσεως του (άρθρ. 30 π.δ. 666/1982),

ήτοι δι' άλλης ισότοτου, της ύπ' αριθμ. 190/17978-7, από 4-4-1983, της 'Εθνικής Τραπεζής της 'Ελλάδος, την όποιαν κατέθεσεν εις την γραμματείαν του δικαστηρίου τούτου την 7-4-1983, κατέθεσε τό κατ' άρθρ. 4 παρ. 1 γ' του ρηθέντος Π.Δ. κεφάλαιον των 600.000 δραχμών (πράξις καταθέσεως εις τό Ταμείον Παρακαταθηκών και Δανείων Καλαμάτας ύπ' αριθμ. 29038/1-3-1983) διά την κάλυψιν των έξόδων της διαδικασίας της έκκαθαρίσεως και της άμοιβής του, έκκαθαριστού, προσέτι δέ προέβη και εις την υποβολήν έγγραφως της δηλώσεως περιορισμού της ευθύνης της, την 7-4-1983, κάτωθι της όποιας συνετάγη ή ειδική έκθεσις του γραμματέως συμφώνως προς τό άρθρον 2 παρ. 1 του Π.Δ. 666/1982. 'Εν συνεχεία της δηλώσεως ταύτης, ό Πρόεδρος του Πρωτοδικείου Καλαμάτας, διά της από 13-4-1983 πράξεως του, ώρισεν Εισηγητήν Δικαστήν και έκκαθαριστήν, τον Πρωτοδίκην «Γ.Σ.» και τον δικηγόρον «Δ.Α.» αντίστοιχως. 'Ο Εισηγητής Δικαστής, διά της ύπ' αριθμ. 3/5-5-1983 αποφάσεώς του, άπεφάνθη ότι τό συσταθέν κατά τ' άνω κεφάλαιον δέν έπαρκει προς άποκατάστασιν των ζημιών οι όποία προεκλήθησαν έκ του ναυαγίου του ως είρηται πλοίου, έφ' όσον αι μέχρι τότε άναγγελθείσαι ζημιαί άνήρχοντο εις τό ποσόν των 601.000.000 δραχμών περίπου και διετάξε την συμπλήρωσιν του συσταθέντος κεφαλαίου έκ δραχμών 365.719.114 μέχρι του ποσού των 700.000.000 δραχμών. 'Ομως, ή άνωτέρω άνακοπτόμενη άπόφασις του Εισηγητού έσφαλμένως καθώρισε τό άνωτέρω ποσόν, καθ' όσον ή διάταξις της παρ. 1 του άρθρου V της Συμβάσεως των Βρυξελλών ρητώς όρίζει, κατά τά προεκτεθέντα, ποίον είναι τό άνώτατον ποσόν του κεφαλαίου και ότι μοναδικόν κριτήριον ύπολογισμού αυτού είναι ή χωρητικότητα του πλοίου και ουχι οι άναγγελθείσαι άπαιτήσεις, δεδομένου μάλιστα ότι αι προς άποκατάστασιν ζημιαί ήσαν άγνωστοι κατά τό σύνολον των από τον κρίναντα Εισηγητήν Δικαστήν, έφ' όσον οι δανεισταί άναγγέλλονται όταν κληθούν προς τούτο υπό του έκκαθαριστού, ήτις πρόσκλησις προς άναγγελίαν

έπεται της άποφάσεως του Εισηγητού (Βλ. άρθρ. 9, 10 και 11 του Π.Δ. 666/1982), διά της όποιας κρίνεται άν τό κεφάλαιον πληροί τούς όρους της Συμβάσεως, έκτός του ότι αι άναγγελθείσαι άπαιτήσεις, τας όποιας έλαβεν ύπ' όψιν ή άνακοπτόμενη άπόφασις, ήσαν άνεκαθάριστοι και έξ αυτού του λόγου άπρόσφοροι διά νά ληφθούν ύπ' όψιν ως άσφαλές κριτήριον έκτιμήσεως του ύψους των πραγματικών ζημιών. Αυτή αυτη ή σύμβασις των Βρυξελλών του 1969 ρητώς άλλωστε όρίζει εις τό άρθρον V παρ. 4 αυτής ότι «τό κεφάλαιον διανέμεται μεταξύ των έχόντων αξιώσεις άναλόγως προς τά ποσά των έκκαθαρισθεισών άπαιτήσεων των», δηλ. προβλέπει σύμμετρον και ουχι όλοσχερή ίκανοποίηση των έχόντων έκκαθαριθείσας αξιώσεις.

Ουτε δύναται νά συμπληρωθί το κεφάλαιον επί τη βάσει έτέρας και δή μεγαλυτέρας ίσοτιμίας του φράγκου POINCARE (άρθρ. V παρ. 9 της Συμβάσεως), διότι διά την σύστασιν του κεφαλαίου το φράγκον POINCARE τό όποιον άποτελείται από 65.5 χιλιοστόγραμμα χρυσού τίτλου καθαρότητος 900/1000, μετατρέπεται εις τό επιχώριον νόμισμα, έν προκειμένω εις δραχμάς έφ' όσον FORUM είναι ή 'Ελλάς, επί τη βάσει της έπισήμου ίσοτιμίας της δραχμής προς τό άνωτέρω φράγκον κατά την ήμέραν της συστάσεως του κεφαλαίου, ήτοι την ήμέραν της καταθέσεως του χρηματικού ποσού ή της έγγυσήσεως του πλοιοκτητού ή του άσφαλιστού του (έγγυητού). 'Η προσθήκη δέ της έκφράσεως «έπίσημος αξία» εις τό κείμενον του άρθρου V της έπιδίκου συμβάσεως κατά φυσικήν αντιδιαστολήν προς την έκφρασιν «άγοραία αξία» (άξία χρυσού ως μετάλλου ή έμπορεύματος) έτέθη έν όψει των ποικίλων προβλημάτων τά όποία κατά τό παρελθόν είχαν δημιουργηθί έκ της άποδεσμεύσεως της δραχμής από τον χρυσόν και δή υπό τό καθεστώς της Συμβάσεως της Βαρσοβίας του 1929, και δή διά νά άποκλείση την επέκτασιν της ευθύνης του κυρίου του πλοίου από τας διαρκείς ανατιμήσεις της άγοραίας αξίας του χρυσού. 'Η έπίσημος αξία ξένου τινός «νομίσματος», ως είναι τό χρυσούν φράγκον POINCA RE είναι ή όρι-

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

ζομένη υπ' αυτού τούτου του Κράτους δια των αρμοδίων οργάνων του, τοιούτον δέ οργανον είναι δι' ημάς η Τράπεζα της Ελλάδος, ητις εκδίδει και τό «Δελτίον» Επισήμων Τιμών Εξωτερικών Συναλλαγμάτων εναντι Δραχμής. Βεβαίωσιν της Τραπεζής της Ελλάδος απαιτεί άλλωστε και τό ανωτέρω π.δ. 666/1982 διά την εξεύρεσιν της Ισοτιμίας εις δραχμάς της επισήμου αξίας του νομίσματος τούτου. Ως δ' έμφαίνεται εκ της προσκομιζομένης και επικαλούμενης βεβαιώσεως της Τραπεζής της Ελλάδος, η Ισοτιμία εις δραχμάς του χρυσού φράγκου POINCARE, κατά την ημέραν της συστάσεως του Κεφαλαίου Περιορισμού της Αστικής Ευθύνης της ανακοπτούσης, ήτοι την 26-2-1981, ήτο, 4. 10 δραχμαί. Ούτε, εξ άλλου είναι δυνατόν εν προκειμένω νά γίνη ανάλογος εφαρμογή της παρ. 2 έδ. α' του άρθρου 22 της υπό του άν. 596/1937 κυρωθείσης συμβάσεως «περί ένοποιήσεως διατάξεων σχετικών πρός τάς διεθνείς αερομεταφοράς (Βαρσοβίας 1929) μετά του προσθέτου εις ταύτην πρωτοκόλλου, ως έτροποποιήθη διά του κυρωθέντος υπό του ν.δ. 4395/1964 από 28-9-1955 πρωτοκόλλου της Χάγης, ως υποστηρίζουν οι παρεμβαίνοντες 239 κάτοικοι της Πύλου, Μεθώνης και Φοινικούντος ως και το Έλληνικόν Δημόσιον, εις την οποίαν όρίζεται ότι η μετατροπή του φράγκου εις εθνικόν νόμισμα, έξαιρουμένων των χρυσών, θά γίνεται, εν περιπτώσει δικαστικού άγώνος, συμφώνως πρός την εις χρυσόν αξίας των νομισμάτων τούτων κατά την ημέραν της εκδόσεως της αποφάσεως. Κατ' εφαρμογήν δέ της ανωτέρω διατάξεως ό Άρειος Πάγος εν Όλομελεία έκρινε ότι η μετατροπή του φράγκου εις δραχμάς θέλει γίνεσθι επί τη τρεχούση τιμή του χρυσού κατά τόν προμνησθέντα χρόνον εν των χρη-

ματιστηρίω Αθηνών (βλ. Α.Π. 102/1975 Νοβ 23, 702), διότι ή λύσις αυτή υπαγορεύθη άφ' ενός μέν διότι, τόσον ή ανωτέρω Σύμβασις της Βαρσοβίας, όσον και τό τροποποιούν ταύτην Πρωτόκολλον της Χάγης, δέν αναφέρουν τήν «έπίσημον» Ισοτιμίαν του χρυσού ως ή προκειμένη Σύμβασις, άφ' έτέρου δέ διότι ήσαν χαμηλά τά όρια ευθύνης του ανωτέρω Πρωτοκόλλου. Καί τέλος δέν είναι δυνατόν νά προσδιορισθι τό όριον της ευθύνης του πλοιοκτήτου επί τη βάσει των ειδικών τραβηκτικών δικαιωμάτων (SPECIAL DRAWING RIGHTS) ήτοι της ειδικής νομισματικής μονάδος, τήν οποίαν έδημιούργησε τό Διεθνές Νομισματικόν Ταμείον τό έτος 1969, διά νά παγίωσι διεθνώς τά όρια ευθύνης, διότι ή Ελλάς δέν προσεχώρησεν εις τό από 19-11-1976 πρωτόκολλον του Λονδίνου, τό όποϊον έτροποποίησε τήν διεθνή σύμβασιν του 1969 περί αστικής ευθύνης διά ζημίας πετρελαίου (περί ής πρόκειται ένταύθα), ώστε νά υποκατασταθού ταύτα εις τήν θέσιν του φράγκου POINCARE. Τό πρωτόκολλον τούτο ισχύει από την 8-4-1981 μόνον μεταξύ των 13 χωρών οι όποιαι προσεχώρησαν εις αυτό. Τέλος, άβασίμως επικαλείται τό παρεμβαίνον Έλληνικόν Δημόσιον ότι δέν δύναται νά θεωρηθι ως χρόνος συστάσεως του κεφαλαίου ό ανωτέρω χρόνος (26.2.1981), αλλά ό χρόνος καθ' όν ή ανακόπτουσα προέβη εις τήν δήλωσιν περιορισμού της αστικής ευθύνης (7-4-1983), επί τώ λόγω ότι κατά τήν ήμερομηνίαν ταύτην ούδεμία κατά της ανακοπούσης άγωγή είχεν άσκηθι επικαλούμενον τάς εν τη παρεμβάσει του διατάξεις της Συμβάσεως, διότι αύται αναφέρονται εις τήν διεθνή δικαιοδοσίαν των δικαστηρίων του Κράτους γενικώς και ούχι εις τήν κατά τόπον άρμοδιότητα εντός έκάστου

Κράτους, οι δ' επικαλούμεναι υπ' αυτού διατάξεις των άρθρων V παρ. 3 και IX της Διεθνούς Συμβάσεως ταύτης έτέθησαν άποκλειστικώς υπέρ του πλοιοκτήτου, ούχι διά νά περιορίσουν αυτόν χρονικώς και νά έξαρτήσουν τήν άσκησιν ή ού δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης του άποκλειστικώς εκ της βουλήσεως των αντιδίκων του, ασκούντων όποτεδήποτε εντός της προθεσμίας παραγραφής τήν οίανδήποτε άγωγήν των, ούτε και νά περιορίσουν αυτόν τοπικώς ως πρός τό κατά τόπον άρμόδιον Δικαστήριον, αλλά διά νά άρουν τυχόν σύγκρουσιν διεθνών δικαιοδοσιών μεταξύ πλειόντων υπογραψάντων τήν Διεθνή Σύμβασιν, εάν εκ του αυτού ζημιογόνου γεγονότος υπέστησαν ζημίας πλείονα κράτη και έπομένως, κατ' άκολουθίαν των ανωτέρω, είναι άσχετος των άγωγών από τόν χρόνο συστάσεως ό χρόνος άσκήσεως των άγωγών από τόν χρόνον συστάσεως του κεφαλαίου. Έπομένως, έφ' όσον άπεδείχθη ότι ή χωρητικότης του δεξαμενοπλοίου «I.S.» ήτο ή μέν καθαρά 36.733,53 κόροι, ή δέ του μηχανοστασίου 11.854,28 κόροι, ήτοι σύνολον 48.587,81 κόροι και ή Ισοτιμία εις δραχμάς του φράγκου POINCARE κατά την 26-2-1981 (χρόνον συστάσεως του κεφαλαίου), 4, 10 δραχμάς, τό υπό της ανακοπτούσης συσταθέν κεφάλαιον έδει νά άνέρχεται εις το ποσόν των 398.420.042 δραχμών (ήτοι 48.587,81 κόροι χ 2.000 φράγκα έκαστος κόρος χ 4.10 δραχμάς τό φράγκον = 398.420.042 Τ και δέον νά συμπληρωθι τό συσταθέν κατά τά άνω κεφάλαιον των 365.719.114 δραχμών μέχρι του ως άνω ποσού, ήτοι κατά 32.700.928 δραχμάς, και ούχι μέχρι του ποσού των 700.000.000 δραχμών, όπερ έσφαλμένως καθώρισεν ή άπόφασις του Εισηγητού.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/8 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



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ρωσική μετασκευή

Στά ναυπηγεία της «Χάιπαγκ Λούντ», ανατέθηκε η μετατροπή του επιβατηγού-όχημα-ταχυογού «Καζακστάν», της «Σοβιετικής Ναυτιλιακής Έταιρίας της Μαύρης Θάλασσας» που έδρευε στην Όδησσό. Οι εργασίες δεν θα επηρεάσουν τις προδιαγραφές του σκάφους. Το μήκος και το βύθισμα θα παραμείνουν στα 157 και 21,8 μέτρα αντίστοιχα και η ολική χωρητικότητα στους 13.251 τον. γκρόντ ενώ οι παλαιές μηχανές ισχύος 9.000 ίππων προσδίδουν στο σκάφος ταχύτητα 20 κόμβων. Θα προστεθούν συνολικά 130 καμπίνες καθώς και χώροι διασκέδασης όπως κινηματογράφος, φουαγιέ κλπ. Τα δύο κινητά καταστρώματα οχημάτων θα γίνουν μόνιμα και θα δεχθούν 79 καμπίνες και χώρους ψυχαγωγίας, ενώ η πρυμναία ράμπα οχημάτων θα κλείσει μόνιμα και οι υδραυλικοί ανυψωτήρες θα αφαιρεθούν.

Επίσης εργασίες θα γίνουν ώστε το σκάφος να πληροί τους όρους που προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας και από τον ναυτιλιακό κώδικα της ΕΣΣΔ για τα επιβατηγά σκάφη.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Έξαγορά της Royal Viking Line

Αμερικανοί κεφαλαιούχοι, των οποίων η ταυτότητα δεν έχει ακόμη αποκαλυφθεί, προσέφεραν μέσω χρηματιστηριακού γραφείου το ποσό των 240,3 εκατ. δολλαρίων για την πλήρη εξαγορά της νορβηγικής εταιρίας «Royal Viking Line» και των τριών κρουαζιεροπλοίων «Royal Viking Sea», «Royal Viking Sky» και «Royal Viking Star», εκάστου περί των 28.000 τον. γκρόντ.

Σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες, τα κρουαζιερόπλοια που ήδη απασχολούνται στην αμερικανική αγορά θα υψώσουν την άστερόεσσα και η αρκετά υψηλή τιμή που προσεφέρθη αντικατοπτρίζει τις ευμενείς προοπτικές που διαγράφονται στον τομέα της θαλάσσιας περιηγήσεως, ειδικά στις Ηνωμένες Πολιτείες όπου υπάρχει μία αγορά δύο εκατομμυρίων επιβατών ετησίως που καλύπτει το 75% του συνόλου της παγκόσμιας διακινήσεως.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Σημαντικές ζημιές της «Σάνκο»

Με ζημιές που ξεπερνούν τα 20 δισεκ.

γιέν για την εξαμηνιαία περίοδο Μαρτίου - Σεπτεμβρίου 1983, η πασίγνωστη πλέον από την παραγγελία μαμούθ των 125 μπάλκερς ιαπωνική εταιρία, χρειάστηκε να καταβάλει τις τελευταίες εβδομάδες στους τραπεζίτες της για την αναδιάρθρωση δανείων ύψους 290 δισεκ. γιέν.

Κύρια αίτια των ζημιολογών αποτελεσμάτων της θεωρείται η πενιχρή εκμετάλλευση των 24 VLCC και δύο CLCC που ελέγχει η «Σάνκο» και τα οποία αποφάσισε να αποχωρηθεί σταδιακά, πουλώντας τα ανάλογα με τον ρυθμό παραλαβής των 90 μπάλκ κάρριερς τα οποία πρόκειται να περιέλθουν στην εταιρία μέχρι τα μέσα του προσεχούς έτους.

ΙΡΑΚ

Οι νέοι πετρελαιαγωγοί

Δυσκολίες στη χρηματοδότηση καθυστέρουν την έναρξη των εργασιών κατασκευής των δύο πετρελαιαγωγών μεταξύ Έρυθρας και Άκαμπα και μεταξύ Ιράκ και Σαουδικής Αραβίας, οι οποίοι μαζί θα αυξήσουν κατά 1,5 εκατομ. βαρέλια τις ημερήσιες εξαγωγές του Ιράκ.

Οι συνεχιζόμενες έχθροπραξίες με την Περσία απορροφούν κεφάλαια περίπου ενός δισεκ. δολλαρίων από τον προϋπολογισμό.

σμού του Ιράκ μηνιαίως, με αποτέλεσμα να μειώνεται το χρηματοδοτικό πλεόνασμα της χώρας, ενώ ήδη η αμερικανική «Eximbank» αρνήθηκε να συμμετάσχει στο απαιτούμενο κονσόρτιομ Τραπεζών οι οποίες πρέπει να χορηγήσουν περίπου δύο δισεκ. δολάρια για να καλυφθεί το μεγαλύτερο μέρος του έργου κατασκευής των δύο πετρελαιαγωγών.

ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Η «Χάρλαντ & Γούλφ»

Αίσιοδοξία κατέχει τα ναυπηγεία του Μπέλφατ για την έκβαση των διαπραγματεύσεων με την αμερικανική εταιρία «Lynes Steamship» σχετικά με τη ναυπήγηση των νέων κοντεϊνερπλοίων της. Από τα έξι κοντεϊνερπλοία που προτίθεται να κατασκευάσει η αμερικανική εταιρία τακτικών γραμμών τέσσερα θα ναυπηγηθούν σε συνεργασία των ιαπωνικών ναυπηγείων της Μισοούϊ και της Μισουμπισί, και τα υπόλοιπα δύο στα ναυπηγεία της «Χάρλαντ & Γούλφ» στο Μπέλφατ. Τα σκάφη θα είναι πλήρως αυτοματοποιημένα, μεταφορικής ικανότητας 2.500 TEU, εκ των οποίων 200 TEU κλιματιζόμενα, με σκοπό να δρομολογηθούν στις γραμμές του Ειρηνικού. Το συμβόλαιο, ύψους 50 εκατομ. στερλινών, σημαίνει την απασχόληση ενός σημαντικού τμήματος της ναυπηγικής παραγωγής των ιρλανδικών μονάδων μέχρι τις αρχές του 1986, ενώ θα δώσει την ευκαιρία της στενής τεχνολογικής συνεργασίας με τους Ιάπωνες στον σχεδιασμό των νέων υπερσύγχρονων σκαφών.

ΚΟΥΒΑ

Σταθμός πετρελαιεύσεως

Μεταξύ της Κυβερνήσεως της Κούβας και της εταιρίας Κόζουλιτς υπεγράφη συμφωνία

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 MIDESE YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

μέ την οποία η εταιρία αυτή ανέλαβε την αποκλειστική πρακτορεύση του πετρελαίου καυσίμων της Κούβας. Μέχρι σήμερα ουσιαστικά η Κούβα δεν πουλούσε καύσιμα. Το μεγαλύτερο μέρος του πετρελαίου της τό ε-παιρνε από τη Σοβιετική Ένωση σε ανταλλαγή με ζάχαρη. Πρόσφατα όμως οι Σοβιετικοί μείωσαν τις ποσότητες του πετρελαίου και ζητούν την πληρωμή του σε συνάλλαγμα. Αυτό έπαισε τους Κουβανούς, που έχουν ανάγκη του συναλλάγματος, να παρέχουν υπηρεσίες πετρελαιοεισόδου.

Δεδομένου ότι από τα σύνορα του Μεξικού μέχρι τον Παναμά είναι δυσχερές ή προμήθεια καυσίμων, ελπίζεται ότι η αγορά της Κούβας θα είναι αποδοτική, παρά το μειονέκτημα των λιμενικών της εγκαταστάσεων (μήκος πλοίων μέχρι 180 μ. και βύθισμα μέχρι 10 μ.). Έξάλλου η Κούβα βρίσκεται στο πέρασμα των πλοίων ψυγείων που μεταφέρουν εύπαθη τρόφιμα μεταξύ ΗΠΑ και Λατινικής Αμερικής, ενώ η τυχόν βελτίωση των σχέσεων της με τις ΗΠΑ θα επέτρεπε ώστε τα πλοία που φορτώνουν δημητριακά στον Μισισσιππή να εφοδιασθούν με καύσιμα στην Αβάνα.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Στά ναυπηγεία «Άπλεντορ» ναυπηγήθηκε ένα νέο πλοίο επιστημονικών έρευνών, που ονομάστηκε «Charles Darwin» και θα αντικαταστήσει τη ναυαρχίδα του βρετανικού στόλου των έρευντικών σκαφών «Sheekleton» που αποσύρθηκε από την υπηρεσία τον περασμένο Απρίλιο.

Τό νέο πλοίο, χωρητικότητας 1975 τόνων, κόστισε 7,25 εκατομ. λίρες και είναι εξοπλισμένο με όλα τα υπερασύγχρονα όργανα που χρειάζονται για τη δειγματοληψία, μέτρηση και μελέτη των θαλασσίων υδάτων, των καθιζήματων, του βυθού, της πανίδος και χλωρίδος των ωκεανών. Η επεξεργασία των δεδομένων θα γίνεται επί του πλοίου, το οποίο αποτελεί επίσης ένα πλήρες επιστημονικό εργαστήριο.

Τό «Charles Darwin» έχει μήκος 69 μέτρων, ταχύτητα 12 κόμβων, πλήρωμα 21 ανδρών και διαθέτει χώρους ενδιαιτήσεως για 18 επιστημονικούς συνεργάτες. Φέτος τό Μάιο θα επιχειρήσει τό παρθενικό του ταξίδι διαπλέοντας τον Άτλαντικό προς τό Ρίο—Τζανέιρο και ή πρώτη του έρευνα θα είναι ή γεωφυσική αποστολή στή περιοχή του Πρασίνου Ακρωτηρίου από ομάδα επιστημόνων του Πανεπιστημίου Leicester. Ένα μεγαλύτερο ταξίδι θα επιχειρηθεί αργότερα στον Ινδικό ωκεανό για να μελετήσει τη γεωλογία, βιολογία και ωκεανολογία ενός από τους λιγότερο γνωστούς ωκεανούς.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Μετασκευές της «Σκάν Ντάτς»

Παρά τόν έντονο συναγωνισμό των Ιαπώνων, τά νοτιοκορεατικά ναυπηγεία της «Χιουντάι» εξασφάλισαν τήν εργασία μετατροπής των κοντεϊνερπλοίων του στόλου της «Σκάν-Ντάτς» αξίας 14 εκατομ. δολαρίων.

Τό συμβόλαιο αναφέρεται σε επτά από τά

δέκα σκάφη της σκανδιναβικής εταιρίας και περιλαμβάνει εργασίες εκσυγχρονισμού των μηχανών και τήν επιμήκυνση των πλοίων κατά 15 μέτρα. Οι παραπάνω μετατροπές θα επιτρέψουν στα σκάφη να αύξησουν τη μεταφορική τους ικανότητα κατά 224 έως 248 TEU και να μειώσουν τήν κατανάλωση καυσίμων κατά 10 γαλλόνια ανά ίππο και ώρα.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Παράπονα ναυτικών

Κατόπιν παραπόνων που υπέβαλαν ναυτικοί που υπηρετούν σε κρουαζιερόπλοια μέ παναμαϊκή σημαία, για τις συνθήκες ενδιαιτήσεως και εργασίας επί του πλοίου, ή κυβέρνηση του Παναμά αποφάσισε να ενεργήσει ανακρίσεις για τήν κατάσταση που επικρατεί στα εν λόγω πλοία. Αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες δήλωσαν ότι ο Παναμάς είναι ιδιαίτερα ευαίσθητος σε τέτοια θέματα γιατί διαθέτει υπό τη σημαία του τά περισσότερα κρουαζιερόπλοια από κάθε άλλη χώρα.

Οι ανακρίσεις θα γίνουν ύστερα από συνεννόηση μέ τήν ενδιαφερόμενη εφοπλιστική εταιρία και θα περιλαμβάνουν επισκέψεις στα πλοία για τήν εξέταση του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος, προς εξακρίβωση της σοβαρότητας των υποβληθέντων παραπόνων. Παρατηρείται ότι ο Παναμάς πέτυχε να αύξει σημαντικά τήν ασφάλεια των υπό τήν σημαία του πλοίων και προτίθεται να συνεχίσει προς τήν κατεύθυνση αυτή τή λήψη των αναγκαίων μέτρων.



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: 2700048/271480/213836 - 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

Σήμερα ο Παναμάς διαθέτει 450 επιθεωρητές σε όλους τους μεγάλους λιμένες του κόσμου.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ένωση εταιριών τακτικών γραμμών

Πρεσβεύοντας ότι ενωμένες θα επιτύχουν μεγαλύτερη απόδοση στις γραμμές του Ατλαντικού, οι σουηδικές εταιρίες τακτικών γραμμών «Brostroms» και «Transatlantic» προχώρησαν σε έναρξη των δραστηριοτήτων τους υπό ενιαία διοίκηση με έδρα το Γκότεμποργκ.

Βεβαίως, δεν παραλείπουμε να σημειώσουμε ότι με τη λύση αυτή επιτεύχθηκε και η διάσωση της «Brostroms Line», η οποία από τον περασμένο Φεβρουάριο αντιμετώπιζε οικονομικά προβλήματα που προήλθαν κυρίως από την υποχρέωση να καταβάλλει δόση ύψους 15 εκατομ. δολλαρίων περίπου προς τα ναυπηγεία της «Κόκους» για τη ναυπήγηση του κοντεϊνερπλοίου «Atlantic Compass».

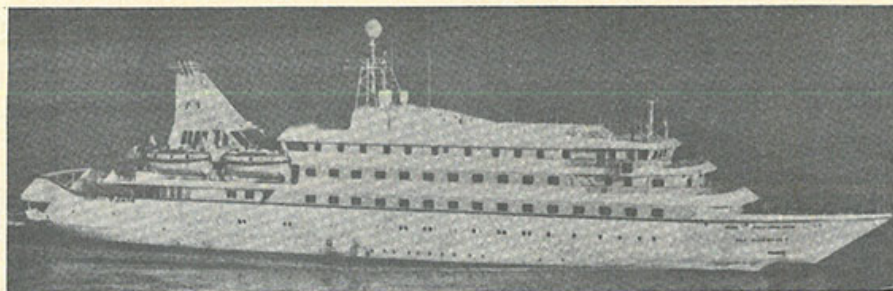
Πληροφορίες από την Σουηδία αναφέρουν ότι και η τρίτη μεγάλη σουηδική εταιρία τακτικών γραμμών, η «Johnson Line», παρακολουθεί με ενδιαφέρον τις εξελίξεις από την ένωση των δύο εταιριών χωρίς να αποκλείει την πιθανή συνένωση και των τριών εταιριών εφόσον αποδειχθεί και στην πράξη η αποδοτικότητα του έγχειρήματος.

ΤΑΪΒΑΝ

Προβλήματα ρευστότητας

Η «Eddie Steamship» η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρία της Φορμόζας, που ελέγχει περί το ήμισυ τον στόλο που είναι εγγεγραμμένος στο έθνικό της νηολόγιο, αντιμετωπίζει οξύτατα προβλήματα ρευστότητας και έλκυστος αριθμός πλοίων της κρατήθηκε σε διάφορους λιμένες.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρίας, οι δυσκολίες προέκυψαν λόγω των νέων συναλλαγματικών περιορισμών που θέσπισαν οι Φιλιππίνες με τις οποίες η εταιρία έχει πολλές δασοληψίες, καθώς και από την ασυνέπεια ενός Ταϊβανού ναυλωτού στην εκπλήρωση συμβατικών του υποχρεώσεων. Στην ίδια ανακοίνωση τονίζεται ότι με τη συμπαράσταση των Τραπεζών η εταιρία θα έχει επιλύσει το πρόβλημα ρευστότητας που αντιμετωπίζει μέχρι τις πρώτες ημέρες του Μαΐου.



Τό πολυτελέστατο μικρό κρουαζιερόπλοιο «Sea Goddess 1» που κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία «Wartsila» του Έλσινκι έναντι 34 εκατ. δολλαρίων, με σκοπό να προσφέρει κάθε πολυτέλεια και άνεση στους 120 επιβάτες του που μπορούν να απολαύσουν δεκαπενθήμερες κρουαζιέρες σε οποιοδήποτε σημείο της υδρογείου καταβάλλοντας 500 δολάρια κατ' άτομο ημερησίως.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Αύξηση του τοννάζ

Σε μία εποχή που οι παραδοσιακές ναυτιλίες εμφανίζουν συνεχή μείωση, ο έμπορικος στόλος της Τουρκίας εμφάνισε αύξηση της τάξεως του 18,6% κατά το τελευταίο 12μηνο.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία του Τουρκικού Έμπορικού και Ναυτικού Έπιμελητηρίου ο υπό τουρκική σημαία έμπορικός στόλος αριθμεί 687 σκάφη έναντι 631 περί τα τέλη του 1982, από τα οποία 312 είναι ηλικίας μικρότερης των 13 ετών.

Η αύξηση αυτή είναι αποτέλεσμα της σωστής ναυτιλιακής πολιτικής που ακολουθεί η κυβέρνηση της Άγκυρας από το 1980 και η οποία είχε σαν αποτέλεσμα τον διπλασιασμό της τουρκικής ναυτιλίας κατά την τελευταία τριετία.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Σοβιετικές παραγγελίες

Τό φινλανδικό ναυπηγικό συγκρότημα «Ράουμα-Ρέπολα», ένας από τους κυριότερους κατασκευαστές πλοίων για τη Σοβιετική Ένωση, με πάνω από 200 παραδόσεις εξειδικευμένων σκαφών από τό τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, εξασφάλισε πρόσφατα, ακόμη μία παραγγελία για έννεα εξειδικευμένα σοβιετικά σκάφη. Τό συμβόλαιο, αξίας ενός δισεκατ. φινλανδικών μάρκων, ήρθε στην κατάλληλη στιγμή καθώς οι προοπτικές για μελλοντική άπασχόληση διαγράφονταν ζοφερές και η άνεργία απειλούσε ένα μεγάλο ποσοστό του εργατικού προσωπικού.

Η παραγγελία αναφέρεται σε πέντε αρκτικά τάνκερς 5.000 τον. γκρός, δύο αρκτικά ρυμουλκά 7.800 BHP και δύο υδρογραφικά σκάφη μήκους 32,9 μέτρων. Όλα τα σκάφη προορίζονται για παράδοση μεταξύ 1986 και 1991, εκτός από τό ένα υδρογραφικό που πρέπει να παραδοθεί τό ερχόμενο έτος. Αυτή τη στιγμή η «Ράουμα - Ρέπολα» ναυπηγεί έναν αριθμό μικρών δεξαμενοπλοίων για τη Ρωσία με προβλεπόμενη παράδοση στα τέλη του 1984 και δύο πλωτές εξέδρες με παράδοση τό 1985.

Ευέλικτη δεξαμενή

Οικονομία χώρου και καλύτερη αξιοποίηση των ύφισταμένων εγκαταστάσεων αποσκοπούν να επιτύχουν τα ναυπηγεία «Βάλμετ», στο Έλσινκι με τη μετατροπή της μόνιμης δεξαμενής ναυπηγήσεων που διαθέτουν, σε δύο δεξαμενές που θα μπορούν να λειτουργούν ανεξάρτητα συγχρόνως. Τό σχέδιο, απλό στη σύλληψη, προβλέπει την τοποθέτηση μιάς πύλης εντός της δεξαμενής ώστε τό «στεγανό» μήκος της να μειωθεί στα 220 μέτρα, από τό 380 μ. σήμερα, ενώ τό πλάτος και τό βύθισμα θα παραμείνουν στα 56 και 7,5 μέτρα αντίστοιχα. Η πύλη θα μπορεί να αφαιρεθεί για τη ναυπήγηση μεγάλων σκαφών ή να μετακινείται για τη μείωση του μήκους της δεξαμενής όταν πρόκειται για μικρά σκάφη, αφήνοντας τόν υπόλοιπο χώρο ελεύθερο για άλλες εργασίες. Τό σχέδιο της ευέλικτης δεξαμενής είναι τό τελευταίο σε μία σειρά συνεχών βελτιώσεων της «Βάλμετ» στον ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα, η οποία με 296 επισκευές στο ένεργητικό της κατά τη διάρκεια του 1983 υπήρξε από τις λίγες κερδοφόρες ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις στην Ευρώπη.

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
23825 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

Μικρά υποβρύχια στην εξυπηρέτηση της υποθαλάσσιας εκμεταλλεύσεως

Η δυτικογερμανική εταιρία «Μπρούκερ» ετοιμάζεται να καθελκύσει τό τελευταίο της μίνι-υποβρύχιο, σέ αγοράστές της Άπω Ανατολής.

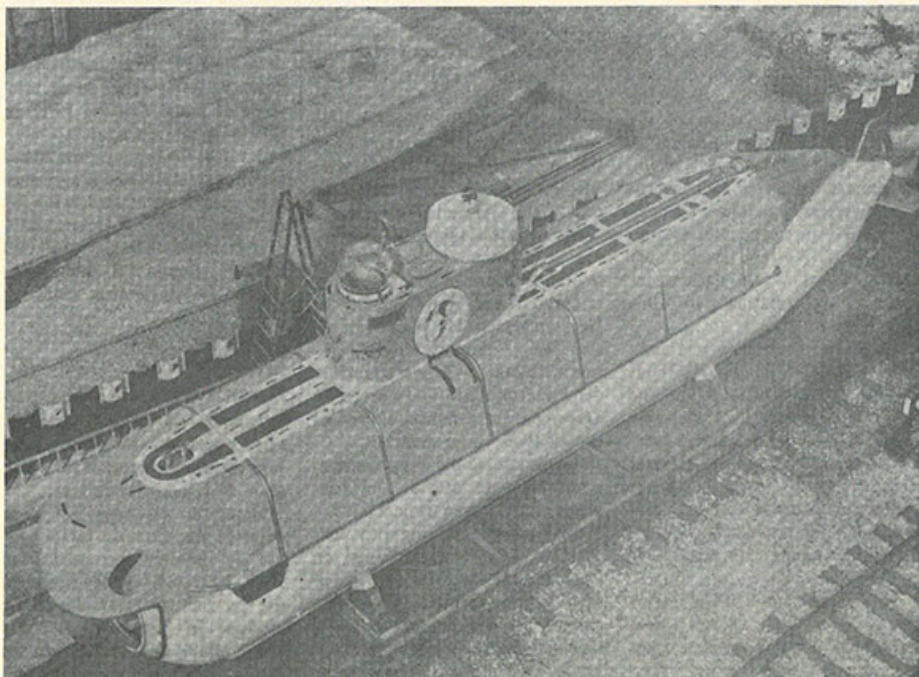
Τό «Ίπποκαμπος II», όπως ονομάζεται είναι ένα σκάφος ειδικά κατασκευασμένο για υποστήριξη εργασιών υποθαλάσσιας εκμεταλλεύσεως, κυρίως κοιτασμάτων πετρελαίου αλλά και για την γενική εκμετάλλευση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Χαρακτηριστικό του πλεονέκτημα είναι ή ανεξαρτησία λειτουργίας χωρίς την ανάγκη υποστηρίξεως του από σκάφος επιφανείας και τό τετραμελές πλήρωμά του μπορεί νά παραμείνει εν πλώ για διάστημα επίτά ήμερών.

Γιά την κίνηση στην επιφάνεια υπάρχει ένας κινητήρας ντίζελ και αποθέματα καυσίμων πού επιτρέπουν μία άκτινα λειτουργίας περίπου 300 έως 400 μιλίων. Ο κινητήρας συνδέεται μέ ηλεκτρογεννήτρια φορτίζοντας έτσι κατά την κίνηση στην επιφάνεια, τούς συσσωρευτές του σκάφους. Έτσι γίνεται δυνατό νά καταδυθεί αρκετές φορές κατά την διάρκεια ενός ταξιδιού, και κατά την υποβρύχια κίνηση οί συσσωρευτές προσφέρουν άκτινα δράσεως 100 ν.μ. μέ μία φόρτιση.

Τό σύστημα πηδαλιουχίσεως αποτελείται από κάθετα και όριζόντια ούραία πτερύγια, καθώς και προπέλες στην πλώρη, πρύμνη και στον πύργο του σκάφους. Για την πηδαλιούχηση στην επιφάνεια και για την πορεία υποβρυχίως χρησιμοποιούνται κυρίως τά πτερύγια ενώ για μικρές αλλαγές κατευθύνσεως ή για μανούβρες αιώρήσεως χρησιμοποιούνται οί προπέλες.

Τό υπηρεσιακό βάθος λειτουργίας είναι στην παρούσα έκδοση 200 μέτρα αλλά μπορεί νά έπεκταθεί σέ 400. Πίσω από τό ήμισφαιρικό διαφανές κάλυμμα της πλώρης στεγάζεται ή αΐθουσα πλοηγίσεως, όπου βρίσκονται όργανα όπως δύο υποβρύχια τηλεοπτικές κά-



μερες μέ έγγραφεις βίντεο, σονάρ έγγυς άκτίνας, γυροσκοπική πυξίδα, αυτόματος πιλότος, ήχογράφος και συσκευή ντόπλερ, ραντάρ, ραδιοτηλέφωνο και υποβρύχιο τηλέφωνο, σύστημα έπισημάνσεως και χρονόμετρο, κλισιόμετρο, βαθύμετρο, ύψόμετρο κλπ. Από τό κόκπιτ έλέγχονται επίσης μέ τηλεκατεύθυνση οί μηχανές του σκάφους.

Τό πλήρωμα μπορεί νά χρησιμοποιήσει για παρατηρήσεις και τόν ήμισφαιρικό θόλο από διαφανές άκρυλικό πού βρίσκεται στην κορυφή του πύργου και προσφέρει θέα 360 μοιρών.

Πίσω από τό κόκπιτ είναι οί κουκέτες του πληρώματος, μέ την τραπεζαρία και τούς βοηθητικούς χώρους και μετά ή κεντρική αποθήκη του σκάφους όπου αποθηκεύεται ό συμπιεσμένος άέρας και άλλα αντικείμενα, ακολουθεί δέ τό τμήμα της πρύμνης πού στεγάζει τίς μηχανές του σκάφους.

Ο έλεγχος της πλευσιμότητας του ύ-

ποβρυχίου γίνεται μέ όκτώ δεξαμενές τοποθετημένες έξω από τό κέλυφος για οικονομία χώρου, και μέ την χρήση δύο άντλιών.

Τό σύστημα επιβιώσεως του σκάφους διαθέτει ηλεκτρονική ανάλυση της ατμόσφαιρας, για την αυτόματη αντικατάσταση του καταναλώμενου όξυγόνου και την απορρόφηση του άνθρακικού όξέος και ή διάρκειά του φθάνει τίς 1.600 άνθρωποι-ώρες. Επίσης τό σκάφος μπορεί νά αναδυθεί άκόμα και μετά από πλήρη άπώλεια ένεργείας.

Στό ίδιο μοντέλο μπορούν νά γίνουν πολλές αλλαγές όπως αύξηση κατά 3 ή 4 μέτρα του μήκους, ώστε νά δέχεται όκτώ άτομα, τοποθέτηση εισόδου για δύο ή θάλαμου αποσυμπίεσης για τέσσερις δύτες. Θά μπορούσε επίσης νά μετατραπεί σέ ολοκληρωτικά τηλεκατευθυνόμενο ή νά τοποθετηθούν σ' αυτό τηλεκατευθυνόμενοι βραχίονες.

«ΊΠΠΟΚΑΜΠΟΣ II»

Κύρια χαρακτηριστικά:

Όλικό μήκος: 14,5 μέτρα
Όλικό πλάτος: 2,2 μέτρα
Όλ. πλάτος + πτερύγια: 3,5 μέτρα
Ύψος μετά πύργου: 4,2 μέτρα
Βάρος στον άέρα
μέ πλήρεις δεξαμενές: 47,5 τόννοι
Υποβρύχιο έκτόπισμα: 51,5 κυβ. μέτρα
Βάθος καταδύσεως: 200 μέτρα
Ίσχύς κινητήρα: 115 KW
Ταχύτης: 6 - 7 κόμβοι
Άκτινα στην επιφάνεια: 300 έως 400 ναυτ. μιλ
Άκτινα υποβρυχίως: έως 80 ν.μ.
Φορτίο (σέ βάθος 200 μ.): 8 τόννοι

A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: J. GHİKAS — B. ΓΙΚΙΑΣ

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN · 13002 · MARSEILLE · FRANCE

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τό συνάλλαγμα

Ενώ οι πτωτικές τάσεις στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα που είχαν εμφανισθεί για πρώτη φορά την άνοιξη του 1981 και έκτοτε συνεχίζονται με μία ποσοστιαία τάση που κυμαίνεται γύρω στα 20% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, για πρώτη φορά γίνεται μία σε βάθος έρευνα με πρωτοβουλία του Υπουργού κ. Γιώργου Κασιφάρα γύρω από το θέμα αυτό στην Τράπεζα της Ελλάδος ώστε με τα πορίσματα που θα προκύψουν να ληφθούν — εάν φυσικά αυτό είναι δυνατόν — διορθωτικά μέτρα που θα αποτρέψουν περαιτέρω επιδείνωση και ενδεχομένως θα αντιστρέψουν το ρεύμα. Είθε, για το καλό του τόπου.

Στό μεταξύ, σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τραπεζής της Ελλάδος που δόθηκαν στη δημοσιότητα από το Υπουργείο Ναυτιλίας, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε τον περασμένο Φεβρουάριο σε 77 εκατ. δολάρια έναντι 99 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός, του 1983 εμφάνισε δηλαδή μείωση 22,2%. Τό δίμηνο Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 171 εκατομμ. δολάρια έναντι 217 εκατομμ. δολλαρίων της αντίστοιχης περυσινής χρονικής περιόδου, εμφανίζοντας μείωση 21,2%.

Αποδίδουν τά διαβήματα

Τά αιγυπτιακό Υπουργείο Έξωτερικών διαβεβαίωσε την ελληνική πρεσβεία στο Κάιρο ότι θα διαμεσολαβήσει για την αποδέσμευση και τον επαναπατρισμό των μελών του πληρώματος του πλοίου «Ελλένικ Σή» που είναι κατασχεμένο στο Πόρτ Σάϊδ. Προς την κατεύθυνση αυτή έχουν γίνει επανειλημμένα διαβήματα από τις ελληνικές διπλωματικές αρχές έπειτα από αιτήσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και ήδη έχει επαναπατριστεί τό πλήρωμα του «Ελλένικ Γκρέϊς» που

είναι κατασχεμένο στο Σουέζ και μετά την ανωτέρω διαβεβαίωση του αιγυπτιακού Υπουργείου Έξωτερικών αναμένεται ότι θα αποδεσμευθεί και θα επαναπατριστεί και τό πλήρωμα του «Ελλένικ Σή». Οι αιγυπτιακές αρχές δέν επέτρεπαν την αναχώρηση των πληρωμάτων των δύο πλοίων διότι, όπως υποστήριζαν, τά θεωρούσαν απαραίτητα για την ασφάλεια και τή φύλαξη των κατασχεμένων σκαφών, τό Υπουργείο Ναυτιλίας όμως είχε υπογραμμίσει ότι στην περίπτωση αυτή έπρεπε νά εφαρμοσθεί ή διεθνής πρακτική, σύμφωνα μέ την όποια υπεύθυνη για τή φύλαξη και την ασφάλεια κατασχεμένων πλοίων είναι οι δανειστές που προχωρούν στην κατάσχεση και όχι τά πληρώματα τά όποια δέν μπορούν νά αναμειγνύονται στίς διαφορές μεταξύ πλοιοκτητριών εταιριών και τρίτων.

Στό μεταξύ κατέπλευσε στόν Πειραιά τό πλοίο «Ελλένικ Ναβιγκαίτορ» τό όποιο ήταν κατασχεμένο στην Άλεξανδρέττα της Τουρκίας, τό πλήρωμα του όποιου είχε απαγορευθεί ή αναχώρηση από τίς τουρκικές αρχές, έπωφελήθηκε μιās εύκαιρίας που του έδόθη και όδήγησε τό σκάφος στην Έλλάδα.

Υπό την Κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στό Έλληνικό Νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι σκαφών:

1. «Δαναός», φορτηγό, ναυπηγούμενο Νο. 1353, 14.103 τ. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Roumeli Shipping Company S.A.» (κ. Δ. Κούστας).

2. «Πολυτώ», μπάλκ-κάρριερ, πρώην «Oreomar», υπό σημαία Λιβερίας, 36.365 τ. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, που ανήκει στην εταιρία «Efendeavor Shipping Company S.A.» (κ. Θεοδ. Εύσταθίου).

3. «Μάστερ Τζώρτζ», φορτηγό, πρώην «Master George», 8.455 τ. γκρός, υπό σημαία Παναμά, ναυπηγήσεως 1970, που ανήκει στην εταιρία «Open Boundaries Shipping Co, S.A.» (κ. Νικ. Ποντικός).

4. «Οσεν Κίγκ», μπάλκ-κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο 351, 20.494 τ. γκρός που ανήκει στην εταιρία «Coral Sea Maritime Corp.» (κ. Διον. Κασιφάρας).

5. «Ανδρομέδα», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Νο 4753, 38.500 τ. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Arapacho Shipping Corporation» (κ. Εύστ. Γκούμας).

6. «Γουόρλντ Προντιόυς», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Νο. 17.199 τ. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Buckhurst Shipping Company» (κ. Δημ. Κουτρομπούσης).

7. «Αρμονικός», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Gradient Energy» υπό σημαία Λιβερίας, 38.845 τ. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, που ανήκει στην εταιρία «Armonikos Shipping Corporation» (κ. Α. Μαυρακάκης).

8. «Μπάτης», φορτηγό, πρώην «World Kingdom» υπό σημαία Λιβερίας, 78.373 τ. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, που ανήκει στην εταιρία «Batis Maritime Corporation» (κ. Άλεξ. Παλαιοκρασάς).

Καθελκύσεις

— Από τά ναυπηγεία της «Ισικαβατζίμα - Χαρίμα» του Αϊόι καθελκύστηκε τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Φραγκίσκος Γ.Κ.» 19.800 τόν. γκρός για λογαριασμό της εταιρίας «Αναγγελ Σίππινγκ».

— Από τά ναυπηγεία της «Χιτάτσι» καθελκύστηκε τό υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Αρχιμήδης», 23.500 τόν. γκρός για λογαριασμό της εταιρίας «Richmond Navigation».

— Από τά ναυπηγεία της «Σανονιάσου» στη Μιζουσίμα καθελκύστηκε τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Ντόρικ Τράιντεντ», 21.300 τόν. γκρός για λογαριασμό της εταιρίας «Sea Spice Navigation».

— Από τά ναυπηγεία του Τόκιο της «Ισικαβατζίμα - Χαρίμα» καθελκύστηκε τό ελληνικό σκάφος τύπου φόρτσιν «Άλφα Άτλας» 10.500 τόν. γκρός της εταιρίας «Αναγγελ Άτλας».

Αγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε τό υπό ελληνική σημαία μικτό σκάφος «Δημήτριος» 72.789 τόν. d.w., 38.094 τόν. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής του 1971, έναντι τιμής περί των 4,2 εκατομμ. δολλαρίων.

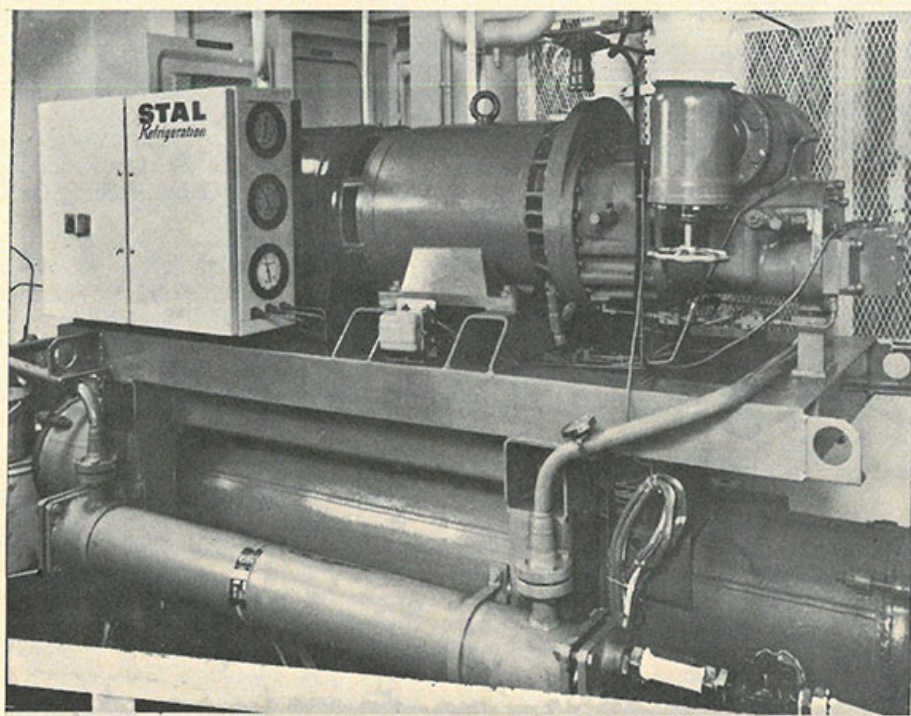
— Έλληνες αγόρασαν τό ιαπωνικό «πάναμαξ» μπάλκ κάρριερ «Green Elm» 66.383 τόν. d.w., 36.112 τόν. γκρός του 1977, έναντι τιμής περί των 7,8 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε τό λιβε-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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



Σύστημα κλιματισμού της ASEA που χρησιμοποιεί έλικοειδείς, αντί έμβολοφόρων, συμπιεστών Miniscrew, που λειτουργούν με υψηλή πίεση ροής έως και 26 BAR. Το σύστημα χρησιμοποιεί όλα τα μέσα ψύξεως και λειτουργεί σε συχνότητες 50-60 HZ.

ριανό μπάλκ κάρριερ «Sedge», 33.500 τον. d.w., 20.308 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στην Πολωνία το 1982, έναντι τιμής περί των 8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το δανέζικο δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Henning Mearsk» 36.923 τον. d.w., 21.613 τον. γκρός του 1963, έναντι τιμής περί των 1.3 εκατ. δολλαρίων.

— Τα δύο νορβηγικά δεξαμενόπλοια «Berge Edda», 164.702 τον. d.w. του 1970, και «Berge Tasta», 158.909 τον. d.w. του 1969, αγοράστηκαν από Έλληνες έναντι τιμής εν bloc περί των 6 εκατ. δολλαρίων.

— Σε άγνωστη τιμή Έλληνες αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Eliza», 10.293 τον. d.w., 6.228 τον. γκρός του 1969, με χρονοαύλωση του πλοίου στους πωλητές.

— Σε Έλληνες περιήλθε το παναμαϊκό μπάλκ «Matilde R.», 50.751 τον. d.w., 236.634 τον. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής του 1966, έναντι τιμής περί του 1.7 εκατ. δολλαρίων.

— Τέλος Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το δεζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Nigma», 96.482 τον. d.w., 47.309 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στην Ιαπωνία το 1976, έναντι τιμής 7.1 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Κέηφ Κόρφος», 19.954 τον. γκρός, 7.105 τον. βάρους του 1965, αντί δολ. 118 ανά τόννο ελαφρ. έκτοπισματος.

— Σε πακιστανούς διαλυτές επωλήθη το υπό σημαία Μάλτας φορτηγό-ψυγείο «Miltos A.», 8.046 τον. γκρός του 1956, αντί δολ. 86 ανά τον. ελ. έκτοπισματος.

— Γερμανοί διαλυτές αγόρασαν σε άγνωστη τιμή τα ελληνικά μπάλκ κάρριερς «Αθηνά», 10.170 τον. γκρός του 1963, και «Αναξαγόρας», 9.416 τον. γκρός του 1968.

— Νοτιοκορεάτες διαλυτές αγόρασαν σε τιμή τα ελληνικά φορτηγά «Κρύσα», 5.525 τον. γκρός του 1966, και «Νένι», 2.985 τον. γκρός του 1969.

Μετονομασίες

— Σε «Εσπερίς» μετονομάστηκε το ελληνικό φορτηγό «Δήμος Χαλκούσης» 9.437 τον. γκρός του 1977. Η κυανόλευκος διατηρήθηκε.

— Το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Καρυάτις» 10.886 τον. γκρός του 1970 μετονομάστηκε «Αντζεϊνταν» και ύψωσε σημαία Παναμά.

— Σε «Θαλασσοπόρος» μετονομάστηκε το μπάλκ κάρριερ «Κρέων», 12.660 τον.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ
ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ
M.A.N. — B & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176 573 - 4171 889

γκρός του 1968, διατηρώντας την ελληνική σημαία.

— Σε «Τρέιντερ» μετονομάστηκε το φορτηγό σκάφος «Ντάπο Τρέιντερ», 13.054 τον. γκρός του 1961, διατηρώντας την ελληνική σημαία.

— Το ελληνικό φορτηγό «Τατάι Κουήν», μετονομάστηκε «Πέτρος Ζ» και ύψωσε σημαία Μάλτας.

— Το δεξαμενόπλοιο «Τσάριτυ», 46.248 τον. γκρός του 1967, μετονομάστηκε «Ερμούπολις» Η κυανόλευκος διατηρήθηκε.

— Το υπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Γκούντ Εντέβορ», 54.610 τον. γκρός του 1971 μετονομάστηκε «Αμπάσσαντορ» παρέμεινε στο λιβεριανό νηολόγιο.

— Τα υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγά «Γκούντ Σήμαν», 3.522 τον. γκρός του 1975, και «Γκούντ Τρέιντερ», 6.415 τον. γκρός του 1973, μετονομάστηκαν αντίστοιχα «Σήγκαλ IV» και «Άρρου Ι» και παρέμειναν στο παναμαϊκό νηολόγιο.

— Τέλος το υπό σημαία Φιλιππίνων φορτηγό «Κάστωρ», 8.671 τον. γκρός του 1963, μετονομάστηκε «Βύρων Ι» και ύψωσε σημαία Παναμά.

Θάνατοι ναυτικών

Στο πλοίο «Τζών Ρ.» το οποίο βρισκόταν στην Άμβερσα σκοτώθηκε ο ναύκληρος του σκάφους Χαρ. Τσίρος, 46 ετών. Το ατύχημα έγινε στο άμπάρι του σκάφους.

Έξ άλλου στο κυπριακό φορτηγό «Γιαγιά Μαρία» πέθανε ξαφνικά από καρδιακή προσβολή, ενώ το σκάφος κατευθυνόταν στη Μονρόβια, ο άσυρματιστής Χρ. Λεμονής, 27 ετών.

Πειρατική επίθεση

Η πλοιοκτήτρια εταιρία του παναμαϊκού φορτηγού «Ακίνδυνο Κ.» ανέφερε στο Υπουργείο Ναυτιλίας ότι το σκάφος δέχθηκε στις 19 'Απριλίου πειρατική επίθεση στο αγκυροβόλιο της Φρή Τάουν στη Σιέρα Λεόνε και λεηλατήθηκε χωρίς όμως το πλήρωμα να πάθει το παραμικρό. Από το πλήρωμα του σκάφους το οποίο δεν είναι συμβεβλημένο με το ΝΑΤ μόνον ο πλοίαρχος και ο Α' μηχανικός είναι Έλληνες.

Καθυστερήσεις έμβασμάτων

Το Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοίνωσε ότι τα πληρώματα των πλοίων «Αίγις Τρέιντ» και «Αίγις Φρήντομ» που βρίσκονται στο Λάγος κατήγγειλαν στον εκεί προξενικό λιμενάρχη ότι παρατηρείται σημαντική καθυστέρηση στην αποστολή των έμβασμάτων τους. Έπειτα από αυτό, προσετίθετο στην ανακοίνωση του ΥΕΝ, η Διεύθυνση Έργασίας με σήμα της στην πλοιοκτήτρια εταιρία συνέστησε την τακτοποίηση της έκκρεμότητας.

Άνευθυνότητα

Πλοία αγκυροβολημένα στις ράδες του Πειραιώς και του Περάματος δεν τηρούν τους κανονισμούς σχετικά με τα φώτα αγκυροβολίας και δημιουργούν προβλήματα στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Για το λόγο αυτό το λιμεναρχείο Πειραιώς επέβαλε τις τελευταίες ημέρες πρόστιμα συνολικού ύψους 80.000 δραχμών στους υπευθύνους τεσσάρων πλοίων τα οποία ήταν αγκυροβολημένα στη ράδα του Περάματος και δεν έφεραν φώτα αγκυροβολίας.

Γιά τη διέλευση της διώρυγας του Σουέζ

Μία νέα εταιρία, που δημιουργήθηκε με στόχο τη παροχή υψηλών υπηρεσιών προς τα πλοία που διέρχονται από τη διώρυγα του Σουέζ, άρχισε πρό ημερών τη λειτουργία της στον Πειραιά.

Πρόκειται για την εταιρία Port Said Shipping & Navigation (Int.) που δημιουργήθηκε από τους κ.κ. Τζώρτζ Γουίτφιλντ, πρώην διευθυντή μάρκετινγκ, της Candia, και Κίμ Κασιμάτη σε συνεργασία με τη μεγαλύτερη ιδιωτική εταιρία πρακτορεύσεων πλοίων στην Αίγυπτο με γραφεία στο Π. Σαΐδ, Κάιρο, Άλεξάνδρεια και Σουέζ.

Από τις κυριότερες υπηρεσίες που προσφέρει η P.S.S.N. σημειώνουμε την παρακολούθηση της διελύσεως του πλοίου με VHF από τα τοπικά της γραφεία για την επίλυση τυχόν προβλημάτων, την αντικατάσταση πληρωμάτων και προμήθεια ανταλλακτικών με πολύ συναγωνιστικούς όρους, καθώς επίσης τη συνεργασία της εταιρίας με την Τράπεζα Chase Manhattan, η οποία ως γνωστόν διατηρεί υποκατάστημα στο Π. Σαΐδ, για την άμεση μεταφορά των δαπανών διελύσεως χωρίς περιττές επιβαρύνσεις.

Στό έπιτελείο της P.S.S.N. ανήκει επίσης και ο κ. Τάσος Θαλάσσης, γνωστός στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά από την μέχρι τώρα θητεία στις μεγάλες εταιρίες Candia και Dominion. Τα νέα γραφεία της εταιρίας στεγάζονται στην οδό Παλαιολόγου 5 του Πειραιά. Τηλέφ.: 4173991, 4173897. Τέλεξ: 21 2993 PSSN.

Επεκτείνονται οι εργασίες της εταιρίας B. ΒΛΑΧΟΥΛΗ

Σε εφαρμογή του προγράμματος αναδιοργάνωσης της οργάνωσής της και λελογισμένης επέκτασης των εργασιών της, η γνωστή μεσοτική εταιρία ναυτιλιακών συμβάσεων VAKIS VLAHOULIS SA μετεφέρθη από της 16ης Απριλίου στα νέα γραφεία της επί της οδού Κολοκοτρώνη 126.

Αναμένεται ότι από τους άνετους χώρους των νέων γραφείων της η Έταιρία θα δυνάμει να προσφέρει ακόμα καλύτερες υπηρεσίες στην πελατεία της που περιλαμβάνει μία εκλεκτή μερίδα Έλληνικών και Ξένων Ναυτιλιακών Οίκων. Ως γνωστόν, η VAKIS VLAHOULIS AS ειδικεύεται στους τομείς ναυπηγήσεων και αγοραπωλησιών πλοίων, όπου η πρόσφατη απόκτηση του γνωστού μεσίτη κ. Γεωργίου Δασκαλάκη σημαίνει μία αυτόνομη περαιτέρω ανάπτυξη, ενώ θα επεκτείνεται τις δραστηριότητές της στον τομέα των πλοίων-ψυγείων όπου μέχρι σήμερα έχει εξαιρετικές επιδόσεις.

Οι επιθεωρήσεις πλοίων

Η Ελλάδα περιλαμβάνεται στις πρώτες πέντε χώρες (οι άλλες είναι η Φινλανδία, Γαλλία, Ιταλία και Βρετανία) που έχουν επιθεωρήσει τα περισσότερα ξένα πλοία που έχουν καταπλεύσει στα λιμάνια τους βάσει του μνημονίου των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια των 14 ευρωπαϊκών χωρών που έχουν προσχωρήσει σ' αυτό. Οι πέντε χώρες έχουν επιθεωρήσει ως τώρα το 15% των πλοίων που έχουν επιθεωρηθεί από το σύνολο των 14 χωρών του μνημονίου. Σύμφωνα με το εν λόγω μνημόνιο οι 14 χώρες έχουν συμφωνήσει να επιθεωρούν τα πλοία που καταπλέουν στα λιμάνια τους ανεξαρτήτως εθνικότητας για να διαπιστωθεί

αν πληρούν τις απαιτήσεις ασφαλείας, ελαχίστων επιπέδων επανδρώσεως και πιστοποιητικών προλήψεως άτυχημάτων, ένδεια-τήσεως και αποφυγής της ρυπάνσεως της θάλασσας που προβλέπονται από Διεθνείς Συμβάσεις.

Ανθρωπινότερη ή ζωή των λιμενοφυλάκων

Με νέο κανονισμό τροποποιούνται παλαιότεροι κανονισμοί που είχαν εκδοθεί το 1970 (δηλαδή κατά τη διάρκεια της δικτατορίας των συνταγματαρχών) για τους λιμενοφύλακες. Με τον νέο κανονισμό που δημοσιεύθηκε ήδη στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως καταργήθηκαν οι αναχρονιστικές διατάξεις που αναφέρονταν σε διάφορες λεπτομέρειες για την ένδυμασία και καθιερώνεται απλή υποχρέωση των λιμενοφυλάκων να έχουν εύπρεπη εμφάνιση. Επίσης καταργείται η υποχρεωτική διαμονή των αγάμων λιμενοφυλάκων στα οικήματα των λιμενικών αρχών και των υπηρεσιών και η υποχρεωτική συμμετοχή τους στα κοινά συσσίτια και καθορίζεται ο χρόνος εργασίας τους σε συνάρτηση με το πενήντημερο και τις πραγματικές ανάγκες και συνθήκες λειτουργίας των διαφόρων υπηρεσιών, ενώ περιορίζεται ο χρόνος εργασίας των γυναικών λιμενοφυλάκων που είναι μητέρες σύμφωνα με τα ισχύοντα για όλους τους υπαλλήλους.

Νέα εταιρία αναλαμβάνει την εκπροσώπηση μηχανημάτων και ανταλλακτικών των «Μπρίτις Σιμπλίντερς»

Η εταιρία Shipcare Technical Services που ιδρύθηκε πρόσφατα στον Πειραιά αναλαμβάνει την εκπροσώπηση στη χώρα μας της Britparts, θυγατρικής των British Shipbuilders για τα ανταλλακτικά πλοίων, καθώς και την προώθηση πωλήσεων των λοιπών βιομηχανικών και πολεμικών μονάδων που ανήκουν στο βρετανικό συγκρότημα.

Ακόμα η Shipcare προσφέρει ναυτιλιακό εξοπλισμό και ανταλλακτικά από άλλους ευρωπαίους κατασκευαστές, συναγωνιστικούς

δρους για έπισκευές πλοίων σε ναυπηγεία που υπάρχουν σε νευραλγικά σημεία των θαλασσίων οδών, καθώς και τεχνικές υπηρεσίες σε μηχανολογικά και ναυπηγικά θέματα του πλοίου.

Την έταιρία, που στεγάστηκε ήδη στην οδό Κολοκοτρώνη 126, θα διευθύνει ο πρώην διευθυντής των «Μπρίτις Σιμπλίντερς», ναυπηγός - μηχανικός κ. Κώστας Χασιώτης, ενώ στην έταιρία μετέχουν ο κ. Ν. Πετμεζάς ως πρόεδρος και ο κ. Β. Βλαχούλης ως μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου.

Βρετανική Έπιμελητηριακή αποστολή επισκέπτεται την Ελλάδα

Αποστολή του Έμπορικού και Ναυτιλιακού Έπιμελητηρίου του Χάλλ, που ιδρύθηκε το 1837, πρόκειται να έπισκεφθεί την Ελλάδα από 12 έως 19 Μαΐου.

Το Έπιμελητήριο του Χάλλ είναι το μόνο από τα Βρετανικά έπιμελητήρια με διπλή δραστηριότητα που καλύπτει και τον έμπορικό και τον ναυτιλιακό τομέα και εκφράζει έπαρκώς τις δραστηριότητες των 600 μελών του που αναπτύσσονται στη περιοχή αυτή της Βορ. Αγγλίας.

Στην αποστολή θα συμμετάσχουν περί τις 20 έταιρίες που ασχολούνται με τη κατασκευή όργάνων ναυσιπλοΐας, μηχανημάτων έμφιαλώσεως, καυστήρων και καλοριφέρ, έξοπλισμού εργαστηρίων και προϊόντων που χρησιμοποιούνται στις οικοδομικές εργασίες.

Άλλαγή διευθύνσεως

Οι γνωστοί ναυτιλιακοί πράκτορες στο Μόντρεαλ του Καναδά «Scandia Shipping Agencies» μετεφέρθησαν σε νέα γραφεία στη διέυθυνση:

Plase du Canada
Suite 2250
Montreal, Quebec
Canada HeB 2N2
Teleph: (514) 879 - 9222
Telex: 055-6200

WALL STREET

STOCKS — BONDS — COMMODITIES

OPTIONS AND CURRENCIES

JOHN PISPIS

has been servicing Greek Shipowners
for the past 15 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

Ro-Ro '84

Πραγματοποιείται στη Νίκαια της Γαλλίας μεταξύ 9-11 Μαΐου η έβδομη διεθνής ναυτιλιακή έκθεση που θα εξετάσει τα τεχνικά θέματα που σχετίζονται με τα πλοία ρόλ-όν ρόλ-όφ.

Στην έκθεση συμμετέχουν περί τις 100 εταιρίες από 16 διαφορετικές χώρες με ενδιαφέροντα σε πλοία αυτής της κατηγορίας.

Έκδηλώσεις του Port Captains Club

Στις 22 Μαρτίου πραγματοποιήθηκε η Γενική Συνέλευση των μελών της Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτ. Έπιχειρήσεων στην οποία συζητήθηκε ο απολογισμός του έργου του πρώτου χρόνου λειτουργίας της Λέσχης και οι βάσεις του προγράμματος για το 1984. Έπίσης ανακοινώθηκαν οι οικονομικοί απολογισμοί του 1983 και ο προϋπολογισμός για το 1984. Έπακολούθησε ψηφοφορία κατά την οποία όλα τα παρόντα μέλη έδωσαν ψήφο εμπιστοσύνης στο Διοικητικό Συμβούλιο της Λέσχης.

Η Λέσχη Πλοιάρχων γνωρίζει ότι από την 1 Μαΐου η αίθουσα θα ανοίγει κάθε Δευτέρα και Πέμπτη από 17.00 - 20.00 προγραμματί-

σθηκαν δέ οι πιο κάτω εκδηλώσεις:

● 12/5 συνεστιάση των μελών και των οικογενειών τους σε ταβέρνα.

● 17/5 ημέρα Πέμπτη και ώρα 18.30. Θα δοθεί διάλεξη στην αίθουσα της Λέσχης με όμιλητή τον Frank Higgins της εταιρίας IMPAL-LOY 'Αγγλίας με θέμα «Cathodic protection in Marine Industry» θα προβληθούν σχετικά σλαϊτς και θα αναπτυχθούν τυπικά προβλήματα έχοντα σχέση με την καθοδική προστασία, τον σχεδιασμό και εφαρμογή καθοδικής προστασίας Έσωτερικών και Έξωτερικών πλοίων, διάφορα συστήματα εν ισχύ, νέες εξελίξεις στην καθοδική προστασία κλπ.

● 26/5 ημερήσια έκδρομή με λεωφορεία στους Δελφούς όπου θα γίνει ξενάγηση στους αρχαιολογικούς χώρους.

Έξ άλλου για τον μήνα Ιούνιο στα πλαίσια των Ποσειδωνίων 1984 έχουν προγραμματισθεί εκδηλώσεις και σειρά διαλέξεων στην αίθουσα της Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων. Τό πλήρες πρόγραμμα θα ανακοινωθεί στις 15 Μαΐου.

Τέλος, η Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων οργανώνει για τον μήνα Νοέμβριο Έκθεση Ζωγραφικής και Φωτογραφίας αποκλειστικά με έργα των μελών της Λέσχης. Παρακαλούνται τα μέλη της Λέσχης που θέλουν να συμμετάσχουν στην εκ-

θεση να δηλώσουν στην επιτροπή πολιτιστικών εκδηλώσεων την συμμετοχή τους καθώς επίσης τον αριθμό και τις διαστάσεις των έργων τους το αργότερο μέχρι 10 Οκτωβρίου. Έπίσης στις προσεχείς πολιτιστικές εκδηλώσεις της Λέσχης περιλαμβάνεται και η Έκθεση Χειροτεχνίας και Κεντήματος οικείων των οικογενειών των μελών και Ζωγραφική - Σχέδιο των παιδιών των μελών της Λέσχης. Για τον λόγον αυτό όσοι εκ των μελών επιθυμούν να συμμετάσχουν στην επιτροπή πολιτιστικών εκδηλώσεων να το δηλώσουν στο Διοικητικό Συμβούλιο.

Ευαρέσκεια

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Οίκου Ναύτου εξέφρασε την ευαρέσκειά του στην κ. 'Αριάδνη Β. Καβουνίδη για την προσφορά 100.000 δραχμών για τις ανάγκες του 'Ιδρύματος.

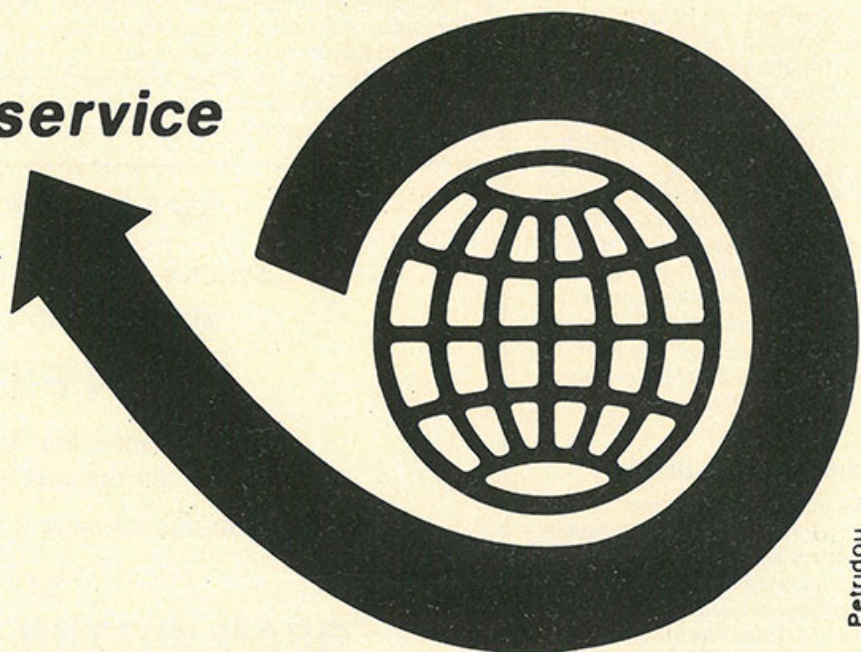
Δωρεά

Στή μήνη ΝΙΚΟΛΑΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ, ό κ. Φοίβος Τουντζής απέστειλε δρχ. 50.000 υπέρ των σκοπών του Οίκου Ναύτου.

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

ΠΕΝΘΗ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ

Ένας καλός φίλος, αλλά κυρίως ένας καλός άνθρωπος, έφυγε από κοντά μας στις 14 'Απριλίου: Ο Δημήτρης Λεβεντάκης, Πρόεδρος τήν τελευταία πενταετία της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, υπέκυψε του Λαζάρου αφού έδωσε έναν υπεράνθρωπο αγώνα εναντίον της επάρατης νόσου.

Ο Δημήτρης Λεβεντάκης ήρθε μικρός στον Πειραιά από την ιδιαίτερη πατρίδα του τήν Τζιά και μέ τήν επιμονή και τήν εργατικότητα του δημιούργησε τή γνωστή ναυτιλιακή εταιρία GRECOMAR ενώ παράλληλα υπήρξε από τά ιδρυτικά στελέχη της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων αναδειχθείς επί μία δεκαετία στο αξίωμα του Αντιπροέδρου, μπορεί δέ κανένας νά πει άδιστακτα ότι ανάλωσε τή ζωή του στην υπηρεσία της ελληνικής μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας στην οποία πρόσφερε ανεκτίμητες υπηρεσίες — στα «Ναυτικά Χρονικά» τών οποίων ήταν στενός συνεργάτης και αγαπητός φίλος παρουσίασε γιά τελευταία φορά τίς αντιλήψεις του γιά τά προβλήματα της μεσογειακής ναυτιλίας στην ειδική έκδοση της 15ης 'Ιανουαρίου 1984 καί τό χαρακτηριστικό στην περίπτωση αυτή είναι ότι διαμόρφωσε τό κείμενό του στο νοσοκομείο του Λονδίνου όπου νοσηλεύόταν.

Η κηδεία του έγινε στις 15 'Απριλίου από τόν ναό του 'Αγίου Νικολάου καί τήν επομένη ή σορός του μεταφέρθηκε καί ένταφιάσθηκε στην ιδιαίτερη πατρίδα του, τήν Τζιά.

Τόν νεκρό κατά τή νεκρώσιμη ακολουθία, στην οποία παρέστησαν πλήθος φίλων του καί εκπρόσωποι έφοπλιστικών ενώσεων, ναυτικών

οργανώσεων καί ναυτιλιακών εταιριών, αποχαιρέτησε ό γεν. γραμματέας της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων καί προσωπικός φίλος του Δημήτρη Λεβεντάκη κ. Γιώργος Κουρεμένος, ό όποιος υπογράμμισε ότι ή θλίψη καί ή όδύνη κατέχει όλους γιά τήν απώλεια ενός διαλεκτού καί ειλικρινή φίλου, ενός πολύτιμου συναδέλφου, ενός άριστου συνεργάτη καί συμβούλου αλλά καί ενός εύγενικού καί ολοκληρωμένου ανθρώπου πού διέθετε τή μεγάλη καί ζεστή καρδιά του γιά νά βοηθήσει καί νά συμπαρασταθεί στους πάσχοντες συνανθρώπους του. Επίσης ό κ. Κουρεμένος αναφέρθηκε στή σταδιοδρομία του Δημήτρη Λεβεντάκη πού άρχισε τήν καριέρα του σαν υπάλληλος ναυτιλιακών πρακτορειών καί προχώρησε στή δημιουργία δικής του πρακτορειακής επιχειρήσεως καί κατόπιν στην πλοιοκτησία. Επίσης ό κ. Κουρεμένος έξηρε τήν αγάπη του Δημήτρη Λεβεντάκη γιά τήν ιδιαίτερη πατρίδα του, τήν Τζιά, πού τή συνέδεσε μέ τά πλοία του μέ τά γύρω νησιά καί μέσω του Λαυρίου μέ τόν Πειραιά καί τήν Αθήνα.

Ο Δημήτρης Λεβεντάκης παράλληλα μέ τήν επιτυχημένη επιχειρηματική του δραστηριότητα υπήρξε καί ένας άριστος οικογενειάρχης καί ευτύχησε νά αποκτήσει καί νά μεγαλώσει δύο εξαίρετα παιδιά, τόν γιό του πού είχε άρχσει νά τόν διαδέχεται, όπως επιθυμούσε, στην επιχείρησή του, καί τήν κόρη του πού τελειώνει μέ επιτυχία τής πανεπιστημιακής σπουδής της γιά νά ασχοληθεί έν συνεχεία στην οικογενειακή ναυτιλιακή επιχείρηση.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» άπευθύνουν καί από τή στήλη αυτή ειλικρινή συλλυπητήρια στους οικείους τους καί ευχονται νά είναι έλαφρύ τό χόμα της αγαπημένης του πατρίδας πού τόν σκέπασε.

ΨΗΦΙΣΜΑ

ΕΝΩΣΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Έν Πειραιεί σήμερον τήν 14ην 'Απριλίου 1984, ήμέραν Σάββατο καί ώραν 19.30, τό Διοικητικόν Συμβούλιο της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, συελθόν έκτάκτως επί τώ θλιβερώ άγγέλματι του θανάτου του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου αυτής

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ν. ΛΕΒΕΝΤΑΚΗ

έξαιρέτου καί εύγενοϋς ανθρώπου, επιλέκτου Μέλους της έφοπλιστικής οικογενείας, πολύτιμου συναδέλφου καί άριστου συνεργάτου, ιδρυτικού στελέχους της Ένώσεως Έφοπλιστικών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, αναδειχθέντος έπαξίως επί 15ετίαν εις τό αξίωμα του Α' Αντιπροέδρου καί έν συνεχεία επί 5ετίαν του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου αυτής καί αναλώσαντος τήν ζωήν του εις τήν υπηρεσίαν της ελληνικής Μεσογειακής Φορτηγού Ναυτιλίας εις τήν οποίαν προσέφερε ανεκτιμήτους υπηρεσίας, ακούσαντος τών Μελών του Διοικητικού Συμβουλίου άτινα έξηρον τήν προσωπικότητα του μεταστάντος καί τās πολλαπλās καί ανεκτιμήτους υπηρεσίας του ιδία προς τήν ελληνική Μεσογειακή Φορτηγών Ναυτιλία καί τούς ανθρώπους της, άπεφάσισε όμοφώνως όπως:

1. Διαβιβασθούν τά συλλυπητήρια του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένώσεως προς τήν οικογένεια του μεταστάντος.

2. Σύσσωμο τό Διοικητικόν Συμβούλιον παρακολουθήσει τήν νεκρώσιμη ακολουθία αυτού.

3. Κατατεθι στεφάνι έκ μέρους της Ένώσεως επί της σωρού αυτού.

4. Διατεθι τό ποσόν τών εκατό χιλιάδων δραχμών (100.000) ως δωρεά εις τήν 'Ιεράν Μονήν Καστριανής Κέας εις μνήμην του έκλιπόντος.

5. Αναρτηθι επί θήμερον μεσίστιος ή σημαία της Ένώσεως.

6. Απονεμηθι εις τούτον μεταθανάτως ό τίτλος του 'Επιτίμου Προέδρου της Ένώσεως καί αναρτηθι φωτογραφία αυτού εις τά Γραφεία της Ένώσεως.

7. Διαβιβασθι τό παρόν ψήφισμα εις τήν οικογένειαν του μεταστάντος.

8. Δημοσιευθι τό παρόν διά του Ναυτιλιακού τύπου.

Ο Προεδρεύων Α' Αντιπρόεδρος
Δ. ΣΤΑΥΡΟΥ

Ο Γ. Γραμματέας
Γ.Σ. ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

ΕΝΩΣΕΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνήλθε μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του Προέδρου της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗ

πού επήλθε στις 14 'Απριλίου 1984 καί αφού άκουσε τόν Πρόεδρο κ. ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ, ό όποιος έξηρε τήν πολύπλευρη προσωπικότητα καί δράση του μεταστάντος

άπεφάσισε όμόφωνα

— Νά διαβιβασθούν προς τούς οικείους του αποβίωσαντος τά συλλυπητήρια του Δ.Σ./Ε.Ε.Ε.

— Νά παραστούν ό Πρόεδρος καί τά Μέλη του Δ.Σ./Ε.Ε.Ε. στην κηδεία του μεταστάντος.

— Νά κατατεθι στέφανος.

— Νά διατεθούν υπέρ αγαθοεργών σκοπών είκοσι χιλιάδες (20.000) δραχμές.

— Νά δημοσιευθι τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 16 'Απριλίου 1984

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

(Δολλάριο ἀνά μετρικό τόνο, ἐκτός ἂν ἄλλως σημειώνεται, ὅπως, διαμορφώθηκαν στίς 25 Ἀπριλίου).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Ἀμβέρσας	183-185	185.50-186.50	233-235
Ρότερνταμ	183-184	186-87	232-235
Ἀμβούργου	183.50/184.50	186-187	240-242
Γαλλίας	182-184	193-195	272-274
Ἰσπανίας	—	192-194	263-267
Αὐγούστας	194-196	196-198	275-180
Σουέζ	189-200	192-203	278-289
Τζέντας	—	186-189	282.65
Νταμάμ	—	186-191.25	275
Ράς Τανούρα	—	191.25	175
Κουβέιτ	182	189	276
Ντῶρμπαν	—	182-186	320-325
Σιγκαπούρης	196.50-199	202-205	250-251
Ἰαπωνίας	193-195	199-200	280-290
Μόντρεαλ	170-171	179-180	258-260
Βοστώνης	188-190	195-198.50	268-263
Ν. Ὑόρκης	184.50-188	192.50-194	260-265
Φιλαδέλφειας	184-186	192-195	260-265
Νόρφολκ	184-186	191-194	255-275
Σαβάννας	185-187	191-194	260-264
Τζάκσονβιλ	186.50-187.50	196/196.50	264.265
Π. Ἐβεργκλείτς	189	203.50	260
Τάμπας	181-183	187-189	252-259
Ν. Ὁρλεάνης	175-176	177-179.50	251-254
Π. Ἀρβουρ	177-180	183-186	255-265
Χιούστον	175-177	179-182	255-260
Κόρπους Κρίστι	173-179	184-185	255-256
Λ. Ἀντζελες	169.50-171	175-177	232-235
Κολούμπια/Πόρτλαντ	173-175	177-178	233-234
Φρήπορτ/Μπαχάμας	182-184	190-191	275-280
Ἀρούμπα/Κιουρασάο	185.20/190.10	197.90/203.80	274.05-277
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	181-184	190-195	260-265
Σαϊντ Κρουά	28.35	30.10	37.95
Βενεζουέλας	27.96	29.04	26.28
Βραζιλίας	180	184	315

ΕΚΔΟΣΕΙΣ**ΜΙΧ. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ****ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ**

Σέ ἐκδόση τοῦ ιδρύματος Νεοελληνικῶν Σπουδῶν ὁ κ. Μιχ. Πετρόπουλος μᾶς προσφέρει ἑπτὰ ἐνδιαφέροντα ἱστορικά σημειώματα πού ἀναφέρονται στήν ἐμπορικὴ ναυτιλία.

Μιά βιβλιογραφικὰ ἀγνωστὴ ὡς τώρα ἐκδόση τοῦ 1794 τοῦ Πορτολάνου, ἕνα ἀνέκδοτο «μπουγιουντί» τοῦ 1803 γιὰ τὴν ἀπαγόρευση ναυπηγήσεως καραβίων στήν Ὑδρα χωρὶς ἀδεία τοῦ καπουδᾶν - πασᾶ, ἀνέκδοτα ναυτιλιακὰ ἐγγράφα ὑδραϊκῶν καραβίων προστατευομένων μετὰ τὴ ρωσικὴ σημαία, καὶ ἀνέκδοτες ἐπίσης ἐπιστολές πού ἀναφέρονται σὲ πολεμικὰ ναυτικά γεγονότα τοῦ ἀγῶ-

να τῆς ἀνεξαρτησίας. Ἰδιαίτερα σημειώνουμε τίς ἀνακοινώσεις γιὰ τὰ δύο ναυτικά ἐγχειρίδια, τὸ πρῶτο τοῦ Ζακυνθινοῦ ναυτικοῦ Νικ. Κεφαλᾶ πού μετὰ τὸν τίτλο «Θαλάσσια νομοθεσία» (Βιέννη 1817) περιέχει μιά συλλογὴ ναυτικῶν νομικῶν διατάξεων ἀπὸ τὸ Γαλλικὸ Ἐμπορικὸ Νόμο καὶ παλαιότερους ναυτικούς κώδικες καὶ τὸ δεύτερο τοῦ Κεφαλῶνι τοῦ καπετάνιου καὶ ναυτοδιδασκάλου Νικ. Βρυώνη πού μετὰ τὸν τίτλο «Ἐξέτασις περὶ ναυτιλίας» (Σύρος 1831) περιέχει «μαθήματα τῆς ναυτικῆς ἐπιστήμης».

Ἡ φροντισμένη αὐτὴ ἐργασία τοῦ κ. Πετρόπουλου, ἔστω καὶ μετὰ τὸν τύπο τῶν ἐπιστημονικῶν ἀνακοινώσεων, δὲν δείχνουν μόνον τὸ συλλεκτικὸ καὶ ἐρευνητικὸ ζήλο τοῦ συγγραφέα, ἀλλὰ πιστεύουμε πῶς ἀποτε-

λοῦν μικρὰ μὲν ἀλλὰ πολὺτιμα πετράδια στήν ἀποκατάστασιν τοῦ θαυμαστοῦ πίνακα τῆς ναυτικῆς δράσεως καὶ παραδόσεως τοῦ γένους μας.

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ἐκυκλοφόρησε σὲ ἐξαιρετικὰ πολυτελὴ ἐκδόση προλογισμένη ἀπ' τὸν κ. Παναγιώτη Κανελλόπουλο τὸ λεύκωμα «Ναυτικὸ Μουσεῖο τῆς Ἑλλάδος».

Σ' αὐτό, τὸ πλοῦσιον εἰκονογραφημένο βιβλίον πού ἀποτελεῖ συλλογικὴ συγγραφὴ διαφόρων εἰδικῶν πάνω στὰ θέματα πού πραγματεύεται, παρουσιάζεται ἀνάγλυφῃ ἡ ναυτικὴ ἱστορία τῆς Ἑλλάδος ἀπ' τὰ ἀρχαῖα χρόνια ὡς τίς μέρες μας. Συγκεκριμένα στίς 128 σελίδες τοῦ καλύπτονται ναυτικά γεγονότα καὶ ἐκδηλώσεις σχεδὸν δέκα χιλιάδων χρόνων.

Τὸ βιβλίον ἀνοίγει μὲ ἕνα σύντομο ἱστορικὸ τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου καὶ ἀκολουθοῦν κεφάλαια γιὰ τὰ ἀρχαῖα χρόνια, τὸ Βυζάντιον, τὴν Τουρκοκρατίαν καὶ τὴ Νεώτερη ἐποχὴ. Τὸ βιβλίον συμπληρῶνεται μὲ κεφάλαια ἀφιερωμένα στὴ Ναυσιπλοΐα - Ὑδρογραφία, τοὺς Ἕλληνας ἐξερευνητὰς καὶ θαλασσοπόρους, τὴ Βιβλιοθήκην, τὸ Ἱστορικὸ Ἀρχεῖον τοῦ Μουσείου καὶ τίς εἰδικές συλλογές του.

Τὰ διάφορα κεφάλαια ἔχουν γραφεῖ ἀπὸ τὸν Πρόεδρον τοῦ Μουσείου Ναύαρχο ἑ.ἀ. Ε. Μακρῇ, τὸν Γεν. Γραμματέα Α. Ι. Τζαμτζή, τοὺς ἀντιπροέδρους τοῦ Ν.Μ.Ε. Π. Δικαῖο καὶ Κ. Παῖζη-Παραδέλη, τὸν Ἀρχιπλοίαρχο (Ο) καὶ γγιστὸ συγγραφέα Μ. Σίμψα καὶ τὸν Πλοίαρχο Λ.Σ. ἑ.ἀ. Γ. Καβελάρη.

Ὁ τόμος αὐτός εἶναι πλουσιώτατον εἰκονογραφημένος μὲ περισσότερες ἀπὸ 250 ἐγχρωμες καὶ ἀρκετές ἀσπρόμαυρες εἰκόνες πού συνοδεύονται ἀπὸ λεπτομερεῖς ἐπεξηγηματικές σημειώσεις.

Ὅπως παρατηρεῖ στὸν πρόλογον ὁ κ. Παν. Κανελλόπουλος «Στὴν ἱστορικὴ ἀνασκόπησιν τῆς ναυτικῆς ἱστορίας τῶν Ἑλλήνων» πού ὕστερα ἀπὸ τὸ «Σύντομον Ἱστορικὸν τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου» — ἔχει γίνῃ μὲ σαφήνεια καὶ πληρότητα, θά ἴδῃ ὁ ἀναγνώστης ὅτι οἱ Ἕλληνες δὲν ἔπαψαν ποτέ, οὔτε στοὺς αἰῶνες τῆς δουλείας νὰ πρωτοστατοῦν στὴ πάλιν μὲ τὴ θάλασσαν. Ἡ πάλιν αὕτη εἶναι σκληρὴ, ἀλλὰ οἱ Ἕλληνες, ἀποδείχθησαν πάντοτε ἀξιοὶ τῆς πολὺ δύσκολης αὐτῆς ἀποστολῆς, πού ἡ Μοῖρα ἢ τὸ Πνεῦμα τῆς ἱστορίας τοὺς ἔταξε νὰ ἐκπληρώσουν. Καὶ οἱ Ἕλληνες θαλασσοπόροι ὑπῆρξαν πάντοτε φορεῖς πολιτισμοῦ. Ἐξευξαν, στὰ ἀρχαῖα χρόνια, τὴ Μεσόγειον καὶ τὴ Μαύρην Θάλασσαν, ὁλόκληρον τὸν «Ἱστορικὸν Κόσμον» τῶν παλαιῶν ἐκείνων ἐποχῶν μὲ τὸ ἑλληνικόν — τὸ πρῶτον «δυτικόν» — πνεῦμα, πού ἐγένετο ἡ πηγὴ τοῦ μεταγενέστερου εὐρωπαϊκοῦ πνεύματος. Καὶ πρῶτοι οἱ Ἕλληνες — ἄς θυμηθοῦμε τὸν Πυθέαν τὸν Μασσαλιώτην — ἐστησαν πάνω ἀπὸ τὴ θάλασσαν, πάνω ἀπὸ τὸν Ἀτλαντικόν τὴν πρώτην γέφυραν, πού ἔνωσε τὸν Μεσογειακόν κόσμον μὲ τὸν Βορρᾶ. Καὶ ὡς τίς μέρες μας πρωτοστατοῦν οἱ Ἕλληνες στὴ θαλάσσιαν ἐπικοινωνίαν ὅλων τῶν ἡπείρων τῆς ὑφ'ἡλίου.

Ἡ ἐκδόσις κυκλοφορεῖ σὲ δύο γλώσσας ἑλληνικὰ καὶ ἀγγλικά καὶ πραγματοποιήθηκε χάρις στὴ γενναίαν ἐπιχορήγησιν τοῦ κ. Βαρδὴ Βαρδινωγιάννη.

Τὴν καλλιτεχνικὴ ἐπιμέλειαν τοῦ βιβλίου εἶχε ἡ κ. Ραχήλ Μισοδραμῇ — Καπόν, οἱ φωτογραφίες εἶναι τοῦ Στουάντιο «ΚΑΠΑ» καὶ ἡ ἐκτύπωση καὶ βιβλιοδεσία ἐγένετο ἀπ' τὴν ΕΚΔΟΤΙΚΗΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

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

PREMSEKA SHIPPING PRIVATE LTD.

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



Θαλάσσια ατυχήματα

ΟΝΟΜΑ	Σημεία	Τ.Γκρός	Έτος ναυπηγήσ.	Κατηγορίας/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	Έλληνική	10.470	1963	Λόγω θαλασσοταραχής προσέκρουσε στον κυματοθραύστη, στην Πάϊτα, στις 7/4 και υπέστη έλασματουργικές ζημιές. Αναγκαίος δεξαμενισμός αναβλήθηκε.
ΑΝΤΖΕΜΕΝΤ	Έλληνική	4.600	1968	Υπέστη πυρκαϊά μεγάλης εκτάσεως έξω από την Κέϊπ Βέρντε στις 24/4. Το πλήρωμα εγκατέλειψε το σκάφος.
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	Έλληνική	612	1958	Υπέστη πυρκαϊά στις 20/4, σέ θέση 37 33 Β, 00 25 Δ και εγκατελείφθη 13 μίλλια νοτίως του Κάμπο ντέ Άγκουα. Το πλήρωμα διεκπεραιώθηκε με ελικόπτερα του βου στόλου στη Ρότα.
ΓΑΛΗΝΗ	Έλληνική	71.318	1973	Κατά τον απόπλου από το Πόρτ Γουώλκοτ στις 19/4 απώλεσε μία άγκυρα.
ΚΑΛΥΨΩ	Έλληνική	6.172	1973	Κατά τη διάρκεια δοκιμών στο Σ. Τζώνς, στις 20/4, υπέστη ζημία της μηχανής και ρυμουλκήθηκε στο Σ. Τζών για επισκευές.
ΜΑΡΙ Ν.Κ.	Παναμά	3.947	1964	Απώλεσε την άγκυρα και την αλυσίδα στον Κόλπο του Μεξικού στις 24/3 χωρίς να γνωστούν περισσότερα στοιχεία.
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'Υ'	Έλληνική	9.606	1972	Κατά τη διάρκεια ελιγμών στη Λά Γκουάϊρα, στις 12/4, προσέκρουσε στην προκυμαία και υπέστη έλασματουργικές ζημιές στην πλώρη.
ΣΑ'Ι'ΣΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	Έλληνική	7.606	1964	Επλήγη υπό κυκλώνος στις Κομόρες νήσους, στις 13/4 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΤΖΩΝ Κ.	Παναμά	5.393	1972	Υπέστη ζημία στην κυρία μηχανή στις 18/4, σέ θέση 00 43 Β, 82 53 Δ. Το σκάφος ρυμουλκεϊται στη Μπαλμπόα για επισκευές.
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟΣ	Παναμά	10.618	1968	Συγκρούστηκε στο Π. Σάϊδ, στις 10/4 με το μπάλκερ «Gull» και υπέστη ελαφρές έλασματουργικές ζημιές στην άριστερή πλευρά. Επισκευές αναβλήθηκαν.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	Έλληνική	16.229	1969	Σάφι για Άμβέρσα, προσέκρουσε σέ γέφυρα στις 13/4 και υπέστη ελαφρές έλασματουργικές ζημιές. Μόνιμες επισκευές αναβλήθηκαν.
ΑΚΟΥΑΤΖΟ'Υ'	Παναμά	25.433	1968	Γκάλβεστον για Εϋξείνο, έμφορτο σιτηρών, συγκρούστηκε στο Χιοϋστον, στις 8/4 με το φορτηγό «Bella» και υπέστη έλασματουργικές ζημιές στην πλώρη και ρήγμα στα ύφαλα. Κατευθύνθηκε προς Ν. Όρλεάνη για επισκευές.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	Έλληνική	13.027	1977	Προσάραξε στο Γκουαγιακουίλ, έμφορτο σιτηρών στις 9/4, χωρίς να γνωστούν λεπτομέρειες.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	Έλληνική	11.329	1969	Κατά την είσοδο στο Μπρουνσμπούτελ στις 12/4 προσέκρουσε στην αποβάθρα χωρίς να υποστεί ζημιές και συνέχισε προς Βίσμαρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	Έλληνική	18.525	1969	Κατά τον διάπλου του Σουέζ στις 12/4, προσάραξε στο 65ο ΚΜ. Αποκολλήθηκε αύθημερόν χωρίς βοήθεια και αναλήφθηκαν επισκευές στο Π. Σάϊδ.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Η ναυλαγορά

Αυτόνομη είναι ότι δεν θα μπορούσε κανείς να περιμένει πολλά πράγματα από το τελευταίο δεκαπενθήμερο, μεγάλο μέρος του οποίου εκάλυψαν οι άργιες του Πάσχα και η απουσία σημαντικών στελεχών από τα ναυτιλιακά γραφεία και εκείνα των ναυλωτών, αφού τα τελευταία επωφεληθήκαν μετατρέποντας τις άργιες σε... μίνι διακοπές!

Εν τούτοις, οι πρόσφατες μάλλον ευνοϊκές εξελίξεις στην διεθνή ναυλαγορά χαρακτηρίσαν και την υπό ανάλυση χρονική περίοδο, με έμφαση στο ενδιαφέρον για τα μεγάλα μάλκ κάρριερς τα οποία — μέσα σε μία χαλαρή αγορά — διατήρησαν τα πρόσφατα κέρδη τους και επιβεβαίωσαν την ζωηρή διακίνηση των φορτίων μεταλλευμάτων και γαιανθράκων. Δίπλα σ' αυτά, η ζάχαρη και τα λιπάσματα εκάναν μία μάλλον «κόσμη» παρουσία, ενώ αντίθετα τα σιτηρά κινήθηκαν μέσα σε κλίμα υποτονικότητας χωρίς, όμως, πτώση των ναύλων στις κύριες περιοχές φορτώσεων.

Μία μεγάλη ποικιλία ναυλώσεων για μεταφορές μεταλλεύματος και άνθρακα με μεγάλα πλοία και η υπαρκτή περαιτέρω ζήτηση ως χωρητικότητας είναι ότι αξίζει κανείς να εξάγει περισσότερο. Καί ενώ η εκτενής και λεπτομερής παράθεση των επί μέρους πράξεων εκφεύγει των σκοπών του παρόντος δελτίου, εκλεκτικά θα σημειώσουμε τους 110.000 τόννους από Πόρτ Καρτίε για Ταϊβάν στα δολ. 13.50, τους 95.000 τόννους από Β. Βραζιλία για τον αυτό προορισμό στα δολ. 13.20 και τους 90.000 τόννους από Δυτ. Αφρική για Ιταλία στα δολ. 4.

Αντίστοιχη εικόνα, αν και σκέπως μικρότερο όγκο, παρουσιάσαν οι γαιανθράκες με τους 80.000 τόννους από Κόλπο για Ιταλία στα δολ. 8 ενώ αριθμός φορτίων από Ν. Αφρική για Κόντινεντ συνεζητείτο σε μή ανακινωθέντα επίπεδα και φορτίο 65.000 τόννων από Αυστραλία για Ταϊβάν κλεισθήκε στα δολ. 8.25 φίο.

Εντονή η παρουσία της Ινδίας, αποκλειστικού σχεδόν ναυλωτού στον τομέα των λιπασμάτων, κράτησε την αγορά με ελαφρώς βελτιωμένα επίπεδα ναύλων. Τό ίδιο σε ένα βαθμό ισχύει για την ζάχαρη όπου, αυτή τη φορά, είχαμε λιγότερο θόρυβο και μερικές ουσιαστικές πράξεις.

Αφήνουμε σκόπιμα τελευταία τα σιτηρά για να επισημάνουμε τον μικρό σχετικά όγκο της ζήτησης (αποτέλεσμα των πολλών άργιων) αλλά και την διατήρηση των ναύλων στα αυτά επίπεδα με πλέον χαρακτηριστική περίπτωση τους 47.000 τόννους από Κόλπο για Ιαπωνία στα δολ. 16.25 φίο. Πρέπει όπωσδήποτε να δεχθούμε ότι το παρόν δελτίο είναι περιορισμένο λόγω των άργιων του Πάχα και της ανάγκης εγκαίρης έκτασης εν όψει της άργιας της Πρωτομαγιάς.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Φαίνεται ότι η ναυλαγορά κινήθηκε μάλλον με τις ναυλώσεις ταξειδίου παρά την χρονοναύλωση κατά τις τελευταίες ημέρες. Έτσι, τα δελτία χρονοναυλώσεων είναι μάλλον φτωχά.

Στα πολύ μεγάλα μάλκκερς αξίζει να αναφερθεί η γνωσθείσα ναύλωση σκάφους 140.000 τόν. d.w. στα δολ. 1.70 ανά τόν. d.w. για 12 μήνες ενώ πλοία 100/120.000 τόν. d.w., έζητούντο για χρονοναύλωση μέχρι και 3 έτων.

Από μικρότερες μονάδες χαρακτηριστικά θα αναφέρουμε τους 34.000 τόν. d.w. από Σκανδιναβία για Άπω Ανατολή στα δολ. 6.100, τους 26.000 τόν. d.w. από Ν. Αφρική

για Εύρωπη στα δολ. 3.200, ενώ ενδιαφέρουσα παρουσία εκάναν και οι Κινέζοι με τους 21.000 τόν. d.w. από Αργεντινή για Κίνα στα δολ. 5.500 και τους 26.000 τόν. d.w. από Άν. Αφρική στα δολ. 4.500.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά την ανάπαυλα των εορταστικών ημερών, η αγορά κινήθηκε σε μάλλον ικανοποιητικά επίπεδα και ο αριθμός των πραγματοποιηθεισών πράξεων είναι ασφαλώς πολύ μεγαλύτερος εκείνων που ανακοινώθηκαν ή ακούστηκαν.

Στόν Περσικό Κόλπο, χαρακτηριστικά θα αναφέρουμε την ναύλωση VLCC για 240.000 τόννους με δυτικές όψιόν στα WS 27 ενώ άξια μνείας είναι και η ναύλωση ULCC για 345.000 τόννους για Έρυθρά στα WS 28.

Σε μικρότερα μεγέθη, οι 110.000 τόννοι από Κόλπο για δυτικές όψιόν πλήρωςαν WS 47 (με βάση Κόντινεντ) ενώ οι 100.000 τόννοι για Μαρόκο WS 52,5 με φόρτωση Απρίλιο.

Η Μεσόγειος σε μία μέση κατάσταση με τους 65.000 τόννους στα WS 64-65 (ένδομοσσογιακή μεταφορά) ενώ οι 33.000 τόννοι πληρώνονταν WS 117.

Πολύ χαρακτηριστική η ναύλωση από Δυτ. Αφρική για Μεσόγειο ή Κόντινεντ για 50.000 τόννους στα WS 77.5 με όψιόν ΗΠΑ στα WS 75.

Χωρίς τίποτε το ιδιαίτερο η Καραϊβική με αριθμό ναυλώσεων από Βενεζουέλα με ποικίλους προορισμούς μεταξύ των οποίων πλέον χαρακτηριστική οι 38.000 τόννοι για Ιταλία στα WS 82.5 με φόρτωση Απρίλιο.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΝΑΓΓΕΛ. ΧΑΡΜΟΝΥ: Ντουλούθ/Λίμνη Σουπή-ριον 12.000 τόν. γεννήματα Μάλτα, δολ. 29 φίο, 4 ημέρες/1.000 τόν. Απρίλ. 10-16.

ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ: Δομινικανή Δημοκρατία 14.900 τόν. ζάχαρη χύδην Βενεζουέλα, δολ. 14.50, 700/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Απρίλ. 17-23.

ΠΑΤΜΟΣ: Βορείως Ρίβερ Πλέητ και Μπουένος Άϊρες 13.500 τόν. γεννήματα Άλγερια, δολ. 35, 2000/400 τόν. φορτοεκφόρτωση, Απρίλ. 27 - Μαΐου 5.

ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ: Λέηκχεντ 13.500 τόν. δ. λευρά Ροστόκ, δολ. 27.65 φίο, 4 ημέρες/2.000 τόν., Απρίλ. 16-27.

ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ: Βορείως Χαττέρας 30.000 τόν. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 12 φίο, 5 ημέρες/4.000 τόν., Απρίλ. 30 - Μαΐου 5.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ: Τουμπαράο 140.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Βιλλανέβα, δολ. 9.85 φίο, 3 ημέρες/25.000 τόν., Απρίλ. 25 - Μαΐου 10.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ: Ρίβερ Πλέητ 25.000 τόν. καλαμπόκι Σταβάνγκερ, δολ. 22.75 φίο. 2.500/8.000 τόν., Μαΐου 1-10.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ: Ποταμό Μισισσιππί 5.850 τόν. γεννήματα Τρίνιτατ, δολ. 18.30 φίο, 1 ημέρα/3.000 τόν., άμεση.

ΑΣΤΥΑΝΑΞ: Ρίβερ Πλέητ 48.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 27.50, 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 1-30.

ΠΑΛΟΜΑ: Ρίβερ Πλέητ 48.000 τόν. γεννήματα

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

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Ίαπωνία, δολ. 27.50, 2.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 20-30.

ΓΚΟΝΤΕΝ ΣΙΜΙΣΟΥ: Μισσισιπή 20.000 τον. γεννήματα άνατολ. άκτή Μεξικού δολ. 10.75 φίο, όψιόν εκφόρτωση Βερακρούζ δολ. 11 φίο, 3 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 18-24.

ΣΗ ΣΤΑΡ: 'Αμερ. Κόλπο 14.000 τον. γεννήματα Δανία, δολ. 17.75 φίο. 4 ήμερες/3.000 τον., 'Απρίλ. 22 - Μαΐου 5.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.: Μασέιο ή Ρεσίφε 17.700 τον. ζάχαρη χύδην άκτή 'Ατλαντικού/Άμερ. Κόλπο, δολ. 14.50 φίο, 750/1.500 τον., 'Απρίλ. 25-30.

ΛΙΜΠΕΣΤΡΕΙΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 25.500 τον. καλαμπόκι 'Αλεξάνδρεια ή Πόρτ Σάϊδ, δολ. 23 φίο, όψιόν 'αμπαντίλια δολ. 25, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 15-25.

ΥΗΛΗ: Βορείως Ρίβερ Πλέητ και Μπουένος 'Αϊρες 16.800 τον. άραβόσιτου Πουέρτ Καμπέλλο, δολ. 24.25, 2.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 4-12.

ΜΕΛΙΤΩΝ: 'Αμερ. Κόλπο ή Τζάκσονβιλ 14.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 36.50 φίο, 4.000/1.000 τον. Μαΐου 8-18.

ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ: Μπέυ Πόρτ 55.000 τον. κώκ πετρελαιο Ρότερνταμ, δολ. 10.50 φίο, 15.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 30 - Μαΐου 5.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ: Τζουμπάιλ 15.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 10.75 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση 'Απρίλ. 20-25.

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ: Βιτώρια 20.000 τον. σιδηρομέταλλευμα Κίνα, δολ. 31.35 φίο, 3.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 15-30.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: Νιού Σάουθ Γουέηλς 25.000 τον. σιτηρά Κουβέιτ. δολ. 26, φόρτωση κλίμακος/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Απρίλ. 24-30.

ΜΙΝΑ: Βίμαρ/Άμβούργο 12.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 30 φίο, 2.500/1.000 τον. λιπάσματα 'Απρίλ. 20-30.

ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ: 'Άμβούργο 14.000 τον. λιπάσματα δολ. 28 φίο, 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 27 - Μαΐου 2.

ΕΙΡΗΝΗ Δ.: Ντακάρ 13.500 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 27, φόρτωση κλίμακος, 1.00 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Απρίλ. 29 - Μαΐου 9.

ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ: Τζουμπάιλ 14.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 10.75 φίο, 5.00/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐο.

ΦΡΟΣΩ: 'Αμβέρσα 26.500 τον. κριθής σέ σάκους Τζέντα, δολ. 565.000 κατ' άποκοπή φίο, 2.000/1.000 τον., τέλη 'Απριλίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 23.074 τον. d.w. του 1983, παράδοση πιλότο 'Ιαπωνίας, ταξίδι μέσω ΗΠΑ με έπαναπαράδοση Μεγάλης Λίμνης, δολ. 3.800 την ήμερα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: 76.601 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμβέρσα 'Απρίλ. 14, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα/Ταϊβάν δολ. 6.950 την ήμερα.

ΕΒΜΑΡ: 28.751 τον. d.w. του 1976, παράδοση στόν πιλότο Καραϊτί 'Απρίλ. 25 - Μαΐου 3, ταξίδι μέσω 'Ινδίας με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.250 την ήμερα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 40.201 τον. d.w. του 1979, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, 'Απρίλ. 25 - Μαΐου 5, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.100 την ήμερα.

ΓΟΥΟΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: 37.636 τον. d.w. του 1973, παράδοση Φορταλέζ τέλη 'Απριλίου/άρχη Μαΐου, ταξίδι μέσω Τρομπέτας με έπαναπαράδοση Πόρτ 'Άλφρεντ, δολ. 5.000 την ήμερα πλέον δολ. 90.000 για πλοϊ υπό έρμα.

ΜΑΡΑΚΙ: 16.925 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμβέρσα/Άμβούργο 'Απρίλ. 24-26, έπαναπαράδοση Κέηπ Τάουν/Μογκαντίσο δολ. 4.450 την ήμερα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΑΣΙΘΕΑ: 155.407 τον. d.w. του 1971, περίοδος 2 έτών, ναυλος έμπιστευτικός.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΙΑ: 155.375 τον. d.w. του 1971, περίοδος 2 έτών, ναυλος έμπιστευτικός.

ΜΥΚΟΝΟΣ: 32.737 τον. d.w. του 1971, ταξίδια 12 μηνών για καθαρά προϊόντα προς δολ. 7.25.

'Ηταν φυσικό οι άργίες των ήμερών που πέρασαν και ή νωχέλεια που δημιουργούν νά άποτελέσουν φραγμό στις διαπραγματεύσεις για νέες άγορές. Χωρίς ή παρατήρηση αυτή νά έχει άπόλυτο χαρακτήρα, επέδρασε ούσιαστικά στην άγοραστική δραστηριότητα σέ βαθμό που τό άντικείμενο του σχολιασμού της άγοράς νά αναφέρεται στά παραλειπόμενα του προηγούμενου δεκαπενθημέρου μάλλον παρά σέ fresh business.

'Αξίζει όπωσδήποτε νά στρέψουμε τό φάκο της προσοχής μας στην πώληση δύο ULCC του «BONN» (393.000 DWT του 1976) στά δολ. 6.500.000 σέ 'Ελληνες άγοραστές και του «LYRIA» (316.000 DWT του 1976) στά δολ. 6.100.000. Τό πρώτο είναι παραδοτέο στό Βρυνει όπου είναι παραπλισμένο ενώ τό δεύτερο ταξιδεύει.

'Αριθμός άλλων δεξαμενοπλοίων μεταξύ των οποίων τά «HAVNDROOT» (240000/76) στά δολ. 10.200.000 (προορίζεται για πλωτό εργοστάσιο) «BAHAMAS» (230.000/75) στά δολ. 6.000.000 δίνουν τόν τόνο της άγοράς ενώ ύποτονική ήταν ή κίνηση στά μπάλκ κάρριερς όπου οι πωλητές φάνηκαν συγκρατημένοι:

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε:

— M/V BELSTAR 37800/72 δολ. 5.000.000 με δύο έτών χρονοναύλωση στά δολ. 6000/ήμερα.

— M/V TRIUMPH 37600/76 στά δολ. 5.300.000.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ: ΗΒ 232.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 36, 'Απρίλ. 22.

ΦΑΝΑΡΙ: Σαλλόμ Βόε 63.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αγκλ Μπέυ, WS 70, 'Απρίλ. 19.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 'Ες Σιντέρ 63.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα, WS 65, 'Απρίλ. 20.

ΤΡΕΙΝΤ ΟΝΟΡ: Δυτ. 'Αφρική 123.000 τον. Μεσόγειο WS 34, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 36.5, 'Απρίλ. 23.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑΙΝΤ: 'Ανατολ. άκτή ΗΒ 66.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 75, 'Απρίλ. 19.

ΕΛΟΥΝΤΑ: Δυτ. 'Αφρική 65.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 62.5, 'Απρίλ. 25.

ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ: Γέμπο 100.000 τον. Μοχαμεντία, WS 53, 'Απρίλ. 15.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Κεύχάν 120.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 39.5, όψιόν Μεσόγειο WS 43.5, 'Απρίλ. 17.

ΝΟΜΙΚΟΣ: Σκίγκτα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Γιούρομεντ, WS 120, 'Απρίλ. 14.

ΜΑΝΝΑ: Μόνγκσταντ 110.000 τον. μέρος φορτίου, Τριέστη, WS 'Απρίλ. 21.

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Πουέρτο Μιράντα 46.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 68.75, 'Απρίλ. 20.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 40.000 τον. μέρος φορ-

— M/V FORT WALSH 22000/78 στά δολ. 5.500.000.

Γενικώς, ό καιροσκοπισμός κυριαρχεί στην άγορά άφού ή ναυλαγορά δέν έχει άκόμη δείξει τό πραγματικό της πρόσωπο.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό αύξημένο άγοραστικό ενδιαφέρον, ιδίως στό χώρο της 'Απω 'Ανατολής, σέ συνδυασμό με την έλλειψη έπαρκούς προσφοράς χωρητικότητας κράτησε τίς τιμές σταθερές με έλαφρώς άνοδικές τάσεις.

'Ο πίνακας τιμών διαμορφώνεται ως έξης (δολ. ανά τον. έλ. έκτοπίσματος).

Ταϊβάν:

Δεξαμενόπλοια 130/134
Ξηρού Φορτίου 100/118

Κίνα:

Ξηρού Φορτίου 100/120

Ν. Κορέα:

Δεξαμενόπλοια 125/132
Ξηρού Φορτίου 100/112

Πακιστάν/Ινδία:

Δεξαμενόπλοια 95/100
Ξηρού Φορτίου 80/93

τίου, σέ ύψηλή θερμοκρασία, 'Ωλμπαν WS 137, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 132.5, 'Απρίλ. 22.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περισκό Κόλπο 240.000 τον. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, WS 29.5 'Απρίλ. 26.

ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ: Περισκό Κόλπο 26.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 125, 'Απρίλ. 25.

ΕΙΡΗΝΗ: Σίντι Κερρί 131.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 40, όψιόν Μεσόγειο WS 42.5, 'Απρίλ. 29.

ΦΑΡΟΣ: 'Αρζού 56.000 τον. 'Αμερ. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 62, Μαΐου 1.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 72.5, 'Απρίλ. 26.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: 'Αρζού 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 150, όψιόν Μεσόγειο WS 190, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 135, 'Απρίλ. 22.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Περισκό Κόλπο 240.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 27, 'Απρίλ. 24.

ΖΑΝΤΕ: Ράς Τανούρα 98.500 τον. Μοχαμεντία, WS 48.5, 'Απρίλ. 28.

ΣΚΙΑΘΟΣ: Λά Σκχίρα 65.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 64, 'Απρίλ. 20.

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: Τής 63.694 τον 'Ολλανδία, WS 54.5, 'Απρίλ. 20.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Ράς Τανούρα 100.000 τον. μέρος φορτίου, Μοχαμεντία, WS 52.5, 'Απρίλ. 30.

ΔΡ.Δ.Κ. ΣΑΜΥ: Καραϊβική 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 40, 'Απρίλ. 24.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: 'Ανατ. άκτή Μεξικού 48.330 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 129.5, 'Απρίλ. 21.

ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ.: Μαύρη Θάλασσα 20.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 115, 'Απρίλ. 21.

ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΡΙΝΓΚ: Περού 36.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού/Κόλπο, WS 105, 'Απρίλ. 28.

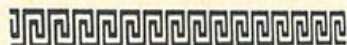
ΤΡΕΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ: Περού 36.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού/Άμερ. Κόλπο, WS 105, Μαΐου 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Κεύχάν 80.000 τον. μέρος φορτίου, Φός WS 50, 'Απρίλ. 27.

ΤΑΣΙΑ: Λά Σκχίρα 75.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού WS 47.5, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 45, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 52.5, όψιόν Μεσόγειο WS 57.5, 'Απρίλ. 22.

ΕΙΝΑΙ
ΥΠΟΘΕΣΗ
ΜΙΑΣ ΝΥΧΤΑΣ...





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

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

ΕΡΜΗΣ

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.
6518

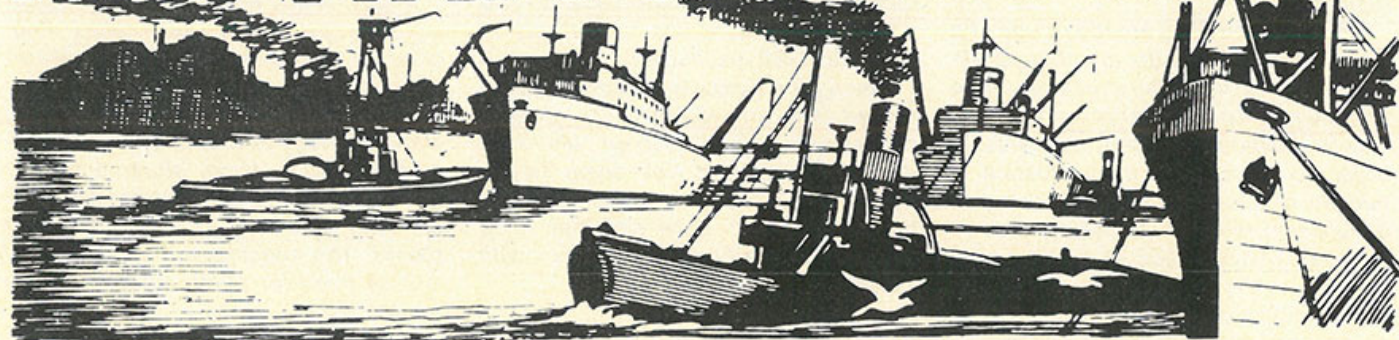
Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1174/933 May 1st, 1984

IMMEDIATE ABOLITION OF CREW ROTATION

The census of unemployed seamen completed on April 13 has proved what we all know. That aside from Masters, there is no unemployment problem in any other category and those now ashore are far fewer than there were at the time when shipping was a flourishing concern. Therefore, crew rotation must be abolished immediately for all categories except those of Master and until they have all been absorbed in accordance with the proposals of their union or until more ships are commissioned and they are needed to command them.

WHOM ARE THEY FOOLING?

The bosses of the engineers' and seamen's unions again did not sign the collective agreement for Mediterranean-type passenger and cruise ships. The conclusion to be drawn is that they do not consider the increases granted by the agreement satisfactory.

Is this true, however? Or are these bosses out for something else?

Also, it is more likely that a greater number of ships will be re-commissioned if crew rotation is abolished.

Of course, for this to happen, new legislation is required but until that is enacted, the Minister can take other measures to facilitate the situation. These have been suggested by the shipping companies individually and it is time we stopped "subsidising" the airlines at the expense of the competitiveness of Greek ships. There is no time for further delay.

Knowing that following its signature by the other unions and its ratification by the Ministry of Mercantile Marine, the agreement becomes law and must be applied, they wish to appear to the members of their unions who do not see through their little game, as unyielding supporters of their members' cause, holding out to the bitter end for even greater increases.

The question therefore arises, whom

are they trying to fool? And the answer lies with the membership of their unions.

MINISTER AWAITS RESULTS

The Minister of Mercantile Marine, Mr. G. Katsifaras, declared on April 25 that he is waiting for the results of the census to decide on crew rotation which, he said, will be maintained only for those categories which show a high percentage of unemployment. According to Ministry figures, the number of unemployed seamen on April 20 was 4,969, but the Ministry does not clarify whether these can be classed as unemployed in the sense outlined in the relative Presidential Decree. However, of this total, only 2,436 qualify for unemployment compensation.

CONVENIENCE FLAGS

A French deputy tabled a question for the Minister of Mercantile Marine asking for his reactions to the develop-

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

ment of convenience flags. The Minister replied:

Convenience flags are the refuge of a large number of under-maintained ships, both in terms of the ship's condition and the quality and quantity of its crew. This is proved by accident statistics. In order to cope with this situation a number of measures has been taken to ensure that these ships comply with international rules such as those governing the safety of life at sea, the load line, pollution prevention, etc. Some of these conventions have a favoured country clause which means they can be applied even to the ships of countries which have not signed them. A recent agreement among 14 maritime countries in Europe has made it obligatory to carry out a number of inspections on ships calling at their ports. The same agreement provides for a system by which information can be exchanged with regard to the inspections carried out. In France, the inspection of foreign flag ships has been assigned to five safety centres which began functioning in 1980.

THE OECD COUNTRIES

According to recent figures on shipbuilding activity in the OECD countries, the total order book at 31 Dec. 1983 amounted to 19,236,000 grt. In the EEC countries the total was 3,243,000 grt. and in the remaining OECD countries in Europe (Spain, Finland, Norway, Sweden) it represents 2,161,000 grt. So the total for Europe was 5,404,000 grt. In Japan it was 13,832,000 grt. Of the total of

19,236,000 grt. 11,847,000 grt. were due for delivery this year while 5,959,000 and 1,262,000 grt. were due for delivery in 1985 and 1986 respectively.

Among the European countries Spain ranked first with 922,000 grt. followed by Denmark with 806,000 grt., and Sweden with 611,000 grt. Next came Germany, Britain, France and Finland with about 500,000 grt. each and then Italy, Belgium, Netherlands and Norway with 200-300,000 grt. each.

THE CHUNNEL

The Chunnel is in the news again. A meeting was held in Paris on March 15, attended by local authorities, financiers, representatives of British and French chambers of commerce and others interested in the project.

They all seemed aware of the technical problems involved and the economic repercussions of a Channel tunnel on the ports on each side. And so, as always, all came to the conclusion that nothing could be done before these problems were overcome.

FOUR THOUSAND PASSENGERS

Beyond the present, third generation of cruise ships which includes ships in the 30-45,000 ton range with a capacity of 1,500 to 1,800 passengers, specialists in the trade are now preparing a fourth generation which may perhaps solve the economic problems cruise operators face today.

rators face today.

A specialised Norwegian firm has designed a new type of cruise called "Phoenix". It can take 4,000 passengers in four turret-like superstructures built on an ordinary hull that is 377 metre long, with a tonnage of 250,000 grt. All the cabins will be outside, situated on the main deck in the four, turret-like arrangements which will look like apartment blocks. The midship part of the vessel will be used for public spaces, dining rooms, etc.

Although this new type of cruise ships does not appear to be particularly attractive and does not have the extensive possibilities of present-day cruise ships for leisure and entertainment, nevertheless it could be far more profitable because of the large number of passengers it can take and the type of service it can offer.

INFORMATION AND SHIPPING

The information revolution is coming to the international shipping community at last. By pressing a button, instant information will be available on any ship, port or cargo plus other data that may be required. This is being made possible by a world information bank on shipping centred in Europe which will be available to shipping companies and other interested parties throughout the world via the Euronet teletype system.

The EEC has already commissioned LSIS to build the system which should become functional after two years of trials.

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.

SHIPCARE TECHNICAL SERVICES

British Shipbuilders is changing its Piraeus structure, in an effort to expand their activities and consolidate their presence in Piraeus in the engineering and spare part services.

The marketing for newbuilding will be done centrally from London, whereas the marketing of spare parts subsidiary Britrarts Ltd, already very successful in Piraeus, and the other companies of the engineering division, will be operated through SHIPCARE TECHNICAL SERVICES a new company.

Shipcare will also become the liaison office for the warshipyards of British Shipbuilders dealing with the marketing of warships, weapon systems and ammunition.

Shipcare is intended to be a very progressive new company with the following main activities:

Spare parts and Equipment packages for main and auxiliary machinery by representing established licenced principals in UK and Europe.

Shiprepairing by forming a comprehensive network of competitive shipyards, strategically situated in the Far East, continent and South Africa.

Technical services, particularly consultancy in Marine engineering and Naval architecture and surveys.

The Company will be managed by Mr. Costas Hassiotis, formerly technical director of British Shipbuilders, who is a qualified Marine Engineer and Naval Architect, while Mr. Nick G. Petmezas will be the chairman of "Shipcare" and Mr. Vakis Vlahoulis member of the board. The new Company has been established on the 6th floor of the building on 126 Kolokotroni Street in Piraeus from the early days of last April.

VAKIS VLAHOULIS EXPANDS SERVICES

As a substantial step toward its reorganization and reasonable expansion of its activities, the well known Piraeus shipbroker Vakis Vlahoulis SA has moved to its new premises, situated on 126 Kolokotroni Street, from 16th April, 1984.

Its anticipated that from the ample space of its new offices the company will be able to extend even better services to its clientele which comprises a selected number of Greek and International Shipping Concerns.

Vakis Vlahoulis SA is specializing in the fields of Shipsale and Shipbuilding Contracting, and the recent acquisition of the well known Piraeus broker Mr. George Daskalakis will certainly mean a further improvement of the Company's services. The company is also specializing in the field of Reefer Trading in which it has reached outstanding achievements having so far sold 43 reefers in the past eight years of trading.

FINANSKO OPENS OFFICE IN PIRAEUS

Finansco Investments, S.A., the financing company which was established in September 1982, after the successful results of its London Office, and in order to provide a better and more complete service to its vital and ever-growing Greek shipping clientele, has decided to open a Piraeus facility, situated at 126 Kolokotroni Str. Mr. Nick Petmezas has joined the board of Finansco and will manage the activities of the Piraeus office.

50 YEARS AGO

— Greek shipping had a total strenght at the end of 1933 of 648 ships grossing 1,822,000 tons placing it 9th in the world and outranking Sweden.

— We are informed that the National Coastal Shipping Company of Greece has decided to repair the engine and replace the lost propeller of the ss PATRIS II in Piraeus in order to support the Piraeus ironworks industry and provide employment to workers and technicians.

— During the past month of April freight rates remained slack with an average of 64% compared to 64.09% in March and 63.45% in April last year.

— Messrs. Rethymnis and Kulukundis have bought five French cargo ships belonging to the Compagnie Générale des Transports totaling 22,528 grt. for 1,900,000 French francs or about 24,500 pounds sterling.

— There was no improvement in Turkish shipping in 1933 in spite of the fact that coastal shipping has been turned into a state monopoly and that efforts were made to reorganise it.

(Naftika Chronika No. 82/1.5.1934)

Mr. Petmezas, a well known personality within the Greek shipping community has studied Economics at University of Thessaloniki, law at Athens University and banking and Shipping Law at London University.

VAKIS VLAHOULIS S.A.

SHIPBROKERS

- SALE & PURCHASE OF SECOND HAND TONNAGE
- NEWBUILDING CONTRACTING
- TIMECHARTER
- THE ONLY PIRAEUS SHIPBROKING FIRM
- SPECIALIZING IN REEFER CHARTERING & S + P

TELEPHONES: 452 2903
452 2974
TELEX: 21 2196 STAR
21 3958 STAR

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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

- Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 1.500 (ἐναντι δρχ. 3.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).
- Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 1.800 (ἐναντι δρχ. 3.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΣ	62	10405	αργεϊ Γαλαξειδι
ΑΒΙΝ Ο'Τ'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Κων/πολη 10/3
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. Όχο Ρίος 15/3
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Λός 'Αντζελες 14/3
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Χουάγκου 30/1 για Εύρωπη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	δ. Μπραναμπάτελ 1/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	αργεϊ Γαλαξειδι
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Μοντεβιδεο 18/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	α. Σουέζ 14/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Σ.	62	10750	α. Σάριο 17/10
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	αργεϊ Έλεουσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	αργεϊ Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	α. Φρήπορτ 7/3 για Ρωσία
ΑΓΗΝΟΡ	71	9875	ε. Άμβέρσα 12/3
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	δ. Σουέζ 29/2
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ε. Πειραιά 23/2
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	α. Λός 'Αντζελες 10/3
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412	ε. Ντάρ-ε-Σαλάμ 11/3
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	α. Μπιλμπάο 9/3 για Αίγυπτο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	αργεϊ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	αργεϊ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Πειραιά 21/2
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	59	8852	α. Άστακό 26/3
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	α. Αιγούστα 18/2
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Βαλτιμώρη 10/3 για Ν. Ύορκη
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	στο Ντουμπάι
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	αργεϊ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	αργεϊ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	α. Πόρσγκρουν 7/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	α. Χαλκίδα 17/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Π. Σαΐδ 15/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΖ	71	11857	αργεϊ Έλεουσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Ν. Όρλεάνη 1/3 για Βερακρούζ
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Γιβραλτάρ 18/3
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	αργεϊ Χαλκίδα
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. 'Ιλντίλο 17/2 για Μπανγκόκ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Σαλβαντόρ 24/2
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	αργεϊ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	αργεϊ Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	δ. Σουέζ 14/3
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Άλεξάνδρεια 18/3
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	αργεϊ Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	ε. Άκκαμα 9/3
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	αργεϊ Στυλίδα
ΑΘΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	αργεϊ Χαλκίδα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Σάουθεντ Άνκορ 19/3
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	α. Χαμίνα 17/3
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	αργεϊ Έλεουσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	αργεϊ Άντικυρα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	αργεϊ 'Ιθάκη
ΑΘΗΝΑ	63	10170	επωλήθη Γερμανούς Διαλυτές
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	αργεϊ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	ε. Τέμα 7/3
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Λεμεσό 19/3
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	αργεϊ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	73	7594	α. Έλεουσίνα 18/2
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	αργεϊ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	στον Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Γιοκοχάμα 10/2 για Κορίντο
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ.	67	17418	α. Λονδίνο 10/3 για Ίαπωνία
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Λάγος 7/3
ΑΘΩΣ	72	1586	α. Κων/πολη 23/2
ΑΙΑΣ	67	9457	αργεϊ Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ε. Μπαχραϊν 9/3
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	72	4109	δ. Μάλτα 20/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΒ	64	6387	α. Σάν Άντόνιο Έστε 8/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	υπό παραλαβή
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	α. Πασαγιές 1/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	α. Λός Πάλας 20/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	α. Λός Πάλας 27/1
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.	64	4463	αργεϊ Ρίβερ Φώλ
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Σάντος 5/3
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	δ. Παναμά 3/1
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	δ. Παναμά 6/3
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	α. Ρίο 'Ιανέιρο 26/2
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	α. Κακογκόβα 9/3
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	δ. Σουέζ 15/3
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	αργεϊ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'Ι'Ζ	72	11185	δ. Κων/πολη 13/1
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	δ. Π. Σαΐδ 6/3
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	ε. Μόρχεντ Σίτυ 15/3
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Σινγκάγκ 6/3
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178	αργεϊ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ε. 'Ιλντίλο 18/1
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	α. Πειραιά 16/3 για Ρωσία
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208	αργεϊ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025	α. Λόμε 17/3 για Λάγος
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	α. Πειραιά 25/2 για Ίταλία
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	δ. Παναμά 20/2
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	ε. Σιτακόγκ 24/3
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	αργεϊ Άργοστόλι
ΑΙΗΤΖΑΕ	63	1142	αργεϊ Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	αργεϊ Χαλκίδα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΚΩΣ	56	3129	αργεϊ Πειραιά
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Τζέντα 4/3
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	α. 'Ιλντίλο 6/3
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Άμβέρσα 19/3
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	ε. Άλεξάνδρεια 18/3
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	αργεϊ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	α. Τουμπάρδο 15/3
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	θέση 31 20 Β, 30 40 Δ 8/3
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	στην Κούβα 28/2
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Μάλτα 16/3 για Λά Πλάτα

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083	ε. Άβίλες 11/3
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΑΛ	68	13633	α. Ν. Ύορκη 22/2
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Λός Πάλας 13/3
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	αργεϊ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	αργεϊ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714	ε. Σάντος 17/3
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΕΣ	65	20119	α. Πειραιά 22/3
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	ε. Χιούστον 7/3
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	δ. Παναμά 17/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. Βουλώνη 14/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	α. Βανκούβερ 26/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184	αργεϊ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Χόνγκ Κόνγκ 20/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	63	6303	ε. Σάν Άντόνιο 11/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ε. Σάν Άντόνιο Έστε 9/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	62	7517	α. Σάντος 23/2
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	ε. Μάλτα 12/3
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	ε. Βρέμη 19/3
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	ε. Κουβέιτ 14/3
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	αργεϊ Χαλκίδα
ΑΚΜΗ	77	16080	δ. Π. Σαΐδ 29/1
ΑΚΜΩΝ	71	15119	αργεϊ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	αργεϊ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	ε. Τζέντα 18/2
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΜΣ	68	25433	αργεϊ Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Άμβούργο 20/3
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	αργεϊ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Καλός 29/2
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	α. Πειραιά 27/3
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341	προσάραξε Μπάχα Μπλάνκα 10/3
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	αργεϊ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	αργεϊ Άστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Φιλαδέλφεια 9/3
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 11/3
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	στο Φλόρινγκ Ρόαντ 22/3
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Άμβέρσα 20/3 για Τζέντα
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Γιβραλτάρ 12/3
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	αργεϊ Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	αργεϊ Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	ε. Τζέντα 17/3
ΑΛΒΩΝ	62	13122	ε. Άλεξάνδρεια 15/3
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Τεργέστη 17/3 για Άσσομη
ΑΛΕΑ	73	8824	αργεϊ Γαλαξειδι
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	α. Πόρτ ντε Μπούκ 2/3 για Σικελία
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	προς 'Ηράκλειον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13212	α. Κακογκόβα 8/3 για Νταμπιέρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. III.	67	2560	αργεϊ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	α. Πειραιά 183 για Ίταλία
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Μπαντάρ Άμπας 24/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	αργεϊ Στυλίδα
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	α. Τζέντα 17/3
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΡΥΖΗΣ	44	7207	αργεϊ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ.)	78	60653	αργεϊ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	αργεϊ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	δ. Ντουμπάι 4/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	αργεϊ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΘ	61	7704	α. Πειραιά φ6/1
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	μεταφορές Κούβας
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	αργεϊ Σαρζά
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Βίλα Κονστιτούτιον 1/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	αργεϊ Πειραιά
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434	α. Σίμπα 29/2 για Σιγκαπούρη
ΑΛΙΚΗ	72	10069	υπό παραλαβή
ΑΛΙΚΗ	59	12996	αργεϊ Γαλαξειδι
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	αργεϊ Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Φιλαδέλφεια 10/3
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	ε. Πειραιά 5/12
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	ε. Λός Άντζελες 11/3
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Λός Πάλας 22/2
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	αργεϊ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	δ. Καϊμάν Μπράκ 7/2
ΑΛΚΗΝΟΡ	73	70088	α. Ρίτσορντ Μπαϊ 8/3
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	αργεϊ Λονδίνο
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Άδελαΐδα 16/3
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Γένοβα 24/2 για Γιβραλτάρ
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Ντόνγκες 14/3 για Ν. Άμερική
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Σάρκ Μπαϊ 15/3
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. Άλεξάνδρεια 18/3
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Λιγγόρου 8/3
ΑΛΜΑ	63	1594	α. Λισαβόνα 17/3
ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Γιβραλτάρ 8/3 για Άλγέρι
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ'	74	22246	α. Μουτσούρε 10/3
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	70	1800	α. Σάντερλαντ 19/3
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	δ. Καϊμάν Μπράκ 9/3
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	α. Μάλτα 15/3
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Ρεσίφ 8/3
ΑΛΤΙΣ	70	2605	α. Λισαβόνα 19/3
ΑΛΦΑ	62	4722	α. Λάγος 10/3
ΑΦΑ	71	1571	στο Ρότερνταμ 15/10
ΑΥΣΙΑ	66	20959	α. Ν. Όρλεάνη 15/3
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	δ. Γιβραλτάρ 6/3
ΑΜΑΖΩΝ	79	10986	α. Βεστέρας 14/3
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	καθελκύστηκε Κόμπε 8/8
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	α. Άλιβέρι 29/3
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	δ. Σουέζ 10/6
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	α. Λάγος 6/3
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13800	α. Λός Άντζελες 26/2
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Βαρκελώνη 15/3 για Ντάρμπα
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Καζαμπλάνκα 14/3
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Σαγκάη 3/3
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	αργεϊ Πειραιά
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Γιοκοχάμα 5/3
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	αργεϊ Έλεουσίνα

ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	α. Γάνδη 14/3
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Σιγκαπούρη 19/2
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Άμβέρσα 16/3 για Λάγος
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 21/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Νιούκαστλ 17/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ρ. Βρέμη 12/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633	ε. Άλεξάνδρεια 2/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΪΣΤΟΜ	74	13348	α. Σιγκαπούρη 9/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Σίμπα 11/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	α. Μπελαγούαν 27/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Ρότερνταμ 9/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ	78	13889	α. Μουρλιγιάν 4/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	δ. Ντόντερ 9/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΪΣ	74	13631	α. Τζέντα 14/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Λός Άντζελες 9/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	α. Τζέντα 17/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	ε. Βαρκελώνη 17/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΪ	79	10993	α. Άντεν 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	στη Χάβρη 22/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΪΟΜΦ	76	13633	α. Άλεξάνδρεια 11/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Ντάρμπαν 14/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Χόνγκ Κόνγκ 13/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Πειραιά 16/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΝΙΠ (δ.)	64	35333	στη Άβίλες 21/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Πειραιά 16/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	ε. Φουκουγιμά 7/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Ν. Όρλεάν 19/2 για Άλγερ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 15/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	77	15378	ε. Παναμά 28/2
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	α. Πόρτ Χέντλαντ 18/2
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Γιορροπορτ 18/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	4493	α. Τσαρλστον 17/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Λισαβόνα 2/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Π. Έλζαμπεθ 9/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448	α. Παναμά 28/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	77	4713	α. Παναμά 28/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Παναμά 28/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	α. Παναμά 28/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΙΙ (δ.)	75	70668	α. Παναμά 28/2
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	63	3387	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛ	83	10470	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Παναμά 28/2

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 18/3
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	ε. Καράτσι 15/4
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Πόρτ Χάρφουρ 2/3
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΘΙΑ	64	11034	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΘΙΠΠΗ Α.	76	16648	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΘΟΣ	79	11000	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΝΑ	64	2020	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Ρίο Γανέρο 2/3

ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	Διάλυση Μπαγκλαντές
ΑΝΝΑ Π.	57	9367	α. Γαλαξείδι
ΑΝΝΑΜΙΝΑ	65	14088	α. Κολόμπο 16/2
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	δ. Π. Σαϊδ 11/3
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	14130	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΙΚΟΥΑ	66	15404	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30822	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7981	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8885	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΞΙΟΣ	65	3860	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ	76	6744	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΠΕΞ	73	16397	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΠΙΚΟ	64	9868	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΠΟΙΑ	75	34409	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙV	56	9172	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΠΟΥΣ	70	3275	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Ρίο Γανέρο 2/3
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Ρίο Γανέρο 2/3

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Βαλτιμόρη 8/3
ΑΡΚΟΝΩΤ	68	24877	α. Βαλτιμόρη 8/3
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Βαλτιμόρη 8/3
ΑΡΓΥΡΟ	59	8775	α. Βαλτιμόρη 8/3
ΑΡΓΥΡΟ	57	3970	α. Βαλτιμόρη 8/3
ΑΡΓΩ	72	16207	α. Βαλτιμόρη 8/3
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Βαλτιμόρη 8/3
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587	α. Βαλτιμόρη 8/3
ΑΡΓΩ ΠΑΪΪΟΝΗΡ	76	1578	α. Βαλτιμόρη 8/3
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Βαλτιμόρη 8/3
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Βαλτιμόρη 8/3
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	α. Βαλτιμόρη 8/3
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Βαλτιμόρη 8/3

ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20885	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΙΩΝ	60	9959	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ	65	10987	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ	63	22103	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΙΑ	67	9525	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΚΕΪ	70	13363	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΤΕΡΟΪΝΤ	60	6134	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38611	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ.)	70	17485	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Τρίπολη 11/3
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Τρίπολη 11/3
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Τρίπολη 11/3
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Τρίπολη 11/3
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Τρίπολη 11/3
ΑΤΣΙΛΙΤΥ	59	10364	α. Τρίπολη 11/3
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	α. Τρίπολη 11/3

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΪ	82	4916	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΩΣΜΑΝ	69	16229	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35708	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΥΡΑ	68	9624	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ.	64	4566	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6880	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38608	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΦΘΟΣ	68	35477	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	α. Ν. Όρλεάν 19/2
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	α. Ν. Όρλεάν 19/2

α. Βαλτιμόρη 8/3	77	11281	α. Βαλτιμόρη 8/3
άρχει Πειραιά	68	24877	α. Βαλτιμόρη 8/3
α. Σάντος 751 για Τύνιδα			α. Βαλτιμόρη 8/3
άρχει Πειραιά			α. Βαλτιμόρη 8/3
α. Λευκάδα 12/2			α. Βαλτιμόρη 8/3
άρχει Πειραιά			α. Βαλτιμόρη 8/3
έπισκευές Πειραιά			α. Βαλτιμόρη 8/3
α. Κάλιαρι 9/3			α. Βαλτιμόρη 8/3
άρχει Πειραιά			α. Βαλτιμόρη 8/3
άρχει Πειραιά			α. Βαλτιμόρη 8/3
α. Κάλιαρι 25/2			α. Βαλτιμόρη 8/3
α. Α. Πάλας 9/3			α. Βαλτιμόρη 8/3
δ. Γιβαρλάτορ 18/3			α. Βαλτιμόρη 8/3

ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Σιγκαπούρη 9/3
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	18944	αργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Τζέντα 13/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	ε. Κορίντο 12/3
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	αργεί Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Τζέντα 14/3
ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. Π. Σαΐδ 14/2
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	αργεί Σετομπάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	αργεί Τρινκομάλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	αργεί Άργιστόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Σιγκαπούρη 17/3
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Μανίλα 4/3
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	αργεί Στυλίδα
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	αργεί 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. Άμβερσα 13/3
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	αργεί Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	ε. Βανκούβερ 12/3
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Νάντη 12/3
ΒΕΝΙ II	77	18993	αργεί Άσπρα Σπίτια
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μέθουλ 17/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Ν. Ύρκη 25/2 για Άρούμπα
ΒΕΡΑ	65	20806	αργεί Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Μπρέικ 3/3 για Ν. Όρλεάνη
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	66	10210	στο Άμστερνταμ 1/3
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.	63	9269	α. Ρουέν 15/3 για Ιταλία
ΒΗΤΑΖΑΝ.	66	19633	ε. Σουθάμπτον 20/3
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	αργεί Πειραιά
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	ε. Άμβερσα 22/2
ΒΙΚΩΡΙΑ II	68	12005	αργεί Πειραιά
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	αργεί Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Χουάγκου 11/3
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	αργεί Άλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	ε. Τσάχ Μπαχάρ 11/2
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	αργεί Πειραιά
ΒΟΜΑΡ	71	16313	αργεί Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	αργεί Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΑΪΝ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434	αργεί Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Λάς Πάλμας 2/3
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	ε. Άμβερσα 10/3
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Κήλονγκ 29/2
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Τουμπάρδο 16/2 για Τουπάτα
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	47	28373	υπό παραλαβή
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	α. Άλιβέρι 23/3
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	υπό ναυπήγηση
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Άμβερσα 20/3
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	70	9778	ε. Μουπάσα 13/3
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Φουγιέρα 15/3
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037	ε. Κουβέιτ 15/3
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Κάρτα 28/2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΝΣ	67	15421	α. Άνκα Μπαϊ 14/3
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	αργεί Ήγουμέντσα
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	αργεί Άλιβέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Πόιντ Νουάρ 24/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Ντάρ-ε-Σαλάου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Άλεξάνδρεια 18/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Λισαβόνα 17/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Πειραιά 12/3
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509	ε. Μουτούρε 12/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Τόκυο 8/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	α. Ρίο Ίανέιρο 17/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	αργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	αργεί Έλεουσίνια
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	αργεί 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	ρυμουλκ. Λάγος 15/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	α. Χουάγκου 1/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	αργεί Πόρτμουρκ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	στο Σαϊντ Άννα Μπαϊ 15/3
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΥΛΑΣ	70	9087	αργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Ρεσίφ 25/ +
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	επισκευές Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΑΛΚ.	61	7585	στο Μπεντί
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Π. Έλιζαμπεθ 14/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ.	60	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	αργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΙΕΡ	73	16095	ε. Χαλκίδα 22/2 για Άβαννα
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	δ. Σουέζ 2/3
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ.	61	16561	α. Φουτζέιρα 25/11
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	α. Βανκούβερ 10/3
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Ροζάριο 9/3
ΓΙΩΤΑ	62	10163	ε. Λάγος 11/3
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Φουτζέιρα 15/3
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 14/3
ΓΚΑΪΪΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	71	8739	α. Τερνεουζεκ 9/3
ΓΚΑΛΛ.	70	15302	α. Φιλαδέλφεια 8/3
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ.	83	21200	α. Χιούστον 3/3
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ.	60	7669	αργεί Άστακιο
ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	αργεί Λαύριο
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΖ.	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Τόμπα 12/3
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	α. Φος 2/3 για Βόννη

ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ.	65	5836	αργεί Έλεουσίνια
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΪΪΛΑΝΤ (δ.)	66	45251	α. Βενετία 15/3 για Γιβραλτάρ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 11/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Ροζάριο 14/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Γκουαγιακούιλ 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Μπουένος Άϊρες 20/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Ν. Όρλεάνη 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	δ. Παναμά 13/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ν. Όρλεάνη 9/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Χιούστον 16/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ.	65	7952	αργεί Τρινκομάλη
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ν. Όρλεάνη 14/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΡΝΤ	72	12919	ε. Ντακάρ 1/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Μαράκαϊμπο 8/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ε. Ροζάριο 15/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	14531	α. Μπ. Άϊρες 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	ε. Σ. Τζών 12/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800	α. Μπάχια Μπλάνκα 13/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Ντάρμπαν 12/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΪΣ	74	13036	α. Χάμπτον 24/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	δ. Σουέζ 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΓΚ	72	43479	δ. Γιβραλτάρ 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Ν. Όρλεάνη 26/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Λά Γκουλέτ 7/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	75	13036	α. Μπάχια Μπλάνκα 19/2
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	α. Ντάρμπαν 3/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	στο Μπαντάρ Άμπας
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	α. Γιοκοχάμα 2/3
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 5/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	71	12202	στο Μπουσίρ 14/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	63	15381	αργεί Σετομπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΣΕΝΤ	69	22915	α. Φρημάντλ 9/3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	δ. Γιβραλτάρ 25/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	α. Βανκούβερ 26/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΑΕΪΜ	62	15389	αργεί Σετομπάλ
ΓΚΡΕΪΣ Λ.	71	16306	δ. Παναμά 25/2
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	αργεί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	αργεί Άργιστόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	α. Σάν Ντιέγκο 2/3
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	69	26356	α. Μπάχια Μπλάνκα 9/3
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	ε. Ν. Μανγκάλος 6/3
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	α. Πειραιά 20/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	δ. Σουέζ 15/3
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723	ε. Φουτζέιρα 18/3
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	α. Χαλκίδα 24/3
ΓΟΡΓΩ	58	7061	αργεί Άστακιο
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΪΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	στον Πειραιά 7/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Νιούπορτ 19/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Άλεξάνδρεια 15/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	α. Σεπετίμπα 18/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Πόρτ Έλιζαμπεθ 16/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Σουέζ 11/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	76	19264	ε. Νταμά 8/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Ντάρμπαν 16/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Ντάρμπαν 2/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Άμβερσα 13/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	ε. Πειραιά 4/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	α. Κήλονγκ 12/3 για Περαϊκό
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Σουέζ 16/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	67	22817	δ. Παναμά 17/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	ε. Βενετία 15/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Πειραιά 9/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	ε. Καναδά 16/3
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	82	19555	ε. Τάουνσβιλ 13/3
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	ε. Κολόμπο 28/2
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	αργεί Γαλαξείδι
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	αργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	αργεί Άργιστόλι
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	αργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	αργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Μπουένος Άϊρες 12/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Λάγος 26/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	ε. Λειζόες 18/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	αργεί Άστακιο
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Πειραιά 6/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	αργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	τό Μπαντάρ Άμπας 26/8
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Γιβραλτάρ 23/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Ν. Όρλεάνη 23/2
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Λομέ 6/3
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	επιπλήθη Άλλοδαπούς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	δ. Γιβραλτάρ 27/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	ε. Άμπιτζάν 28/3
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	αργεί Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	αργεί Λισαβόνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	αργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	αργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ-			
ΤΗΣ	63	8380	επισκευές Κολόμπο
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	μετον. «ΕΣΠΕΡΙΣ» (ΕΛΛ.)
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	αργεί Πειραιά
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872	αργεί Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	αργεί Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	αργεί Έλεουσίνια
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Μπουένος Άϊρες 21/10
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Βανκούβερ 14/3
ΔΙΔΩ	70	10378	ε. Γιοκαίτοι 12/3
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	αργεί Ίθακη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	αργεί Λευκάδα
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	αργεί Πειραιά
ΔΟΥΡΟΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Τάιτσονγκ 18/2
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Φιλαδέλφεια 18/2

ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	αργεί Πειραιά *	ΕΥΑ	59	11894	α. Άστακό 23/3 *
ΔΡΥΣ	65	20201	αργεί Πειραιά	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	αργεί Πειραιά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ)	66	48801	α. Ν. Ύορκη 6/3 για Άρούμπα	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Σουέζ 14/3
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	αργεί Πειραιά
ΔΩΔΩΝΗ (δ)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	ε. Μαπούτο 15/3
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Άλεξάνδρεια 15/3	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	α. Πειραιά 24/2
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Ίμινγκχαμ 16/3	ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	αργεί Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398	δ. Σκάω 23/2	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Μπάρι 9/3
ΔΩΡΙΟΣ (δ)	67	43231	α. Φιλαδέλφεια 24/2	ΕΥΗ Λ.	67	14569	δ. Σκάω 5/3
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	αργεί Πειραιά	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	επισκευές Τόκυο 14/3
ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Μπάρα	ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Σητάλ 12/2 τιά Ίκχων
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Λονδίνο 17/3	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Τσάρλεστον 5/3
ΕΒΡΟΣ	62	20372	αργεί Γαλαξείδι	ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	αργεί Πειραιά
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	πρός διάλυση Κασσιούνγκ	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Άμμόχωστο 19/3
ΕΘΝΙΚ (δ)	75	125947	αργεί Πειραιά	ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Ν. Όρλεάνη 10/3	ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	αργεί Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157	δ. Γιβραλτάρ 19/3	ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	αργεί Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	αργεί Στυλίδα	ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Πειραιά 8/3
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	α. Σιγκαπούρη 2/3 για Μπανγκόκ	ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	αργεί Χαλκίδα
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	δ. Γιβραλτάρ 18/3	ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	αργεί Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ)	72	113780	αργεί Πειραιά	ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	αργεί Χαλκίδα
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	αργεί Στυλίδα	ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Ντάρμπαν 18/3
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Λιβύη	ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	ε. Σήμα 9/3
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ)	68	48687	ε. Πόρτ Άρθουρ 4/3	ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57160	α. Γενόβα 18/3 γιά Σίντι Κερφ
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	αργεί Πειραιά	ΕΦΗ	61	3791	α. Βοστώνη 22/2 για Φλόριδα
ΕΚΤΟΝ	62	11428	αργεί Γαλαξείδι	ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Πειραιά 15/3
ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Κολούμπια 10/3 για Αίγυπτο	ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Άνιουα Μπαϊν 17/3
ΕΚΤΩΡ	75	14523	δ. Κωνίπολη 29/2	ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Ροζάριο 14/3
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	α. Γουάτερφροντ 8/3 για Λιβύη	ΖΑΝΤΕ (δ)	69	54282	δ. Σουέζ 14/3
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	α. Άβέρσα 16/3	ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Χαμίνα 22/2
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Τσιτακόγκ 11/3 για Ντάρμπαν	ΖΕΥΣ	60	11687	αργεί Πειραιά
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	δ. Παναμά 18/3	ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Γιβραλτάρ 8/3
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	δ. Μπανσμπούτελ 28/2	ΖΗΝΩ	81	23100	α. Ίκχων 27/2
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ I	64	10652	αργεί Στυλίδα	ΖΙΝΙ	76	11348	α. Ντουάλα 5/3
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	αργεί Πειραιά	ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Ρίο Γκράντε 20/1
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	α. Λός Άντζελες 13/3	ΖΥΓΟΣ	69	3490	αργεί Άστακό
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	αργεί Πειραιά	ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	αργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	63	10936	στη Τζέντα 30/3	ΗΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ	60	1995	αργεί Πειραιά	ΗΖΥ ΡΑΪΝΤΕΡ	81	4617	αργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	α. Παράγουσα 29/2 για Γαλλία	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Κολούμπια 16/2
ΕΛΕΝΗ Β. (δ)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές	ΗΡΩ	65	23390	ε. Λειζόες 10/3
ΕΛΕΝΗ ΛΩΡΕΛ	61	7293	υπό παραλαβή	ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	α. Μπαρλέτα 15/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	αργεί Γάνδη	ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	αργεί Άργουόλι
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	ε. Παράγουσα 7/3	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	αργεί Λονδίνο
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ)	66	48748	δ. Παναμά 23/2	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794	δ. Σουέζ 14/3
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Κωστήακόσκιος 29/1	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	α. Βρέμη 9/3 για Ίνδια
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ)	77	76088	α. Γιούροπορτ 20/3 για Χάβρη
ΕΛΙΖΑ	58	12025	αργεί Πειραιά	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	α. Νάπολη 16/3 για Ν. Ύορκη
ΕΛΙΖΑ	69	6006	υπό παραλαβή	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Λίβερπουλ 5/3
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	α. Σουέμα 4/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	δ. Σουέζ 19/3
ΕΛΙΝΑ	63	4628	αργεί Έμδεν	ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ)	65	30490	α. Ν. Όρλεάνη 12/3
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	ε. Πόρτ Χάρκωτ 15/3	ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	αργεί Πειραιά
ΕΛΚΑ	64	18044	στο Μελ Άιλ 4/3	ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Κέιπ Τάουν 2/2	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ)	69	51732	α. Κόρπους Κρίστι 2/3
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	αργεί Πειραιά	ΘΑΣΟΣ (δ)	58	12532	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	στη Σιγκαπούρη 9/3	ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	76	9444	α. Λισσαβόνα 2/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	επωλήθη Άλλοδαπούς	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Μονρόβια 2/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΪΣ	62	6846	στην Τζέντα 5/1	ΘΕΚΟΣ	78	16685	α. Μπαλμπόνα 6/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΛΙΝΒ	71	10328	στη Σιγκαπούρη 20/2	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στη Σιγκαπούρη 12/3	ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	61	6456	στο Καραϊ 19/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΪΤΟΡ	78	17172	στη Ν. Ύορκη 21/3	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	73	69904	α. Σίμα 3/3 για Ρίτσαρντ Μπαϊν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	επωλήθη Άλλοδαπούς	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΕΡ	62	8927	αργεί Έλευσίνα	ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	61	7293	α. Ίκονιο 24/1	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ)	68	44863	ε. Ίμινγκχαμ 20/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	72	8987	αργεί Πειραιά	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ)	62	24749	στην Φορτάλεζα (άποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	αργεί Πειραιά	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	ε. Τάμα 13/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	αργεί Σάρζα	ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Ν. Όρλεάνη 15/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	αργεί Έλευσίνα	ΘΕΟΦΩΡΟΣ (δ)	75	18951	υπό παραλαβή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	71	10327	αργεί Πειραιά	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ)	55	8992	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στο Π. Σαϊό 13/3	ΘΕΤΙΣ	74	35540	ε. Χακότα 5/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846	αργεί Πειραιά	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Κούρε 9/3 για Βανκούβερ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	αργεί Πειραιά	ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	εγκαταλήφθηκε Περσικό
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	στη Ν. Ύορκη 9/3	ΙΑΣΩΝ	70	11489	αργεί Λονδίνο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	72	8987	στον Πειραιά 20/2	ΙΚΑΝ	58	2882	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	αργεί Πειραιά	ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	δ. Κωνίπολη 4/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10329	αργεί Έλευσίνα	ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	αργεί Στυλίδα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	στη Βενετία 20/2	ΙΜΑΛΑΪ Α.	62	10981	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Κόμπε 11/3	ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237	α. Ν. Όρλεάνη 15/3	ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΙΤΥ	51	3640	ε. Σιτακόγκ 7/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	ε. Ροζάριο 9/3	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960	α. Σιγκαπούρη 16/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Πιομπικό 17/3	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Πειραιά 19/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Σάν Λορένζο 12/3	ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	αργεί Σετούμπαλ
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	στο Τσαχ Μπαχάρ 11/2	ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	δ. Σουέζ 17/3
ΕΛΛΟΡΑ (μ)	67	41660	α. Νάρβικ 20/3 για Μπάρι	ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Πειραιά 23/3
ΕΛΜΙΝΑ (μ)	69	54857	α. Φρήτσαν 17/3	ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	α. Χόνγκ Κόνγκ 2/3
ΕΛΟΝΑ	69	6162	α. Λός Πάλαμας 4κ/3	ΙΡΙΣ	72	4999	αργεί Χαλκίδα
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Νικόσσα 22/2 για Κούβα	ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Σάντος 14/3
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ)	69	41478	α. Σάλομ Βόε 10/3	ΙΩ	69	8909	ε. Μπέλφαστ 14/3
ΕΛΠΑΝ	67	5487	αργεί Πειραιά	ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	δ. Γιβραλτάρ 11/3
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	αργεί Πειραιά	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 14/3
ΕΛΠΙΔΟΦΩΡΟΣ	75	16822	ε. Σάντα Φέ 11/3	ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Χάμπτον 1/3 για Άλγερία
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Γκντάνσκ 18/3 για Ρότερνταμ	ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	επωλήθη Κινέζους Διαλυτές
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Βομβάη 1/3	ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	αργεί Πειραιά
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΟΣ	65	27830	αργεί Σετούμπαλ	ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	διάλυση Κίνα
ΕΜΟΥΛΙ (δ)	58	20590	ε. Πειραιά 18/3	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΪΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Χάβρη 9/3
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Πειραιά 6/3 για Ήρακλειον	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΦΘΟΣ (δ)	82	30041	α. Τζέντα 7/3
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	αργεί Πειραιά	ΙΩΝ	71	11506	αργεί Λονδίνο
ΕΝΤΗΒΟΡ	68	43339	αργεί Πειραιά	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Τζέντα 13/3
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Ρότερνταμ 19/3	ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	στο Μπαντάρ Άμπας
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Γάνδη 17/1	ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	α. Άμβέρσα 20/3 για Άλεξάνδρεια
ΕΠΟΣ	77	9786	αργεί Πειραιά	ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ)	69	50998	αργεί Πειραιά
ΕΠΟΣ	78	6053	στη Μανίλα 10/3	ΚΑΒΟ ΜΑΠΑΠΑΣ	77	12772	δ. Παναμά 27/2
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Πειραιά 13/3	ΚΑΒΟ ΠΕΪΡΑΤΗΣ	76	12772	στη Σιγκαπούρη 18/3
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ)	72	126140	αργεί Πειραιά	ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	δ. Γιβραλτάρ 9/3
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Μαρίνα ντε Καράρα 9/3	ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	αργεί Πειραιά
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Άμβέρσα 10/3	ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	αργεί Πειραιά
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	α. Ν. Όρλεάνη 22/2	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ)	67	34498	στο Σάντος 19/3
ΕΡΟΪΚ ΣΕΪΪΛΟΡ	57	2074	αργεί Χαλκίδα	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	ε. Λέιθ 19/3
ΕΡΣΗ (δ)	68	45988	υπό παραλαβή	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ε. Σινγκάγκ 3/3
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Π. Σαϊό 5/3	ΚΑΛΙΣΤΩ	56	5382	αργεί Άστακό
ΕΥΑ	81	41223	α. Σ. Άννα Μπαϊν 8/3 *	ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	αργεί Λουάντα
				ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	α. Χάλφαξ 6/2
				ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	ε. Σ. Τζών 20/2 *

ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Φιλαδέλφεια 18/3 *
ΚΑΜΠΟΣ	71	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. Άμβούργο 15/3 για Βαλτιμόρη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάαρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	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. Κομώ Μπαϊ 31/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΖΟΣ	68	23372	ε. Λισαβώνα 11/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	66	16048	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	α. Τουμπάρδο 12/3
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Μίλνερ Μπαϊ 4/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	άρχει Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Κομώ Μπαϊ 8/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	άρχει Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	α. Ταράγκονα 7/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Ντάρμπαν 3/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άρχει Βομβόνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Ν. Όρλεάνη 2/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Μπακινόνγκ 4/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Μπ. Άϊρες 26/1 για Ίβραν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άρχει Νουεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Άιν Σούνκα 9/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Τζέντα 18/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	δ. Κων/πολη 4/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΖ ΕΛ.	74	9112	α. Ν. Όρλεάνη 22/2 για Άλγερν
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. Καντίφ 6/3 για Άλγερν
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Πειραιά 27/2
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Π. Κήλονγκ 17/3
ΚΑΡΟΣ	67	12702	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Άμβέρσα 17/3
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. κολουμπία 22/2 για Ίαπωνία
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	μετον. «ΑΝΤΖΕΙΝΤΙΑΝ» (Παν.).
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	άρχει Άργστούλι
ΚΑΣΟΣ	76	14983	ε. Άκαμπα 22/2
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	στο Χωρ Μούζα
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ε. Άμβέρσα 15/3
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥ.	59	4632	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ.	68	26537	άρχει Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Π. Σαΐδ 21/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Σγκαπούρη 4/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Άμβούργο 2/8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. Τέμα 16/3
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	άρχει Σγκαπούρη
ΚΑΤΙΕ	60	10187	άρχει Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Πόρτ ντε Μπουκ 13/3

ΚΕΪ'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	α. Τσάρλεστον 11/3
ΚΕΪ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Νταμπί 19/3
ΚΕΪ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	ε. Καζαμπλάνκα 16/3
ΚΕΪ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΚΕΪ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	δ. Παναμά 3/3
ΚΕΪ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	70	11256	άρχει Πειραιά
ΚΕΪ'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. Λός Άντζελες 16/3
ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Μπουένος Άϊρες 7/3
ΚΕΪ'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	ε. Κομώ Μπαϊ 17/3
ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Μπ. Άϊρες 15/2 για Κούβα
ΚΕΪ'Π ΡΙΟΝ	77	9.862	δ. Σουέζ 10/3
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Πόιντ Νουάρ 17/2
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Γιοκοχάμα 8/3
ΚΕΪ'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΚΕΪ'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Λαγος 5/3
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	στην Όζακα 22/3
ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	α. Χάλλ 26/1 για Άλβερν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	άρχει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	13907	δ. Π. Σαΐδ 21/2
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερνεουζέν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	άρχει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	άρχει Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	στο Σητλ 5/3
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	α. Φός 14/3
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΟΡ	63	15378	επιβλήθη Άλλοδαπούς
ΚΙΘΑΙΡΟΝΑΣ	81	15400	α. Ν. Όρλεάνη 8/3
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	α. Φός 17/3
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	άρχει Πειραιά
ΚΛΑΪΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	ε. Τζέντα 15/3
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Π. Άρθουρ 23/2
ΚΛΕΙΩ	58	8791	άρχει Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	ε. Λονδίνο 20/3
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Άλεξάνδρεια 15/3
ΚΟΝΔΟΡ	67	6842	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Πόρτ Χέντλαντ 3/3
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Ρότερνταμ 10/3
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Π. Τζεντλ 1/3
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	άρχει Φιλιππίνες
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 23/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Όξελσούντ 15/3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Χόνγκ Κόνγκ 28/3
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Κολόμπο 17/3
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	άρχει Βόρνεο
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	άρχει Άμστερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΖΕΙΔΩΝ	79	16000	άρχει Έκσερσια
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ε. Ν. Όρλεάνη 9/3
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	α. Χόνγκ Κόνγκ 11/3
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	α. Σάντος 13/3
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΓΚΑΛΛΕΥ	67	7680	ε. Άλεξάνδρεια 12/3 *

ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	77	5539	α. Λός Πάμας 7/3 *
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	67	7687	α. Καζαμπλάνκα 9/3
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	71	14764	δ. Π. Σαΐδ 18/3
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	7689	στη Μομπάσα
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	84	38000	υπό παραλαβή
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	62	10451	ε. Σαούδα 7/3
ΚΟΡΙΝΘΙΟΣ ΓΚΑΛΦ	78	9862	α. Μπουσάν 11/2
ΚΟΡΟΝΕΤ	75	19134	α. Κόμπε 12/3
ΚΟΥΡΥΟΝ	70	11826	δ. Μπανσμπούτελ 5/3
ΚΟΡΩΝΙΑ	48	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΣΜΙΚ	59	2670	άρχει Άστακό
ΚΟΣΜΟΣ	64	4772	στο Τζιμπουτί 6/3
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	ε. Ντουμπάι 6/3
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	47	1534	μεταφορές Κούβας
ΚΡΑΝΤΩΡ	75	7415	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 18/3
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	69	6475	α. Σανταλόρα 2/2
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	75	6084	ε. Έλ Χαρμαβέν 19/3
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ.	76	7427	υπό παραλαβή
ΚΡΑΤΩΝ	68	12660	μετον. «ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ»
ΚΡΕΩΝ	58	3914	προς Άκαγιούτλα
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	69	34169	α. Γένοβα 11/3
ΚΡΗΤΗ (δ.)	82	11500	α. Κόμπε 8/3
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	68	14923	α. Άλεξάνδρεια 11/3
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	82	11500	ε. Κόμπε 9/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	74	42470	δ. Π. Σαΐδ 14/3
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	78	10832	α. Μέντα αλ Άχμάντι 15/3
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	67	14926	ε. Άλεξάνδρεια 17/3
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	82	11500	α. Γιοκοχάμα 12/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	73	42470	ε. Φός 21/3
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	77	10832	ε. Τζέντα 22/2 για Κόμπε
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	82	11500	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	78	10832	α. Γιοκοχάμα 6/3
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	79	10832	ε. Τζέντα 13/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	71	14923	ε. Πειραιά 3/3
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	74	61054	δ. Γιβραλτάρ 15/3
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	73	61054	θόση 2800 Β, 33 32 Α 19/3
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	42470	ε. Άκαμπα 22/2
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	82	11500	α. Π. Σαΐδ 12/3
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	59	16875	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	α. Λόμ 16/3
ΚΡΙΟΤ	67	9549	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ	59	7158	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	76	6598	ε. Ντάρ-ες-Σαλάμ 8/3
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	73	11170	α. Άμβούργο 15/3
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ε. Άμστερνταμ 20/3
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	άρχει Πειραιά
ΚΡΥΣΑ	68	5525	επιβλήθη Κορεάτες Διαλυτές
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Νταμπί κ/3
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Πειραιά 13/3
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Κων/πολη 7/3
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Τσάρλεστον 14/3
ΚΥΜΑ	60	7758	άρχει Πειραιά
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	άρχει Άπτακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Μίζουσιμα 7/3
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Σάντος 14/3
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	α. Σγκαπούρη 2κ5/2
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	α. Πειραιά 10/3 για Ίταλία
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Ν. Όρλεάνη 15/3
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Σαφάγκα 19/3
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪ'Υ	68	4350	ε. Βενετία 9/3
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	άρχει Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άρχει Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Κων/πολη 9/3
ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΙΝΑ	59	2850	ε. Ντουμπάι 12/3
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	δ. Παναμά 18/3
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925	άρχει Πειραιά
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΪΡΩΝΙΑ	54	3315	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	α. Τιμόρου 10/2 για Περισκό
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	α. Φουτζέιρα 18/3
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λούμπερκ - Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Θεόντα 20/2
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Γκλάντσορουν 12/3
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 15/3
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Πειραιά 16/3
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	δ. Π. Σαΐδ 14/3
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306	α. Πειραιά 6/2
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Ρίο Γκράντε 6/3
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	άρχει Πειραιά
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άρχει Γαλαξείδι
ΛΕΜΑΝ	66	2953	στον Πειραιά
ΛΕΝΑ ΙΙ.	68	15761	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΛΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	άρχει Σετουμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	άρχει Σετουμπάλ
ΛΕΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	61	13480	α. Τζέντα 1/3
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισαβώνα 5/3
ΛΕΤΟ	67	38145	άρχει Πειραιά
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	60	4489	άρχει Λευκάδα
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Πειραιά 14/3
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	στο Μπαντάρ Άμπας 13/3
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	2311	άρχει Ήγουμνείτα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	77	9783	στο Όμιάν 1/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	66	29287	άρχει Φορταλέζα (άποθήκη)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	άρχει Στυλίδα
ΛΗΔΑ	63	8566	άρχει Πειραιά
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Γιούροπορτ 11/3
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	άρχει Πειραιά
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	άρχει Σετουμπάλ
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ	83	19343	ε. Λός Άντζελες 9/3
ΛΙΜΠΕΞΠΡΕΣ	82	19337	ε. Σουέζ 11/3
ΛΙΜΠΕΞΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. Άμβέρσα 13/3
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	ε. Γκάλβεστον 3/3
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	δ. Π. Σαΐδ 26/2
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	άρχει Ήγουμνείτα
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Κων/πολη 30/1
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	α. Άμβέρσα 12/3
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	άρχει Πειραιά
ΛΙΤΣΑ	77	6228	δ. Κων/πολη 7/3

ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. Πειραιά 18/3	MENT ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	
ΛΙΦ	68	9650	α. Σάντος 17/3 για 'Ακαμπα	MENTITER KARRIER	62	14483	α. Σπλίτ 14/3 για 'Αλεξάνδρεια
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	αργεί Πειραιά	MENTKE'I'Π	62	9092	αργεί Πειραιά
ΛΟΓ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Γιούροπορτ 19/3	MENTPOK	65	8999	αργεί Πειραιά
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Χόνγκ Κόνγκ 27/2	MENTSEMENT KARRIER	62	11940	ε. Τζέντα 16/3
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	αργεί Πειραιά	MENTTZO'Y	57	3709	αργεί Πειραιά
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Ίνγκον 2/3	MENT XEPON (δ.)	77	60655	δ. Π. Σαϊδ 14/3
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/3	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. 'Αλεξάνδρεια 14/3
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/52	ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	α. Μπελαγουάν 28/2
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Αμβέρσα 21/3	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Φιλαδέλφεια 21/2
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Μπιμπιάδα 20/3	ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Γιούροπορτ 19/3
ΛΥΡΑ	67	41914	αργεί Σετούμπαλ	ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	α. 'Αρκα 3/3 για Καλλάο
Μ. Γ. ΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Ντάρμπαν 19/3	ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	δ. Π. Σαϊδ 22/2
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	στην 'Ακαμπα	ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Φός 14/3
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Σιγκαπούρη 16/3	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	δ. Κωνίπολη 7/3
ΜΑΙΔΑΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σαβάνα 11/3 για 'Αρούμπα	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Γκαίτα 12/3
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Παράλαβη	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Φιλαδέλφεια 13/3 για Νιγηρία
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Ντάρμπαν 2/3	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Καστακόλλος 2/2
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. 'Αμπιτζάν 28/3	ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991	δ. Παναμά 1/3
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Τζάκσονβιλ 6/3	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	αργεί Πειραιά
ΜΑΙ'Υ'ΣΑΝ II.	58	5376	δ. Σουέζ 16/1				
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Βίλα Κονστιτούσιον 10/2				
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	δ. Παναμά 16/3	ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. 'Αδελαΐδα 9/3
ΜΑΚΡΑ	73	8957	αργεί Πειραιά	ΜΙΜΟΞΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	57	5289	ε. Κουβέιτ 13/2
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	αργεί Πειραιά	ΜΙΝΑ	67	12843	α. Τερνέστη 16/3
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Πειραιά 9/3	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	α. Μιλφορντ 13/3	ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/3
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/3	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΝΤΟ V	72	17432	α. Μπαχραϊν 12/3	ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	αργεί Πειραιά
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	ε. Μομπάσα 13/3	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	25252	α. 'Οστ Λόνδον 17/3	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Πειραιά 18/3
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	αργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Βαλτιμόρη 6/3 για Σαβάννα
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525	α. Πειραιά 1/3	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/3 για Παραμαρίμπο
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	δ. Παναμά 16/3	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Σιγκαπούρη 13/3	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Αμβούργο 13/3	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	ε. Νταμάμ 15/3	ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Πόρτ Κέμπλα 17/3	ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1564	α. Τζάκσονβιλ 7/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	δ. Σουέζ 10/3	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβάννα 14/3
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Καδίε 10/3	ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζέντα 15/3 για Γκιζάν
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	αργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Βαρκελώνη 3/3
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	ε. Κολόμπο 8/3	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	δ. Μπανομπουτέλ 19/2	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Τζέντα 13/3	ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. 'Αλεξάνδρεια 29/2	ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζέντα 17/3 για Γκιζάν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I.	66	15404	ε. Πειραιά 19/3	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	αργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	αργεί 'Αργοστόλι	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	αργεί Χαλκίδα	ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Χάμπτον 19/3
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	αργεί Πειραιά	ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	αργεί Πειραιά	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Μπάγια Μπλάνκα 6/3
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Κέιπ Τάουν 22/1	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Κόμπε 9/3
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Σάο Φρανσίσκο 15/3	ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς Θαλ.
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Μαχονιάνα 4/3	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Ροζάριο 16/3
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	αργεί Πειραιά	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Φιλαδέλφεια 28/3
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Γένεβα 20/3 για Πειραιά	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Τζέντα 7/3
ΜΑΡΙΑ	70	2107	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 13/3	ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Γαλαξείδι 11/3
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Κάρτσι 18/3	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Πειραιά 2/3
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δ. Κωνίπολη 12/3	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	α. Σάν Χουάν 7/3
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΤΗ	70	9565	ε. Βουβάη 17/2	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	αργεί Σάρρα
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Καθελκυσή	ΜΙΧΑΛΗΣ ΕΥΛΑΣ	61	12662	δ. Σουέζ 13/3
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Μπωμόντ 6/3	ΜΗΝΟΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Κολόμπο 2/3
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Ντάρμπαν 27/1	ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ (δ.)	69	47958	α. 'Αμβούργο 3/3
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ε. Νάπολη 13/3	ΜΟΜΕΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/2
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	αργεί Πειραιά	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	δ. Σουέζ 17/3
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	ε. Παναμά 14/1	ΜΟΥΝΤΕΡΑΛΕ'Ι'ΝΤΣ	60	9365	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	α. Σιτακόνη 7/12	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Πωληθ διαλυση
ΜΑΡΙΑ ΕΥΛΑ	67	9365	δ. Γιβραλτάρ 27/2	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. 'Αρμπουρ 28/2
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Χιούστον 2/3	ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	α. 'Αρμπουρ 16/3 για Π. 'Αρμπουρ
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.)	66	42799	α. Φός 15/3	ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. Χάμπτον 18/3
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	ε. Σαλβαντόρ 5/2	ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	ε. Καζαμπλάνκα 12/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Λάγος 26/2	ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Βενετία 13/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	αργεί Πειραιά	ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	ε. Μπεντί 2/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411	δ. Π. Σαϊδ 8/3	ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Κουβέιτ 7/3	ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	α. Θεούτα 26/2
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	αργεί Πειραιά	ΜΠΑΡΥ	66	14359	αργεί 'Αργοστόλι
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Π. Σαϊδ 26/2	ΜΠΕΛΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	δ. Κωνίπολη 11/3
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	δ. Γιβραλτάρ 2/3	ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Φιλαδέλφεια 14/3
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	αργεί Πειραιά	ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	δ. Κωνίπολη 6/3	ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	60	8573	α. 'Αστακό 7/3
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569	δ. Κωνίπολη 1/3	ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ'Ι'Υ	63	9657	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Ν. 'Υόρκη 9/3	ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	α. 'Αλεξάνδρεια 3/3
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Π. Σαϊδ 8/3	ΜΠΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	3621	α. 'Αρμπουρ 16/2
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	α. Μπάγια Μπλάνκα 10/3	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	ε. Χιούστον 13/3
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	αργεί Σετούμπαλ	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Ρας Τανούρα 20/2
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	αργεί Πειραιά	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Σιγκαπούρη 14/3 για Ουλσάν
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Κωνίπολη 18/2	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Πειραιά 2/3 για Ν. 'Υόρκη
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Θεόντα 3/2	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Κάρτσι 20/2	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Αύγουστα 9/3	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι'Σ	54	6103	αργεί Στυλίδα
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Γιβραλτάρ	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. 'Ακαμπα 22/51	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΛΕΝ	57	5387	αργεί Χαλκίδα	ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Γιβραλτάρ 14/3	ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	ε. 'Αλεξάνδρεια 24/2
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32390	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/1	ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	αργεί Τζέντα
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές	ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	αργεί Ρίβερ Φάλ
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	αργεί Στυλίδα	ΜΠΡΗΖ	64	35082	αργεί 'Ελευσίνα
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Λας Πάλμας 18/2	ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ε. Πωλ. Κορεάτες διαλυτές
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές	ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	α. Μπ. 'Αίρες 23/2 για Ν. 'Αφρική
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Ντάρμπαν 16/3	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Νταμάμ 14/3
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	αργεί Πειραιά	ΜΥΛΟΙ	61	13092	αργεί Ρότερνταμ
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Χόνγκ Κόνγκ 11/3	ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	δ. Κωνίπολη 29/2 ε. Πωληθ
ΜΑΤΘΙΔΑ	65	7696	αργεί Πειραιά	ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Δουβλίνο 19/3 για Χάβρη
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	αργεί Πειραιά	ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	α. Δουβλίνο 19/3 για Χάβρη
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Πόρτ 'Εσκουινέλ 15/3	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	αργεί Γαλαξείδι
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Κέιπ Τάουν 28/2	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	αργεί 'Αργοστόλι
ΜΕΛΟ'Ι'	68	8887	ε. Βισκαπατνάμ 14/3	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. 'Αρμπουρ 16/3
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	αργεί 'Αλιβέρι	ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20139	α. Παναμά 16/3
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	α. Λάγος 11/3	ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. 'Αμβέρσα 18/2 για 'Αλγέρι
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σιγκαπούρη 17/2	ΝΑΕΟΣ	70	8825	δ. Σουέζ 27/2
ΜΕΛΤΕΜΙ III.	68	15761	ε. Μπελαγουάν 1/3	ΝΑΕΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982	ε. Κουϊκντό 6/3
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Χάλλ 13/3 για 'Αλγερία	ΝΑΤΑΙ Κ.	53	3577	αργεί Κενίτρα
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	αργεί Τζεμπέλ 'Αλι
ΜΕΝΙΤΣ	59	12755	αργεί Πειραιά	ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584	αργεί Χαλκίδα
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Σ. Ευστάθιος 24/2	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	δ. Ντόβερ 5/12	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Γκιζάν 18/2

ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	ε. Μπαντάρ Άμπας 1052 *
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Π. Έλιζαμπεθ 9/3
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Σ. Τζών 15/2 για Άλγερν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Κουϊγκτόν 14/3
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. Ντάρμπαν 1953 για Σαλντάνα
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	επωλήθη άλλοδαπούς
ΝΕΛΑ	66	12259	α. Τσιμπάρδα 26/2
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	157829	α. Κουβέιτ 11/3
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Παράνγκουα 15/3
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	επωλήθη Ταϊβανούς διαλυτές
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Σουέζ 3/3
ΝΕΝΙ	69	2985	α. Ρας Τανούρα 8/3
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Μαντράς 1/3
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	α. Χάβρη 2053
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Γαλαξείδι
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Μομπάσα 17/1 για Βενεζουέλα
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ"	72	9606	α. Μομπάσα 17/1 για Βενεζουέλα
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	α. Ντουμπάι 15/3
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	στο Έλ Χάκλ (άποθηκη)
ΝΗΛ ΑΡΧΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	α. Βαλτιμόρη 12/3 επωλήθη
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	α. Αϊόι 13/3 για Σιδνέυ
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Γιουροπόρτ 20/3
ΝΗΡΗΣ	77	18080	α. Πειραιά 23/2
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Διαμάντε 1/3
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	επωλήθη Αίγυπτο
ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ε. Μέρσεϊ Μπάρ 21/3
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	ε. Σιγκαπούρη 26/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	α. Αϊβέρι
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Κακινάνα 13/3 για Σιγκαπούρη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	ε. Τρίπολη (Λιβ.) 24/2
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	64	1589	α. Πειραιά 28/2
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Πειραιά
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 29/2
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	δ. Π. Σαΐδ 19/3
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	α. Μπαχρέϊν 11/3 για Μομπάσα
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	α. Άλεξάνδρεια
ΝΙΚΥ	58	9087	α. Πειραιά
ΝΙΜΦΑΛ	71	2994	α. Πειραιά
ΝΙΟΒΗ	69	22604	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 29/2
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	δ. Π. Σαΐδ 19/3
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Μπαχρέϊν 11/3 για Μομπάσα
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	α. Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Πειραιά
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	81	36300	α. Πειραιά
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	64	15092	α. Πειραιά
ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	α. Πειραιά
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Πειραιά
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Άμπιτζάν 27/3
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	α. Γαλαξείδι
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	α. Ν. Όρλεάνη 10/3
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ.)	59	12299	ε. Μομπάσα 28/2
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	μετον. "ΤΡΕΙΝΤΕΡ" (Έλλην.)
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Κολόμπο 13/3
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Κίγκστον 13/3
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	επωλήθη Πακιστανούς διαλυτές
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. καράτσι 14/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Λάγος 27/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Ν. Όρλεάνη 1/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Χιούστον 5/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Μπωμόντ 2/3
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ε. Άμβέρσα 19/3
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700	α. Γαλαξείδι
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	ε. Π. Σαΐδ 1953
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Πειραιά
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	α. Πειραιά
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Αργιστόλι 17/3
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	α. Πειραιά 1/3
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	α. Ν. Υόρκη 14/3 για Άρούμπα
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Σουραμπάγια 12/3
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	α. Πειραιά
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	ε. Κεϋχάν Τέρμινάλ 11/3
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Σ. Τζών 10/3
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	δ. Κων/πολη 7/3

ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	δ. Π. Σαΐδ 12/3
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νάτλ (άποθηκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Γένοβα 6/2
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	α. Γαλαξείδι
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	α. Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	α. Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	α. Πειραιά
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	α. Πειραιά
ΟΥΧΕΝΜΠΕΑΣ	59	10363	α. Πειραιά
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Πειραιά
ΠΑΙΑΝ	60	9317	α. Πειραιά
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	α. Πειραιά
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149	α. Πειραιά
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	α. Πειραιά
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	α. Πειραιά
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Πειραιά
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	α. Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	α. Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	α. Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	71	3646	α. Λέγκχορν 18/3 για Βεγγάζη
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	82	35127	α. Δουκέρκη 13/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	58	8764	α. Πειραιά
ΠΑΝΔΟΡΑ	66	13015	ε. Σαντάντερ 9/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	10873	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Ν. Όρλεάνη 13/3
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	61	9091	α. Πειραιά
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑΣ	74	14790	ε. Ν. Όρλεάνη 11/3
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	80	30639	ε. Σακί 4/3
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	59	10168	α. Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	58	9603	α. Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2912	α. Λισαβώνα 14/3
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	70	2902	ε. Σόρεχαμ 19/3
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	72	4499	α. Πειραιά
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	73	16640	ε. Άλεξάνδρεια 12/3
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	82	30851	α. Τακόμα 24/2
ΠΑΡΓΑ	77	16380	στην Άδελφίδα 18/3
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	59	10065	α. Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	11783	α. Πειραιά
ΠΑΡΟΣ	60	8214	α. Πειραιά
ΠΑΡΟΣ (δ.)	65	8883	ε. Μοντεβιδέο 20/3
ΠΑΣΔΕΝΑ(δ.)	73	17355	α. Λ. Πόλμας 7/3
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	67	45127	α. Άλβέρτι 24/3
ΠΑΤΜΟΣ	65	38116	α. Ρόττερταμ 15/3
ΠΑΤΡΑΙ	69	51697	α. Γιουροπόρτ 21/3
ΠΑΤΡΑΙ	71	8813	δ. Κων/πολη 10/3
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	α. Πειραιά
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	α. Πειραιά 6/3
ΠΑΤΡΕΛ	74	13036	σσωστό όνομα "ΠΕΤΡΕΛ"
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	α. Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	α. Σιγκαπούρη 11/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	δ. Κων/πολη 10/3
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Ικόνιο 13/3
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	ε. Τέμα 19/2

ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	εγκατελείφθηκε 16/3
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαΐδ 19/3
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Γιοκοσούκα 10/3
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Π. Σαΐδ 19/3
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΜΠΛΑΝ	70	9870	α. Άμβέρσα 14/2 για Τρίπολη
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	α. Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Σαγκάη 24/2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	α. Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	ε. Κασσιούγκ 16/1
ΠΕΡΙΘΩΣ	68	44842	α. Ρόττερταμ 25/2
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	71	9623	α. Π. Σαΐδ 15/3
ΠΕΡΑΛ	69	4718	α. Καζαμπλάνκα 17/3
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	ε. Λούξ Τέρμινάλ 18/3
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	α. Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 28/2

ΠΕΤΡΕΛ	74	13036	προς Ταχεχάρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	α. Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	α. Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	α. Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	α. Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	α. Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Τζέντα 16/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 9/3
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	ε. Πειραιά 25/2
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776	α. Πειραιά
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	ε. Τζέντα 16/3
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	α. Πειραιά
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Ρίο Γκράντε 3/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	69	4522	α. Σ. Τόμας ντέ Καστίλ 27/1
ΠΗΛΕΥΣ	81	24021	ε. Σ. Νικόλας Μπαϊ 17/3
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	δ. Έλκινγκ 11/3
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	α. Ν. Υόρκη 12/3
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Άμβέρσα 1/3
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	α. Πειραιά
ΠΗΛΕΟΠΗ	62	6299	α. Πειραιά
ΠΗΛΕΟΠΗ	68	3035	α. Πειραιά
ΠΗΛΕΟΠΗ Β.	56	6842	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΗΛΕΟΠΗ ΙΙ	56	6198	α. Πειραιά
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	α. Πειραιά
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	α. Πειραιά
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	α. Πειραιά
ΠΙΝΤΟ	63	14203	α. Άλεξάνδρεια 11/3 για Τουρκία
ΠΙΝΤΟ	82	32300	α. Πειραιά
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Ν. Όρλεάνη 15/3
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	α. Πειραιά
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	ε. Μπότγουιν 17/3
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. Πειραιά
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	α. Πειραιά
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Κάρντιφ 8/2 για Άλγερν

ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ.....	68	5537	δ. Παναμά 15/3	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ).....	61	20581	άρχει Πειραιά •
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ.....	68	5523	α. Άμβούργο 23/2	ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ.....	67	6160	ε. Ρουέν 14/3
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ.....	70	17179	α. Ν. Όρλεάνη 15/3	ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ.....	72	9983	ε. Μόντρεαλ 15/3
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ).....	66	48801	δ. Ντόβερ 14/2	ΣΑΝΤΟ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ.....	78	9773	α. Ρίο Γκράντε 17/3
ΠΟΛΥΞΕΝΗ.....	62	17953	α. Κάρτσι 20/2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.....	78	13646	ε. Άμβούργο 18/3
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ.....	43	14425	άρχει Πειραιά	ΣΑΞΕΣΟΡ.....	58	11946	άρχει Άσπρα Σπίτια
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ.....	77	16014	δ. Π. Σαΐδ 6/3	ΣΑΞΕΣΟΡ III.....	76	16993	ε. Τζέντα 26/2
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ.....	64	2961	ε. Τζέντα 3/3	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	70	16263	δ. Κων/πολη 1852
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ.....	81	15852	δ. Γιβραλτάρ 1553	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	72	16402	ε. Νιούκαστλ 9/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ).....	67	45229	άρχει Πειραιά	ΣΑΠΦΩ.....	63	17876	άρχει Πειραιά
ΠΟΠΗ.....	67	11002	α. Ρίο Ίανέιρο 18/3	ΣΑΡΟΝΙΚ.....	79	5801	άρχει Ρ. Ίανέιρο
ΠΟΠΗ Π.....	77	10558	α. Πειραιά 19/3 για Ίταλία	ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	67	4281	άρχει Μπράγκς
ΠΟΡΦΟΣ.....	71	1585	α. Γκρίσμπυ 17/3 για Λέγκχοντ	ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ.....	55	5033	επισκευές Πειραιά	ΣΑΡΟΝΙΣ.....	62	13714	άρχει Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	67	18656	α. Κολούμπια 22/2	ΣΕΛΑΣ.....	63	10947	άρχει Γαλαξειδί
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ).....	73	17941	α. Ν. Ύορκη 1/3 για Άρούμπα				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	68	10691	α. Ν. Ύορκη 2/3 για Π. Άρθρουρ	ΣΕΜΕΛΗ.....	64	9962	α. Μασσαλία 1052
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048	στό Σουέζ (αποθήκη)	ΣΕΜΙΡΑ.....	65	11928	δ. Ντόβερ 29/1
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ.....	68	9650	ε. Ν. Τουτικρινό 10/2	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583	α. Λάγος 27/2
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ.....	68	10722	ε. Π. Κήλογκ 18/3	ΣΕΝΑΝΤΟΑ.....	74	16273	στό Σφάξ 21/2
ΠΡΟΚΥΟΝ.....	75	32576	α. Ν. Ύορκη 19/3	ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ).....	76	81438	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ.....	66	22593	προσάραξε Άλιβέρι 3/3	ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228	α. Μοντεβιδέο 2/3
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ.....	59	9633	άρχει Άστακό	ΣΕΡΙΦΟΣ.....	72	47869	δ. Π. Σαΐδ 10/3
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865	δ. Σουέζ 18/3	ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ.....	69	12061	α. Πειραιά 14/2
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ).....	74	124724	άρχει Πειραιά	ΣΗ ΓΚΑΟΥΡ.....	60	7746	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ.....	74	17264	δ. Γιβραλτάρ 19/3	ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ.....	68	34640	ε. Τάραντα 14/3
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ.....	80	15716	α. Τής 20/3	ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223	ε. Βανκούβερ 16/3
ΠΡΩΤΕΥΣ.....	68	37419	α. Ρότερνταμ 28/2	ΣΗ ΛΟΡΝΤ.....	70	9793	δ. Γιβραλτάρ 16/3
ΠΡΩΤΕΥΣ.....	67	10691	δ. Γιβραλτάρ 12/3	ΣΗ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ.....	59	10075	α. Πειραιά 3/2
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ.....	75	16191	ε. Άντροσάν 13/3	ΣΗ ΣΤΑΡ.....	76	9784	ε. Ρουέν 15/2
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	75	16163	ε. Μπρισμαίνην 19/3	ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ.....	64	1906	μεσογειακές μεταφορές
ΠΥΘΕΥΣ.....	63	22201	α. Μάλμο 28/12 για Π. Χάρκουρτ	ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ.....	71	13631	δ. Σουέζ 13/3
ΠΥΛΟΣ.....	81	13800	α. Τζέντα 10/3	ΣΗ ΤΑ'ΙΝΤ.....	71	9810	ε. Λάγος 11/3
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ).....	57	12875	α. Λας Πάλμας 122/3	ΣΗΚΑΛ.....	71	9767	α. Βολαπαρίζο 16/3
ΠΩΛΙΝΑ Κ.....	70	14609	ε. Μπωμόν 4/3	ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ.....	57	2926	στη Βομβάη 24/8/83
ΡΑ'Ι'ΝΑ.....	81	32247	α. Σιδνεύ 29/2 για Ν. Κορέα	ΣΗΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ.....	77	14484	α. Κολούμπια 31/12
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ).....	59	12413	δ. Κων/πολη 9/3	ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.....	73	16704	α. Μόντρεαλ 10/3
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	63	5249	δ. Τζιμπουτί 13/2	ΣΙΔΩΝ.....	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 1 (δ).....	77	18325	α. Ρότερνταμ 28/3 για Πειραιά	ΣΙΘΩΝΙΑ.....	68	10016	ε. Βομβάη 10/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ).....	79	32023	α. Αύγουστα 15/3 για Τομπρούκ				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ).....	78	69016	δ. Π. Σαΐδ 13/3	ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ.....	73	9948	α. Άλεξάνδρεια 3/3
ΡΕΑ.....	71	9025	ε. Λάγος 11/1	ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ.....	76	11866	α. Κάδιξ 10/3
ΡΕΑ.....	56	4275	άρχει Πειραιά	ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ.....	78	11272	α. Έλσινγκμποργκ 10/2
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995	δ. Γιβραλτάρ 1/3	ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΑΦ.....	84	13750	υπό ναυπήγηση
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.....	77	9417	ε. Κεμπέκ 10/3	ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΟΥΡ.....	56	6660	άρχει Άντικυρα
ΡΕΝΑ.....	72	14651	στόν Πειραιά 22/3	ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	77	11272	ε. Ντουάλα 27/2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.....	68	30294	ε. Ταϊτσούγκ 2852	ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ.....	78	11272	ε. Μαράκκιμ 3/2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ.....	65	11841	άρχει Τρινκομάλη	ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ.....	75	8981	α. Τάραντα 1853
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ.....	63	14961	άρχει Πειραιά	ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800	υπό καθέλκυση
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ.....	77	9774	ε. Λάγος 12/2	ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ.....	69	9305	α. Κακογκάβα 6/3
ΡΗΝΗ.....	63	15929	άρχει Πειραιά	ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ.....	80	10631	άρχει Πειραιά
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ).....	71	77049	άρχει Πειραιά	ΣΙΜΠΥΛΛΑ.....	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ.....	62	7596	ε. Ίταζαΐ 15/3	ΣΙΝΤΑ.....	59	2870	α. Πειραιά 17/2 για Γιβραλτάρ
ΡΙΒΑ.....	63	10299	άρχει Γαλαξειδί	ΣΙΤΙΑ ΓΚΑΟΥΡ.....	70	43599	άρχει Μόσκο
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ.....	69	1599	α. Λομέ 10/1	ΣΙΦΝΟΣ.....	72	16018	α. Λ. Άντζελες 4/3
ΡΙΟ.....	75	9112	α. Βομβάη 14/2 για Σιγκαπούρη	ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663	α. Λεμεσό 10/3
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ).....	57	12812	άρχει Γαλαξειδί	ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	81	10990	υπό παραλαβή
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ.....	64	19985	ε. Τάμπα 14/3	ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ.....	70	9077	α. Σιγκαπούρη 2/2
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ.....	68	24198	α. Χάμπτον 26/2	ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ.....	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ.....	57	4931	άρχει Λευκάδα	ΣΚΙΑΘΟΣ.....	54	1855	άρχει Πειραιά
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ).....	67	37311	άρχει Άλιβέρι	ΣΚΙΑΘΟΣ (δ).....	67	48058	α. Φόξ 19/3 για Μάρσα Μπρέγκλα
ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	71	1552	ε. Μομπάσα 25/12	ΣΚΑΝΗΡΙΩΝ.....	69	9057	α. Αύγουστα 11/3
ΡΟΑΝ (δ).....	59	12270	ε. Πειραιά 14/3	ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	77	19166	α. Ροζάριο 27/2
ΡΟΔΟΣ.....	55	3370	άρχει Πειραιά	ΣΚΥΠΤΡΟΝ.....	70	21777	δ. Κων/πολη 13/2
ΡΟΔΟΣΙ.....	67	15362	α. Ν. Όρλεάνη 11/3	ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ.....	58	8640	στη Βομβάη
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ).....	60	20416	ε. Άντεν 25/2	ΣΚΥΡΩΝ.....	64	17487	άρχει Πειραιά
ΡΟΖΑΡΙΟ.....	71	9077	άρχει Πειραιά	ΣΝΟΥ ΦΡΟΣΤ.....	63	2211	ε. Σουέζ 13/3
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160	άρχει Άργστόλι	ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ.....	66	8534	άρχει Γαλαξειδί
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611	α. Τενερίφη 17/3	ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ).....	67	2439	άρχει Τζέντα
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ).....	71	77049	άρχει Άλιβέρι	ΣΟΝΙΝΤ.....	68	11659	α. Μαλάνα 24/2
ΡΟΝΣΟΝ.....	63	6100	ε. Πειραιά 22/2/83	ΣΟΥΑΝ.....	63	5404	άρχει Έμδεν
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	69	2997	στόν Πειραιά 8/3	ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ).....	61	20433	ε. Κόρυτον 20/3
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ.....	72	4932	ε. Ντάρμπαν 27/2				
ΡΟΝΧΙΑ.....	63	6063	στόν Πειραιά	ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4803	άρχει Έλευσίνα
ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348	α. Λάγος 30/1	ΣΟΥΝΙΟΝ.....	68	13894	ε. Γιβραλτάρ 19/3
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ.....	68	4207	άρχει Πειραιά	ΣΟΦΙΑ Κ.....	71	15696	α. Πειραιά 17/3
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ.....	64	4464	άρχει Πειραιά	ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364	α. Ν. Όρλεάνη 16/3
ΡΟΥΛΑ.....	62	811	α. Λομέ 21/1				
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	64	7606	ε. Μαϊούτ Άιλαντ 18/1	ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ).....	65	42810	άρχει Γάνδη
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	65	14493	α. Μίνα Καμπούς 19/3	ΣΠΙΡΙΤ.....	64	10595	α. Άμβέρσα 15/3 για Άλγέρι
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ).....	63	31248	α. Γδύνια 753 για Ίνδια	ΣΠΥΡΟΣ (δ).....	65	31296	α. Μέθουλ Ρούντς 6/3
ΣΑΛΑΜΙΣ.....	63	9579	άρχει Άλιβέρι				
ΣΑΜΜΕΡ.....	68	4598	α. Ύμουιντέν 11/3 για Άλγέρι	ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	α. Ν. Όρλεάνη 4/3
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ.....	71	4995	α. Θέουτα 2/2	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ).....	64	41260	α. Π. Σαΐδ 18/3
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	70	7005	α. Μπορντώ 9/3 για Μίζουρά	ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118	α. Σιγκαπούρη 5/3
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ.....	70	5951	α. Φερόλ 8/3	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.....	56	8878	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ.....	69	6054	α. Άλεξάνδρεια 1653	ΣΤΑΜΥ.....	72	30315	ε. Βανκούβερ 13/3
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ.....	68	9812	δ. Γιβραλτάρ 17/3	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334	α. Ροζάριο 10/3
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'.....	71	7013	ε. Λάγος 7/2				
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ.....	71	8628	α. Βενετία 7/3	ΣΤΑΡ (δ).....	56	10287	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ.....	71	5963	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 18/3	ΣΤΑΡ.....	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ.....	71	6189	ε. Λάγος 7/3	ΣΤΑΡ Ι.....	58	7100	άρχει Λευκάδα
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ.....	71	8647	δ. Σουέζ 25/2	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ.....	72	18876	ε. Φιλαδέλφεια 16/3
ΣΑΜΟΣ.....	66	17208	μετον. «ΠΑΛΑΝΕΤ»	ΣΤΑΡ ΓΚΕ'Ι'ΖΕΡ.....	68	16611	ε. Αύγουστα 17/3
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ.....	61	6598	στό Π. όφ Σπαιην 6/10/83	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ.....	68	16612	δ. Γιβραλτάρ 2/3
ΣΑΜΟΣ ΣΗ.....	65	5651	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	α. Σιγκαπούρη 5/3
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	66	1597	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ.....	73	14667	α. Γιοκοχάμα 9/3
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ.....	65	5775	στό Ρότερνταμ 25/10/83	ΣΤΑΡ ΚΑΤΩΡ.....	73	14667	α. Κρίστιαν Άιλ. 19/3
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	65	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	α. Νιούκαστλ 10/3
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ).....	65	2916	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892	ε. Βαγαρέϊ 14/3
ΣΑΜΠΛ (δ).....	57	13247	α. Βενετία 18/3	ΣΤΑΡ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	62	15649	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ.....	72	11506	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΡ ΣΙΠ.....	62	4357	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	75	29260	α. Πειραιά 6/3	ΣΤΑΡΛΕΤ.....	77	9861	α. Σάντος 18/3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	72	11505	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΣΙΑ.....	70	16644	α. Ντουμπάϊ 21/3
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	68	11002	ε. Δουκέρκη 7/3	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.....	71	1584	α. Λικότα 29/2
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	15338	ε. Ρουέν 3/3	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ).....	76	163810	άρχει Έλευσίνα
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	77	11264	α. Λόμε 22/2	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.....	69	16789	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ.....	81	10990	ε. Σ. Τζών 15/3	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.....	52	2445	άρχει Άμπιτζάν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	79	10600	α. Ρίο Ίανέιρο 28/2 για Σκίντνα	ΣΤΕΛΛΑ.....	69	23472	α. Ρίο Γκράντε 28/2
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	67	10329	άρχει Τρινκομάλη	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ.....	55	8021	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	71	9084	άρχει Έλευσίνα	ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ.....	79	10996	ε. Σ. Κίτς 13/3	ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432	ε. Άμπιτζάν 25/2
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ.....	79	10000	α. Κίγκτον 6/3 για Βενεζουέλα	ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	60	2517	στό Σουέζ
ΣΑΝΣΕΤ.....	78	9864	α. Χόγκ Κ-ογκ 12/3	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	α. Π. Κορτές 3/3
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ.....	75	1999	δ. Μπρούνομπουτελ 12/3 •	ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.....	73	3700	στόν Πειραιά

ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Γιβραλτάρ 15/3
ΣΤΡΟΓΚ ΣΚΙΠΕΡ	56	8818	α. Πειραιά 10/2
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	α. Πειραιά 10/2
ΣΤΡΥΜΩΝ	89	16229	α. Σάντα Φέ 29/2
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	α. Πειραιά 13/3 για Λιβύη
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Πειραιά 13/3 για Λιβύη
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Ν. Όρλεάνη 2/3
ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Πειραιά 16/3
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	α. Πειραιά 16/3
ΣΚΙΝΙΑΣ	65	10115	α. Πειραιά 11/2
ΣΟΚΡΑΤΗΣ	58	8584	α. Πειραιά 11/2
ΣΟΤΗΡ	62	21099	α. Πειραιά 11/2
ΤΑΜΠΟ	77	10185	α. Γένοβα 15/3 για Μασσαλία
ΤΦΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	α. Πειραιά 14/3
ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	α. Πειραιά 14/3
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	δ. Π. Σαΐδ 29/2
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	α. Πειραιά 14/3
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	α. Πειραιά 14/3
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	α. Πειραιά 14/3
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Πειραιά 14/3
ΤΑΝΝΕΝΒΕΑΣ	79	12958	α. Πειραιά 14/3
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	δ. Σουέζ 15/3
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ	73	19420	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΤΑ'Ι ΚΟΥΗΝ	66	1677	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	70	73526	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΑΚΥ	84	32247	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14589	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΕ'ΙΝΤ	74	8915	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΕ'ΙΝΤ II	80	9100	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΕ'ΙΝΤ III	80	9100	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΕΛΑ	62	9571	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΕΝΗ Σ.	67	9171	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΕΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΙΜΥ	68	13847	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΝ	71	13857	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΝ Π.	68	12011	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΝΗ	65	19750	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΗΘΥΣ	73	3717	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΙΑΡΑ	69	9731	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51288	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΟ ΠΡΟΤΟ	72	9824	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΟΥΛΙΠ	70	32758	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΑ'Ι ΛΑ'ΙΤ	75	60670	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΑ'Ι ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΑ'Ι ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΑ'Ι ΣΑΝ (δ.)	75	68631	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ	78	10299	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΗΓΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ	66	25327	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	64	17295	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΟ'Ι ΕΝΜΠΕΛΣ	80	9255	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΣΑΡΙΤΥ	67	46248	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΣΕΡΡΥ	76	13863	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13863	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΥΧΗ	70	10686	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19186	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Ρίο Γκράντε 4/3

ΦΑΙΑΞ	70	11489	δ. Παναμά 19/3
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'ΙΒΟΥΡΥ	77	9477	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΕΙΡΗΝΗ	83	12811	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΝΗΣ	55	3382	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΕΙΔΙΤΥ	50	5317	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΕΙΔΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΛΙΝΒ	76	22297	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΙΛΙΟΥ ΑΥΓΕΡΗ	59	7801	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΙΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΕΡ	72	20713	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΓ'ΕΡ	56	13408	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	7201	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΛΩΡΑ II	60	5044	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	16141	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	11825	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΥΠ	71	10192	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΡΟΥΝΑ Ι	66	1444	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΟΡΟΥΝΕ	84	19562	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΝΒ	79	9418	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΦΩΦΩ Α.	82	25200	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΑΛΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΑΡΗΣ	68	2918	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17982	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39386	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	69	10016	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΑΝ ΓΟΥΛΙΝΒ	68	10016	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	68	10121	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	69	10016	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΟΣ ΚΑΠΠΕΡ	73	6680	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΙΩΝ	75	16421	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΝ	71	17187	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67	3831	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Α.	57	2361	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΨΑΡΑ	56	8524	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ	65	7952	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΨΗΛΟΕΙΤΗΣ	75	11442	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	α. Ρίο Γκράντε 4/3</



Τά υπό ξένες σημαίες



Πλοία που σημειώνονται με άστερisko (*) δέν είναι συμβεβλημένα
με τό ΝΑΤ καί πλοία τά όποία δέν φέρουν ένδειξη σημαίας
είναι λιβεριανά

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	ε. Ντάρμπαν 1/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	ε. Σιγκαπούρη 6/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Τούζπαν 6/4
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	ε. Βενετία 3/1
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4824	ε. Τούζπαν 4/4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ			
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	ανάμενει Φός
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	ε. Σαβάννα 1052
ΑΓΚΟΡΑΣ (Μόλ.)	62	8975	ε. Πειραιά 6/2
ΑΓΛΑΪΑ VII (π.)	74	8944	ε. Άμβέρσα 21/2
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Νταλιάν 14/2 για Κωνσταντίνα
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	στό Κάδιξ 23/2
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άρχει Πειραιά
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	άρχει Σάν Πέντρο
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	ε. Άλεξάνδρεια 19/2
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30882	άρχει Ν. Ύορκη
ΑΘΗΝΙΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	ε. Λάγος 5/2 για Ντουάλα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	ε. Γιβραλτάρ 17/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495	ε. Μπαχρέιν 26/1 για Ίαπωνία
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	ε. Βοστώνη 15/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Λ. Πάλμας 21/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (δ.κ.)	81	18500	ε. Πειραιά 18/2 για Άγγλία
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	ε. Κων/πολη 17/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	άρχει Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	δ. Σουέζ 21/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	υπό παραλαβή Χερσώνα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	ε. Ρίο Τανκέρ 15/2
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	άρχει Πειραιά
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	άρχει Άμστερνταμ
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Σάντος 31/1 για Σαγκάη
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΪΣΤΟΜ (π.)	72	11185	ε. Θεσσαλονίκη 1951
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (π.)	74	12498	ε. Χάβρη 15/2
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Σουέζ 1/10
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	ε. Σιγκαπούρη 7/2
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (π.)	74	12498	ε. Σχίζεϊν 16/2 για Αϊγυπτο
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	ε. Ρίο Γκράντε 29/1
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	στό Χώρ άλ Ζουμπαϊρ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205	δ. Σουέζ 23/1
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Άμβούργο 18/2 για Λιβύη
ΑΙΓΙΣ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (π.)	69	9199	ε. Δουνκέρκη 13/2
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	ε. Ρεσίφε 17/12
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	ε. Ίντσόν 652
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	ε. Τζέντα 18/2
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘ (π.)	69	9199	ε. Ρεσίφε 14/1 για Άλγερία
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	δ. Κων/πολη 3/2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	ε. Σηάι 2851 για Ίαπωνία
ΑΪΚΟΝ	71	27958	ε. Κολούμπια 1951 για Κορέα
ΑΪΛΑΝΤ (Μολ.)	82	5225	στή Λεμεσό 10/12
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	ε. Λ. Άντζελες 14/2
ΑΪΛΑΝΤ (Μολ.)	65	9223	δ. Π. Σαϊδ 18/2
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	δ. Κων/πολη 31/1
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	ε. Ν. Όρλεάνη 3/12
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	ε. Τσάλνα 8/1
ΑΪΡΗΝΣ ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	67	29256	ε. Πειραιά 23/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	άρχει Μομπάσα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	ε. Χάμπτον 16/2
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	στό Κοτονού 16/1
ΑΚΟΥΑΤΣΟΥ	68	25433	δ. Παναμά 9/2
ΑΚΡΟΝ	72	62701	ε. Ν. Όρλεάνη 18/2
ΑΚΤΗ	77	17395	ε. Χιουσόν 7/2
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	ε. Σακάι 3/2
ΑΛΕΝΤΕΪΑ (δ.)	70	51615	ε. Γένοβα 21/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ.)	71	68731	ε. Τάμπα 3/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Πειραιά 14/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	ε. Τζέντα 15/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722	ε. Σαγκάη 3051
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	δ. Ντουμπάϊ 29/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ	58	4877	ε. Χάιφα 12/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	8042	ε. Μανζανίλο 4/2
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	ε. Κβίνεσνταλ 15/2
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	δ. Ντουμπάϊ 14/1
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	ε. Σάντος 16/2
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	μετατρέπεται Σέμεντ Κάρριερ
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	υπό παραλαβή
ΑΛΚΑΜ	66	27985	άρχει Χάγκεσσον
ΑΛΚΜΗΝΗ Α. (Μ.)	57	8898	ε. Πειραιά 19/2 για Κωνσταντίνα
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	άρχει Άλιβέρι
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	άρχει Πειραιά
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	δ. Π. Σαϊδ 18/2
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	ε. Μομπάσα 11/2
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	ε. Ντακάρ 2/2
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	ε. Σάντος 20/2
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	ε. Σ. Σεμπαστιάν 7/2
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	επισκευές Γιοκοχάμα
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. Μπλάφ 18/2
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	άρχει Πειραιά
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	άρχει Καράτσι
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	ε. Π. ντέ Μπούκ 10/2
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Λιβ.)	67	43231	ε. Μπλμμάδο 3051
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	67	21457	δ. Παναμά 29/1
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	ε. Γιούροπορτ 19/2
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Λ. Άντζελες 21/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Ρίτοαρντς Μπαϊ 11/2 *

ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Λ. Άντζελες 4/2 *
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Λ. Άντζελες 11/2
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	ε. Χιρόσιμα 2851
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	ε. Γάνδη 7/2
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	δ. Σουέζ 3/2
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	δ. Σουέζ 17/2
ΑΝΝΑ Α. (Μόλ.)	57	10376	διάλυση Πακιστάν
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μόλ.)	67	20501	ε. Λισσαβόνα 3/2
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	ε. Πειραιά 13/1
ΑΝΤΖΕΪΝΤΙΑ (π.)	70	10886	ε. Τσάλνα 6/2
ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	ε. Κέιπ Τάουν 10/2
ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122	ε. Λ. Πάλμας 11/1
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ε. Πειραιά 18/2
ΑΕΙΟΣ (π.)	57	2299	άρχει Τραπάνι
ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	δ. Δαρδανέλια 4/2
ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	ε. Ν. Όρλεάνη 11/2 για Ροστόκ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	69	5872	ε. Τενερίφη 4/2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ (π.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	60	3500	ε. Χοντίντα 4/2
ΑΡΑΜΠΙΑΝ	82	21164	δ. Παναμά 1852
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Βαρκελώνη 15/2
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	ε. Σιγκαπούρη 1/2
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	άρχει Λευκάδα
ΑΡΗΣ (κ.)	59	4532	ε. Λεμεσό 17/2
ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	δ. Κων/πολη 18/1
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	ε. Μπαχρέϊν 8/2
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	στην Πύλο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	δ. Ίνδία 14/1
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	ε. Θέουτα 4/2
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	άρχει Πειραιά
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	ε. Ζήφυρακ 13/2 για Τζέντα
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΡΚΤΙΜΕΣ I (κ.)	72	3908	δ. Γιβραλτάρ 12/2
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	ε. Γκνάνσον 13/2 για Ρόττερνταμ
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	ε. Σεβίλη 24/12
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	δ. Σουέζ 10/2
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	άρχει Άστακό
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	άρχει Κρίστομπαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ (π.)	71	1453	ε. Κέιπ Τάουν 23/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574	ε. Π. Σαϊδ 16/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (π.)	83	15200	υπό καθέλκυση
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	άρχει Τρονκομάλη
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	ε. Σιγκαπούρη 18/2
ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	ε. Φιλαδέλφεια 16/2
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078	δ. Πειραιά 10/2
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	ε. Τόκιο 15/2 για Βανκούβερ
ΒΑΓΓΕΛΗΣ (π.)	69	12360	
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	ε. Λ. Πάλμας 17/2
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	ε. Πειραιά 27/1
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	ε. Φιλαδέλφεια 27/1
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	δ. Επτάνησα 2/12
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	ε. Μιζουσίμα 11/1 για Περσικό
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	άρχει Πειραιά
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪΛΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	ε. Κοπεγχάγη 18/2 για Ίαπωνία
ΒΕΡΑ	65	24314	ε. Χιουσόν 952
ΒΙΚΤΟΡΥ V (π.)	62	10403	υπό παραλαβή
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	δ. Σουέζ 3/1
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	ε. Μέντα 4/2 Άχμαντι 11/2
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Ντάρμπαν 30/1
ΒΟΛΤΕΡΑ (π.)	70	3025	στό Ίκονο
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (Λιβ.)	64	15716	ε. Τζέντα 12/2
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	άρχει Πειραιά
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	άρχει Χαλκίδα
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	άρχει Άλιβέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	ε. Π. Σουδάν 1651 για Σουέζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	επισκευές Μομπάσα
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	άρχει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (π.)	81	5491	ε. Μπότγουντ 16/2
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ (π.)	67	13091	ε. Σιγκαπούρη 15/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Μολ.)	68	28879	ε. Κοπέρ 8/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	ε. Λεμεσό 14/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069	άρχει Μαλάγκ Μπαϊ
ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	στή Λας Πάλμας
ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	υπό παραλαβή
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	ε. Φορμάντα 11/2
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μολ.)	59	8647	επισκευές Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)		10073	επισκευές Γκνάνσον
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (μ.)	66	3849	ε. Σαβάννα 8/2
ΓΚΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	ε. Άλεξάνδρεια 16/2
ΓΚΑΣ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (δ.π.)	85	4183	ε. Άνα Μπαϊ 15/2
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2891	ε. Αιούστα 16/2
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	άρχει Πειραιά
ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	ε. Πειραιά 15/1
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ	65	1222	ε. Τέινγκμαουθ 17/2
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στην Καζαμπλάνκα
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ	62	8530	ε. Μοντεβιδέο 12/2
ΓΚΑΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	ε. Ν. Όρλεάνη 6/2 *

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	ε. Βικτόρια 17/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι (η)	65	21261	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ Π	70	11525	δ. Σουέζ 10/12
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	μετ. «ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ»
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (η)	63	8628	α. Μπαντάρ 'Αμπάς 17/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'Ι'ΟΝ	64	10141	εγκατελείφθη Περσικό
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (η)	68	9067	δ. Π. Σαΐδ 4/2
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ)	66	36276	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (η)	62	8891	δ. Σουέζ 27/10
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ Π	63	10141	δ. Σουέζ 21/1
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	άρχει 'Αλιβέρι
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (η)	68	9070	α. Σουέμα 12/1 για Μπουσίρ
ΓΚΟΥΝΤ ΟΞΕΑΝ	65	21388	α. Τζέντα 21/12
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η)	60	4470	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/51
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (η)	68	9079	α. Ούμ Σαΐδ 9/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (η)	68	9067	α. Ούμ Σαΐδ 15/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ)	74	3279	ε. Π. Λίσα 31/12
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ (η)	75	3523	μετον. «ΣΗΓΚΑΛ IV
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	α. Ρίο Γκράντε 17/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ (η)	67	38636	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (η)	67	42273	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (η)	62	8631	α. Νταμάμ 12/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ Π	73	6415	μετον. «ΑΡΡΟΥ 1»
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ)	70	9954	στο Μπ. 'Αμπάς 22/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (η)	75	3520	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 16/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/52
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ (η)	60	7187	α. Χιούστον 31/12
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ ('Ονδ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (η)	67	38636	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/2
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (η)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ)	68	8915	α. Λά Νουβέλ 10/2
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Σίγκαπούρη 19/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. 'Αμβέρσα 15/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ)	81	40357	ε. Σίδνεϋ 21/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΟΣ	67	23347	α. Ριγίκα 18/2
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	α. Κολούμπια 7/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22796	δ. Γιβραλτάρ 19/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22796	α. Κέιπ Τάουν 6/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ)	70	56799	άρχει Ν. 'Υόρκη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ)	71	56800	α. Γιουροπόρτ 11/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ)	72	114710	α. Σηάτλ 14/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ)	73	114933	α. Γιοκοχάμα 15/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (η)	57	9158	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ)	78	126261	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ)	79	126260	επισκευές Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ)	71	102326	α. Φατέχ 16/1 για Ταϊβάν
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	άρχει Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ)	60	6235	άρχει Χαλκίδα
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	α. Ρανγκούν 5/2
ΔΑΦΝΗ (μ)	63	30886	α. Κέιπ Τάουν 20/2
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.η)	71	17805	α. 'Ιτακούι 19/2
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	υπό παραλαβή
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β. (π.)	61	2981	α. Π. όφ Σπαιν 20/2
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μάλτ.)	61	7838	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 19/2
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Λ. 'Αντίελες 30/51
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ντάρμπαν 15/2
ΔΩΤΩ	68	35191	δ. Γιβραλτάρ 26/1
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ)	69	10625	α. Καράτσι 1/2
ΕΒΙΤΑ II (κ)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ. (π.)	62	8399	ε. Τζέντα 16/52
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	άρχει 'Αστόρια
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ IV (κ)	52	2484	άρχει Πειραιά
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ V (κ)	55	4037	ε. Σαν Φραντζίσκο 14/1
ΕΛΕΝ	67	27989	άρχει Χώγκεσαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Σίγκαπούρη 9/2
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Τουμπάρδο 30/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ)	65	38279	α. Π. ντέ Μπούκ 16/2
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ)	65	9694	α. Μπρέξ 26/1
ΕΛΛΙΝΑ (κ)	67	24766	α. Γκούμ 17/2 για Αυστραλία
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕ'Ι'Π (Σιγκ.)	82	4280	στη Λάρνακα 10/52
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (σιγκ)	81	4280	μετ. «ΝΤΑΟΥΝ» (Σιγκ)
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Τζέντα 6/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ)	67	47344	α. Σίγκαπούρη 10/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	75	60491	ε. 'Ιουανκούι 6/2
ΕΛΛΗ (Μαλτ)	66	9135	ε. Γκιζάν 2/2
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.)	69	12102	α. Χόγκ Κόγκ 24/12
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ)	65	7498	α. Μονφαλκόνε 27/12
ΕΝΑΜΕΛ (κ)	60	5513	άρχει 'Αστακό
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ II (η)	64	32756	ανάμενι Ντουμπάι
ΕΣΤΙ (η)	72	10351	α. Μπαχρέιν 20/52
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (η)	59	7059	άρχει Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ)	64	35410	άρχει 'Ιτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Σεπετίμα 11/2
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Ντόβερ 29/1
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	δ. Παναμά 27/12
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (η)	69	10900	α. Σεβίλλη 2/2
ΕΦΥΡΑ (δ)	65	35406	άρχει 'Ιτέα
ΖΑΚ (π.)	62	10028	άρχει Μπλάγκουωτερ
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	ε. 'Αλεξάνδρεια 13/2
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	στο Ντάρμπαν 15/1
ΖΗΝΑ (λι)	68	31083	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/2
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (η)	66	10051	στο Σινγκάγκ 14/2
ΗΒΗ	79	16379	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 7/2
ΗΡΑ	79	16390	α. Σίγκαπούρη 30/51 για 'Οζάκα
ΗΡΑΚΛΗΣ (η)	57	2875	ε. Σουδάν 8/2
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ)	58	5266	υπό παραλαβή
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ)	53	5691	άρχει Πειραιά
ΗΤΣΓΟΥΛΙΗ (δ)	63	29739	α. Μπαχάμες 1/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Ρόττερνταμ 7/2 για Ν. 'Ορλεάνη
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Μπόσα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	765	37431	άρχει 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	άρχει 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΣΟΣ (δ) Σιγκ.	74	51501	α. Γουέστενπορτ 20/2
ΘΕΑΝΟΚ (κ)	69	10650	ε. Γκιζόν 9/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (η)	61	9266	δ. Μπρουνομπουέλ 31/12
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ)	58	11765	ε. Πειραιά 31/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ)	60	3847	ε. Πειραιά 18/52

ΘΥΕΛΛΑ (μ)	66	40933	α. Χιούστον 14/2
ΙΜΑ	68	27989	ε. 'Ιντσόν 5/2
ΙΝΔΙΑΝΑ (λιβ.)	77	11280	δ. Γιβραλτάρ 24/1
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	ε. 'Ιμινχάμ 22/12
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μαλ)	45	3684	άρχει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μάλτ.)	61	5201	ε. 'Αλεξάνδρεια 17/2
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (η)	61	8999	ε. Μοντεβιδέο 7/2
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μαλ)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ I (η)	70	3971	στον Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (η)	68	4202	α. Κόλντιγκ 17/52
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Βανκούβερ 8/2
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ)	60	4067	α. Τζέντα 4/2
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (η)	61	10934	άρχει 'Αστακό
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (η)	60	10934	άρχει 'Αστακό
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	ε. Κουνταλάρ 27/12
ΚΑΔΜΟΣ (λιβ)	59	5051	άρχει Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. 'Αμερικής
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ' (η)	60	4240	άρχει Γάνδη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (η)	60	5323	στο Κολόμπο 3/1
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ)	69	4229	δ. Σουέζ 11/52
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. 'Αμβέρσα 21/2
ΚΑΛΥΝ (κ)	69	11430	α. Σίγκαπούρη 9/52
ΚΑΛΥΨΩ (η)	69	5997	ε. Φλώριγκ 14/2
ΚΑΝΙΚΑ (π.)	60	3840	α. Κουβέιτ 24/1
ΚΑΠΑΛ (κ)	55	1599	α. Μαπούτο 29/12 για Μπέιρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η)	57	3826	άρχει Π. όφ Σπαιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ)	54	10905	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ)	67	8927	α. Σάν Πέντρο 3/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.π.)	54	10993	α. Τουμπάρδο 19/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Σάν Νικόλας 20/51
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (η)	62	9222	ε. Σίγκαπούρη 14/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	α. 'Ιμινχάμ 21/2 για Ν. 'Υόρκη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ)	66	3168	άρχει Πειραιά
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301	δ. Μπρουνομπουέλ 13/1
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	ε. Π. Σαΐδ 10/52
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ)	71	9206	α. Σίγκαπούρη 7/1
ΚΑΡΡΑΣ (η)	62	10834	δ. Γιβραλτάρ 21/2
ΚΑΣΟΣ (κ)	53	2806	επωλήθη διάλυση
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (η)	81	3900	α. Ντάρμπαν 15/1
ΚΑΣΤΛ. (κ)	72	17674	α. Χάλιφαξ 5/1
ΚΑΣΤΛ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μπέιρα 23/1
ΚΑΣΤΩΡ (κ)	63	8671	μετ. «ΒΥΡΩΝ I» (παν.)
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	άρχει Σαουδική 'Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (η)	62	5870	άρχει Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΟΡ (η)	65	9799	α. Γδύνια 8/2 για Τύνιδα
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	δ. Ντβερ 21/2
ΚΕΡΒΑΝ (η)	61	10444	στη Λεμεσό
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑ'Ι'Τ (κ)	67	21706	δ. Κων/πολη 22/1
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒΣ (Μ)	52	5674	διάλυση Καράτσι
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ)	57	5250	άρχει 'Ελευσίνα
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η)	61	13308	διάλυση Γιουγκοσλαβία
ΚΛΕΛΙΑ (κ)	75	176009	ανάμενι 'Ομάν 15/2
ΚΛΕΟ I (π.δ)	59	20880	δ. Ντουμπάι 22/12
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II (μ)	57	4336	διάλυση Πακιστάν
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	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	άρχει Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Μ. Μαουγκανουί 21/2
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βαγγαρέι 17/2 για Ουέλιγκτον
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ)	59	20514	ε. Ντουμπάι 5/1
ΚΡΑΝΑΟΣ (η)	59	3354	δ. Παναμά 27/51
ΚΡΑΝΤΩΡ (η)	64	2304	α. Μπαλμπόα 11/2
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (η)	60	3985	α. Κορίντο 352 για Μπαλμπόα
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ)	73	15382	α. Μπόγια Μπάλγκα 7/2 για 'Ινδία
ΚΥΚΛΩΠΑΣ (λιβ)	57	9118	α. Ντουμπάι 17/11
ΚΥΜΩ (δ)	56	24234	άρχει 'Ιτέα
ΚΥΜΟΣ (δ.κ.)	74	122814	ανάμενι Βομβάη 9/1
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ)	65	10596	μεταφορές Περσικού
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚ (η)	67	26493	άρχει 'Ελευσίνα
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ)	63	24424	α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ)	67	11056	υπό παραλαβή
ΚΩΣΤΗΣ (Μάλτ.)	60	3325	δ. Κων/πολη 16/2
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6140	άρχει Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	α. Βομβάη 15/1 για Σίγκαπούρη
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΙΝ (π.)	58	1590	στο Σάν Χουάν
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (η)	78	11162	α. Νταμάμ 6/2 για 'Ιαπωνία
ΛΑΡΑ (κ)	56	6921	προσάρξε Τίραν
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ)	68	22244	α. Σιλικάπ 12/52
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ)	69	2993	ε. Π. Νουάρ 21/1
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Π. α Πιέρ 6/2
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ)	60	4068	α. Καζαμπλάνκα 13/2
ΛΕΝΑ	68	22449	α. Χιούστον 27/1
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (η)	63	8427	ε. Λάγος 11/2
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ' (η)	61	8627	ε. Π. Χάρκουρτ 9/2
ΛΕΤΑ (κ)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΥΘΕΡΩ (η)	62	14027	α. Ντουμπάι 11/2
ΛΕΥΚΑΣ (κ)	65	2435	δ. Κων/πολη 11/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	δ. Παναμά 11/2
ΛΗΤΩ II (η)	72	6106	α. Λουίς ντι Ρόν 21/2
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	άρχει Σάρκα
ΛΙΛΙΑΝ (η)	84	16323	δ. 'Ελινόροε 14/2
ΛΙΛΙΑΡΕ (κ)	68	1599	

ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	α. Άγλεθίρας 18/2
ΛΟΥΪ ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	α. Ν. Όρλεάνη 14/2
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	δ. Ντουμπάι 29/1
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	υπό παραλαβή
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μόλ.)	(2)	11229	δ. Σουέζ 11/2
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	α. Χαλκίδα 23/3
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	α. Τουμπάρδο 25/1
ΜΑΪΤΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Ντάρμπαν 23/1
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	α. Μπότγουντ 752
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Θέουτα 17/2
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	δ. Σουέζ 9/2
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	α. Γάνδη
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	α. Κουίνγκταο 15/2
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	α. Σιλικάπ 14/12 για Γάνδη
ΜΑΡΘΑ Α. (π.)	59	8596	α. Γουέιντ 14/12
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	α. Τούεπαν 5/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. Μάλτα 21/2
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	α. Γουέιντ 14/12
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Ν. Όρλεάνη 11/2
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	δ. Γιβραλτάρ 2052
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	δ. Σκώ 7/2
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	α. Πειραιά 15/2
ΜΑΡΙΝΕΡ (Όνδ.)	60	5760	δ. Κων/πολη 25/1
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Ντουμπάι 22/1
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	α. Άμβέρσα 21/2
ΜΑΡΙΝΙΚΗ (κ.)	73	86098	α. Σαλντάνια 23/1 για Κασίμα
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.κ.)	66	57027	α. Ρ. Σουκίρ 8/2
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Άλεξάνδρεια 15/2
ΜΑΡΙΦΙΛΙΠ (Όνδ.)	58	2140	ε. Πωλητή αλλοδαπούς
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Άρζιβ 29/1
ΜΑΡΙΩ	65	17238	α. Γουέιντ 14/12
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	α. Γουέιντ 14/12
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455	α. Κόμπε 14/2 για Άντεν
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στο Κούλ ντε Σάκ 3051
ΜΕΪ'ΟΝ II (π.)	61	7351	προσάραξε Λάγος — ολική απώλεια
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Ρίο Χάνια 19/1 για ΗΠΑ
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	α. Γουέιντ 14/12
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	δ. Σουέζ 13/1
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μόνον (αποθήκη)
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Κίγκστον 19/2 για Νικαράγουα
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	α. Γουέιντ 14/12
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Γουέιντ 14/12
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Σάντος 20/2 για Λεμεσό
ΜΗΛΟΣ VI (κ.)	59	4668	δ. Σουέζ 31/1
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	α. Πειραιά 4/2
ΜΙΑ	80	15552	α. Βιζακαπατάντα 17/1
ΜΙΑΝΤΟΣ*	82	35000	α. Βανκούβερ 8/2
ΜΙΑΝΤΑ Α. (Μ.)	56	8985	δ. Δαρδανέλια 18/3
ΜΙΜΗ Μ. (Μόλ.)	69	13525	α. Τέμα 27/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Τσαγκουαράμας 14/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	α. Ν. Όρλεάνη 15/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Ντεμεράρα 10/2
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Κουαζακούλκος 3/2
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ντεμεράρα 14/2
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	α. Γουέιντ 14/12
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 18/2
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	70	1592	α. Πειραιά 7/11
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1578	δ. Παναμά 18/2
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Πειραιά 7/11
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	α. Γουέιντ 14/12
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	α. Γουέιντ 14/12
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Ντεμεράρα 5/2 για Μεξικό
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	α. Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Π. Κάιζερτ 20/2 για Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Π. Όρλεάνη 14/2
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	δ. Παναμά 6/2
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	α. Γουέιντ 14/12
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	α. Γουέιντ 14/12
ΜΙΝΟΥΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	α. Γουέιντ 14/12
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (π.)	61	3943	α. Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μόλ.)	59	5384	α. Τζέντα 12/1
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Άκαμπα 5/2
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	α. Λάς Πάλμας 1052
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. Ν. Όρλεάνη 15/2 για Αίγυπτο
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές *

ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.)	57	2281	α. Πειραιά 28/2 *
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	δ. Π. Σαΐδ 15/2
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	α. Γουέιντ 14/12
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ I. (π.)	85	31779	α. Γουέιντ 14/12
ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	α. Γουέιντ 14/12
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	α. Γουέιντ 14/12
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	α. Γουέιντ 14/12
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ*	73	56273	α. Γουέιντ 14/12
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	α. Γουέιντ 14/12
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	α. Γουέιντ 14/12
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	α. Γουέιντ 14/12
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	α. Γουέιντ 14/12
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	α. Γουέιντ 14/12
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	α. Γουέιντ 14/12
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Γουέιντ 14/12
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Γουέιντ 14/12
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	α. Γουέιντ 14/12
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ* (π.)	74	10250	α. Γουέιντ 14/12
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	α. Γουέιντ 14/12
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	α. Γουέιντ 14/12
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	66	1477	α. Γουέιντ 14/12
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	α. Γουέιντ 14/12
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	α. Γουέιντ 14/12
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	α. Γουέιντ 14/12
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	α. Γουέιντ 14/12
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	α. Γουέιντ 14/12
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	α. Γουέιντ 14/12
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ*	69	4231	α. Γουέιντ 14/12
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μόλ.)	64	5827	α. Γουέιντ 14/12
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	α. Γουέιντ 14/12
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	α. Γουέιντ 14/12
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Γουέιντ 14/12
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	α. Γουέιντ 14/12
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	α. Γουέιντ 14/12
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	α. Γουέιντ 14/12
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	α. Γουέιντ 14/12
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Γουέιντ 14/12
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	α. Γουέιντ 14/12
ΝΙΜΑΣ I. (π.)	56	3274	α. Γουέιντ 14/12
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	α. Γουέιντ 14/12
ΝΙΟΒΗ (Μόλ.)	69	21427	α. Γουέιντ 14/12
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	α. Γουέιντ 14/12
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	α. Γουέιντ 14/12
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	α. Γουέιντ 14/12
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	α. Γουέιντ 14/12
ΝΟΡΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΑΝΙΕΛ II (π.)	69	1999	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΑΡΤ (π.)	72	9953	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΑΦΕΜΑΡ (π.)	61	5816	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΕΝΕΜΠ (π.)	68	2534	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Γουέιντ 14/12
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Γουέιντ 14/12
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260	α. Γουέιντ 14/12
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	α. Γουέιντ 14/12
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Γουέιντ 14/12
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	α. Γουέιντ 14/12
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	α. Γουέιντ 14/12
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	α. Γουέιντ 14/12
ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	45678	α. Γουέιντ 14/12
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	α. Γουέιντ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	106123	α. Γουέιντ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	α. Γουέιντ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123	α. Γουέιντ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	α. Γουέιντ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	α. Γουέιντ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Γουέιντ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	128027	α. Γουέιντ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Γουέιντ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Γουέιντ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	α. Γουέιντ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	α. Γουέιντ 14/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	α. Γουέιντ 14/12

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

EDITING & PRINTING OFFICES: 77 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 ΠΙΛΙΣ	69	15688	άρχει Πειραιά *
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άρχει Πειραιά *
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Χουέλα 24/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Άλιβέρι 14/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	ε. Ν. Όρλεάνη 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Μουπίλι 12/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	ε. Πειραιά 18/2
ΟΣΕΑΝ (κ.)	86	10825	ε. Τσιότζια 19/2
ΟΣΕΑΝ Α' ΝΤΗΛΑ (δ.)	72	49808	α. Φός 18/2
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	67	24128	α. Νικόσια 15/2
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	α. Τζέντα 9/2
ΟΣΕΑΝΙΚΑ *	65	28101	άρχει Χάγκερσαντ
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	α. Γιοκοχάμα 20/1
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ II (π.)	61	8816	α. Πειραιά 15/2
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577	α. Βαρκελώνη 21/1
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.)	59	3906	α. Μαλάγα 14/2
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Σάν Νικόλας 1/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7463	ε. Κων/πολη 31/1
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	υπό παραλαβή
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.π.)	73	30067	
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	α. Ρίο Ίανέιρο 1052
ΠΑΣΘΕΑ (μ.)	71	80225	άρχει Μπρούνι Μπαίη
ΠΑΣΦΙΚ (π.)	66	21883	α. Κέιπ Τάουν 20/7
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	άρχει Χαλκίδα
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (π.)	62	11756	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	άρχει Καμπάνας
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999	άρχει Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Μπ. Άιρες 26/1
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	ε. Κάντλα 7/2
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΠΕΝΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57802	ε. Τζέντα 15/2
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Τακόμα 20/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	65	15577	α. Γκντάνσκ 17/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	63	9707	α. Ντομάμ 5/2
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	α. Κέιπ Τάουν 26/1
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Γένοβα 19/2
ΠΛΕΙΑΣ (π.)	64	5654	δ. Δαρδανέλλια 16/2
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Χάμπτον 20/2
ΠΟ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Ν. Όρλεάνη 18/2
ΠΟΛΙΛΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Μίλφροντ Χάβεν 17/2
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	στο Όμάν 15/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	άρχει Μπρούνι Μπαίη
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825	α. Ντόρμπαν 11/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στο Κατάκωλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Λ. (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. Σηάτλ 18/1 για Κορέα
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Π. όφ Σπαίην 11/2
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (μ.π.)	68	48781	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 20/2
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977	α. Λ. Πάλμας 8/2
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966	ε. Γκουγιακουίλα 22/1
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (π.)	69	10524	α. Λόγος 28/1
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Σιγκαπούρη 26/1
Π. ΣΤΑΡ II (λ.β.)	66	15393	α. Π. όφ Σπαίην 16/2 για ΗΠΑ
ΡΑΣΣΑΓΙΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	άρχει Άστακό
ΡΕΓΚΙΝΑ II (π.δ.)	59	12862	α. Κολόμπο 15/2
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ I (π.)	63	15982	α. Σμύρνη 21/12
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Πειραιά 15/2
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	α. Σάντα Μάρτα 2/2
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ.)	67	35540	α. Στυλίδα 15/2
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	62	12040	δ. Κων/πολη 11/2
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (π.)	58	8920	ε. Μπεντί 19/1
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	α. Βαρκελώνη 31/1 για Βεγγάζη

ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	α. Λείζορ 7/3 *
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	α. Τζέντα 11/3
ΣΗΛΟΓΓΕΡ (Μαλτ.)	65	7047	ε. Βοστώνη 19/3
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	ε. Βανκούβερ 13/3
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Βανκούβερ 7/3
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411	ε. Μονρόβια 9/3
ΣΗΦΕΑΡΕ	73	29763	δ. Π. Σάιτ 15/3
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	άρχει Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	ε. Τσιμπότε 26/2
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Τσιμπότε 2/3
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ *	78	5500	δ. Κων/πολη 6/3
ΣΙΑΒΕΡ ΜΟΥΝ.	63	24810	άρχει Γαλαξείδι
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ.)	62	7704	δ. Κων/πολη 9/3
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομείνι
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	στο Άμπιτζάν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	άρχει Πειραιά
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Νάπολη 6/2
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9850	στο Κούρε 22/2
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15785	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
ΣΤΕ'Υ'Ρ	69	9946	υπό παραλαβή
ΣΤΗΝΗΡΗΣ (π.)	70	5278	α. Θεσσαλονίκη 17/1 για Ντέρνα
ΣΤΗΝΗΡΗΣ (π.)	70	5480	υπό παραλαβή
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μαλτ.)	60	6.646	υπό παραλαβή
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Σιγκαπούρη 5/2
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει Άστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	α. Τής 20/2
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842	α. Ν. Όρκη 10/2
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	άρχει Σετσουμπάλ
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ *	68	10618	ε. Γάνδη 6/1
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	άρχει Πειραιά
ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	54	7930	άρχει Άστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	άρχει Πειραιά
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λ.β.)	64	15910	α. Λαγκουάρα 6/4 για Μαρακάμπο
ΤΗΝΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	άρχει Πειραιά
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.δ.)	65	11245	δ. Κων/πολη 14/2
ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.)	60	12944	ε. Λιαννινγκάγκ 10/1
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	προσάραξε Άβαντα
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (π.)	60	8070	ε. Τζέντα 19/2
ΤΡΑΜΟΥΤΑΝΑ	71	20670	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. Σιμονσέκι 17/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Χάμπτον 6/1 για Άγλερία
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	α. Χάμπτον 28/1 για Φορταλέζα
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	ε. Χάμπτον 9/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'Λ	72	18723	α. Λούπ Τέρμιναλ 28/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	δ. Παναμά 7/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ *	68	2737	α. Ν. Όρκη 10/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	66	22354	δ. Παναμά 16/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	ε. Σάροχ 8/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	δ. Ντουμπάι 13/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	υπό παραλαβή
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230	α. Σίδνεϊ 18/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	άρχει Χαλκίδα
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Μασσαλία 17/2
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ. (κ.)	70	1597	ε. Χιούστον 5/4
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	ε. Κολούμπια 3/2
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	α. Σεπετίμπα 3/2
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	α. Τζέμπελ Άλι 21/1
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	ε. Φιλαδέλφεια 16/2
ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	4	16299	δ. Ντόβερ 7/2
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	α. Ν. Όρλεάνη 14/2
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	ε. Κούλ ντέ Σάκ 15/2
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	α. Φιλαδέλφεια 8/2
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	δ. Παναμά 12/1
ΦΙΛΙΠΠΑΔΑ (π.)	74	8869	υπό παραλαβή
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	υπό παραλαβή
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	α. Π. Σάιτ 16/2
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	α. Θέουτα 18/2
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Ντόρμπαν 22/1 για Μαπούτο
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	ε. Κούλ ντέ Σάκ 3/2
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	ε. Τσασσάιν 10/2
ΦΡΑΤΣΕΚΑ (π.)	71	10586	α. Μόντρεαλ 10/1
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	ε. Τζέντα 21/12
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122.945	υπό παραλαβή
ΦΡΗΝΤΟΜ I.	59	1229	πρώην «Φρίγκο Κουήν»
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	ε. Λά Γκουλέτ 19/2
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (π.)	60	3563	ε. Πειραιά 2/11
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λ. Πάλμας 31/12
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)	61	1695	α. Τόερν Πόιντ 29/1
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρη 5/2
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	υπό παραλαβή
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	ε. Δουνκέρκη 18/2
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	α. Σιγκαπούρη 24/8
ΧΕΛΜΑΡ (π.)	60	4657	α. Φερόλ 13/2
ΧΕΡΟ (π.)	57	1368	α. Ν. Χριστουγέννων 13/2
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	άρχει Πειραιά
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	δ. Σουέζ 17/2
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4999	ε. Βοστώνη 3/2
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)	57	6229	α. Φλόρινγκ 6/1
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	πρώην «Κασκιότος»
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	μεσογειακές μεταφορές
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	δ. Π. Σάιτ 19/2
ΩΚΕΑΝΙΑ (π.)	62	10530	α. Πειραιά 21/12 για Άλβανία
ΩΣΤΡΑΛ (π.)	67	2938	

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



CHANDRIS CHANDRIS CHANDRIS CHANDRIS

S.S. ELLINIS

S.S. BRITANIS

S.S. AMERIKANIS

M.V. ROMANZA

S.S. REGINA PRIMA

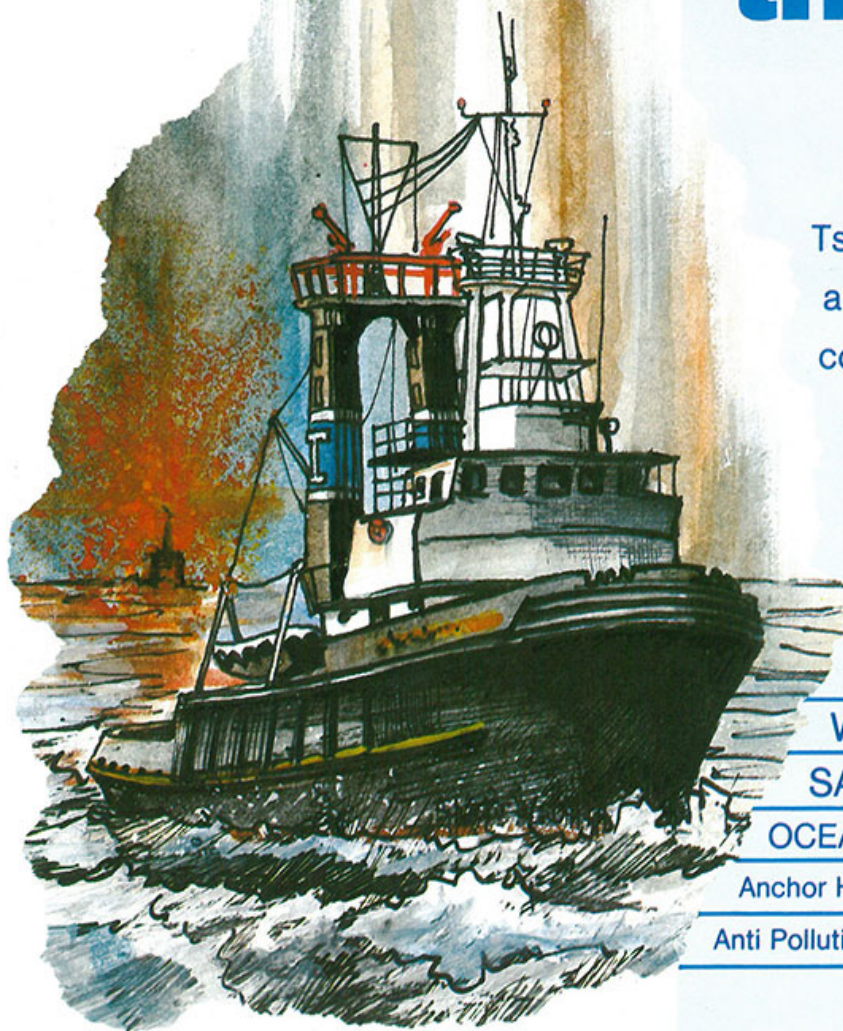
S.S. ARIANE II

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

