

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαΐου 1984

Αρ. Φύλλου 1175/934

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIQ. 1175/934 APX. 100 15 MA'I OY 1984



KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

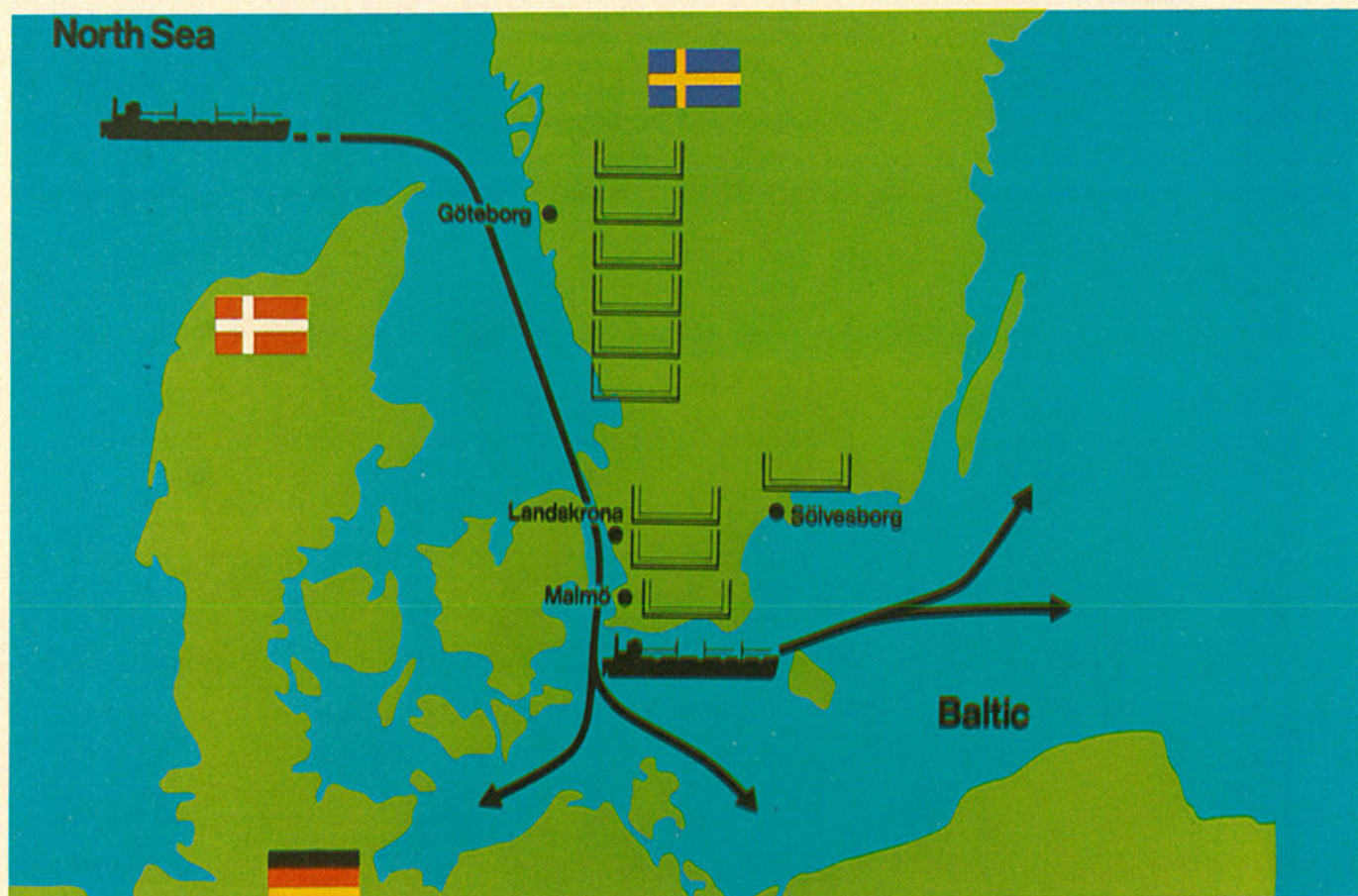
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

 **CITYVARVET** Sweden

For North Sea and Baltic operators

Yard service
for ships up to 240.000 dwt



Chapman/Palavidis

Seagoing maintenance and repairs
worldwide.

Now also represented in Greece by

ASEA MARINE

12 Filellinon
185 36 Piraeus
Telex: 21 1125 ASEA GR
Telephone: 45 31 415/6

Come and see us at
POSIDONIA 84
stand A 611



Securing Ship Lines.

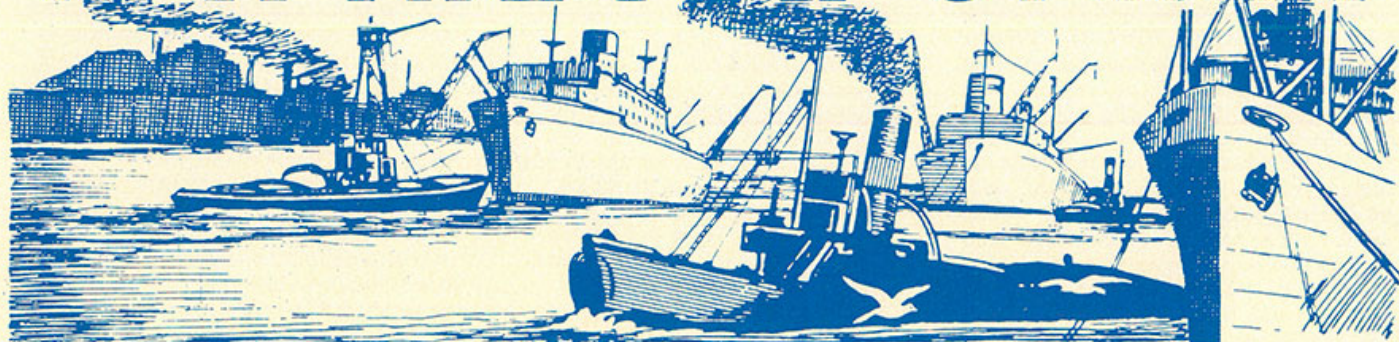
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1175/934

15 ΜΑΪΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

‘Η Ναυτιλία καταδικάζει τό έγκλημα

«Πάγωσε», κυριολεκτικά ό κόσμος τής Έλληνικής Ναυτιλίας αλλά και ό έλληνικός λαός με αυτή τήν πρωτοφανή, στά έλληνικά και διεθνή ναυτιλιακά χρονικά, περίπτωση του πληρώματος έλληνικού πλοίου που έρριξε εν ψυχρώ στη θάλασσα για να γίνουν βορά των καρχαριών έντεκα άνθρωπους, από τους όποιους οι περισσότεροι ήταν παιδιά έπειδή είχαν επιβιβασθεί λαθραία στο σκάφος.

Όταν οι ναυτικοί μας σε άπειρες περιπτώσεις έχουν θέσει σε κίνδυνο τήν ίδια τήν ζωή τους ή και τήν θυσίασαν άκόμη για να σώσουν ανθρώπους που κινδύνευαν στη θάλασσα. Όταν ή ιστορία τής Έλληνικής Ναυτιλίας είναι γεμάτη με πράξεις άλτρουϊσμού των ναυτικών μας. Όταν ή ψυχή του Έλληνα ναυτικού είναι γεμάτη αγάπη και καλωσύνη για όλους τους ανθρώπους είναι άδύνατο να δεχθεί κανείς αυτή τή κτηνωδία, είναι άδύνατο να δεχθεί ότι αυτοί που τή διέπραξαν ήταν Έλληνες ναυτικοί.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» παραβιάζουν σήμερα τήν πάγια τακτική τους να μήν αναμινγούνται και να μήν διατυπώνουν άντιλήψεις για ύποθεσεις που εκφρεμούν ένώπιον τής Δικαιοσύνης. Στην προκειμένη περίπτωση τό έγκλημα είναι όμολογημένο και γι' αυτό εκφράζοντας όλόκληρο τόν κόσμο τής Ναυτιλίας ζητούν τήν παραδειγματική τιμωρία των ενόχων.

ΔΗΛΩΣΗ ΤΟΥ κ. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑ

‘Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας προέβη τή Δευτέρα στην κατωτέρω δήλωση για τό άποτρόπαιο έγκλημα:

«Έκφράζω τή βαθύτατη όδύνη μου, τήν άγανάκτηση και τόν άποτροπισμό μου για

τό τραγικό γεγονός που συνέβη πάνω στο έλληνικό πλοίο «ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ», όπου έντεκα άλλοδαποί λαθρεπιβάτες ρίχτηκαν στη θάλασσα για να φτάσουν μόνοι τους στη ξηρά χωρίς να υπάρχουν πληροφορίες για τή τύχη τους όταν μάλιστα ληφθεί ύπόψη ότι οι θαλάσσιες αυτές περιοχές είναι ιδιαίτερα επικίνδυνες.

Όσα προηγήθηκαν πάνω στο πλοίο πριν από τήν έπείσχυνη αυτή πράξη αλλά και ότι έπακολούθησε άποτελούν μιά ανθρώπινη τραγωδία, στην όποια κυριαρχούν ή κτηνωδία και ή έλλειψη κάθε στοιχειώδους άνθρωπίνου αίσθήματος. ‘Ο καταλογισμός των ευθυνών άνήκει στην δικαιοσύνη και δέν έχω καμμία πρόθεση ούτε δυνατότητα να τήν έπηρεάσω. ‘Οφείλω, όμως να έπισημάνω ότι αυτή ή άπάνθρωπη συμπεριφορά, αυτό τό έφιαλτικό φάνέρωμα μιάς μεσαιωνικής αντίληψης για τήν αξία τής ανθρώπινης ζωής στην έποχή μας, άποτελεί έργο μιάς ομάδας ανθρώπων που δέν έχουν δικαίωμα, σύμφωνα με τά στοιχεία που είναι μέχρι τώρα γνωστά να άποκαλούνται Έλληνες, ούτε ναυτικοί.

‘Η συντριπτική πλειοψηφία των έλλήνων ναυτικών, κατέχει από έντονα αισθήματα φιλαλληλίας και αγάπης προς κάθε συνάνθρωπό τους και όταν τό καλέσει ή ώρα είναι άποφασισμένοι — και τό έχει άποδείξει — να προσφέρει με άυτοθυσία, τή βοήθειά της.

Και ή ιστορία του έμπορικού μας ναυτικού είναι γεμάτη από πράξεις άλτρουϊσμού, άυτοθυσίας και ήρωισμού των ναυτικών μας για τήν προστασία συνανθρώπων τους, που κινδυνεύουν. Και αυτή ή καθολική άντίληψη των έλλήνων ναυτικών για τίς ήθικές και έπαγγελματικές ύποχρεώσεις τους είναι γνωστή στη παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα.

Αυτό τό τραγικό περιστατικό άποτελεί ένα στίγμα που ή αίτιολόγησή του ξεφεύγει από κάθε προσπάθεια λογικής εξήγησης. Είναι όμως μιά μοναδικότητα που — σε καμμία περίπτωση — δέν μπορεί να γενικευθεί και να θίξει τήν ήθική συγκρότηση και τήν έπαγγελματική συνέπεια τής συντριπτικής

πλειοψηφίας των ναυτικών μας. Και ή σημερινή Κυβέρνηση που βάζει σαν μέτρο όλων των ενεργειών της τόν παράγοντα «άνθρωπος» μαζί με τήν έκφραση τής βαθύτατης όδύνης της, θέλει να έπιβεβαιώσει τήν έμπιστοσύνη της προς τους ναυτικούς μας και να καταδικάσει άμείλικτα αυτή τή μοναδική πράξη που μόνο σαν άνθελληνική μπορεί να θεωρηθεί.

ΚΑΤΑΔΙΚΑΖΕΙ Η ΠΝΟ

Έξ άλλου ή διοίκηση τής Πανελληνίας Ναυτικής ‘Ομοσπονδίας εξέδωσε επίσης τή Δευτέρα τήν κατωτέρω ανακοίνωση:

«Από τό σημερινό ήμερήσιο τύπο πληροφορηθήκαμε τό άποτρόπαιο και πρωτάκουστο έγκλημα που βαρύνει τόν πλοίαρχο και ώρισμένα μέλη του πληρώματος του έλληνικού φορτηγού πλοίου «ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ» πέταξαν στη θάλασσα ένδεκα λαθρεπιβάτες άφρικανούς, ηλικίας από 14 μέχρι 29 έτών άφού προηγουμένως τους βασάνισαν με τόν πιο άπάνθρωπο τρόπο.

Μέ τήν έγκληματική αυτή πράξη λερώθηκε ή γαλανόλευκη και μαυρώθηκε ή λεβεντιά και ή ανθρωπιά του Έλληνα ναυτικού που όργώνει τίς θάλασσες και τους ώκεανούς με τή ψυχή γεμάτη από καλωσύνη και αγάπη για τόν συνάνθρωπο.

‘Η Πανελλήνια Ναυτική ‘Ομοσπονδία για λογαριασμό και έξ όνόματος όλων των έλλήνων ναυτικών καταδικάζει τό άποτρόπαιο έγκλημα που είναι από μόνο του καταδικασμένο στη συνείδηση όλων των Έλλήνων ναυτικών».

Τέλος, ή Ένωση Πλοίαρχων με ανακοίνωσή της διευκρινίζει ότι ό πλοίαρχος του σκάφους δέν είναι μέλος τής Ένώσεώς της.

Η ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ

Τά άποτελέσματα τής άπογραφής των άνέργων ναυτικών που δόθηκαν, επί τέλους, στη δημοσιότητα δείχνουν αυτό που έχουν ύπογραμμίσει επανειλημμένως οι στήλες

αυτές, ότι δηλαδή, εκτός από τους πλοίαρχους, οι άλλοι κλάδοι δεν αντιμετωπίζουν πρόβλημα ανεργίας. Καί αυτό τό τόνισε καί ὁ γεν. γραμματέας τοῦ ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος ὅταν ἔδινε στή δημοσιότητα τοὺς σχετικούς πίνακες.

Ἀνεργία, λοιπόν, δέν ὑπάρχει, ἐμεῖς ὁμως ἐξακολουθοῦμε ἀκόμη νά ἐφαρμόζουμε τήν ἀνακύκλωση καί νά δημιουργοῦμε καθημερινά προβλήματα στά πλοία, παρά τῷ ἐπανεληγμένους δηλώσεις τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Γ. Κασιφάρα ὅτι ἀμέσως μετά τήν ἀπογραφή θά λαμβάνονταν σχετικές ἀποφάσεις, γιά νά διευκολυνθεῖ, ἐπὶ τέλους, τό πλοίο. Ἐπειδὴ ἀπό κάποιες σχετικές φράσεις τοῦ Ὑπουργοῦ προκύπτει τό συμπέρασμα ὅτι θά δοθοῦν πάλι κάποια τρίμηνα, ἐπαναλαμβάνομε ὅτι ἡ ἀνακύκλωση πρέπει νά καταργηθεῖ ὁλοσχερῶς, μέ ἐξαίρεση τοὺς πλοίαρχους καί μέχρις ὅτου καί αὐτοὶ ἀπορροφηθοῦν σέ θέσεις ἐργασίας ὅχι μόνον στά πλοία ἀλλά καί σύμφωνα μέ τίς προτάσεις τῆς ἐπαγγελματικῆς τοῦς ὁργανώσεως. Πρέπει ὅλοι νά καταλάβουν ὅτι δέν μποροῦμε νά ἀχρηστεύσουμε στελέχη τά ὁποῖα ἔχομε δημιουργήσει καί τά ὁποῖα θά μᾶς εἶναι χρήσιμα μέ τήν παραμικρή βελτίωση τῆς ἀγορᾶς. Καί αὐτό γίνεται ἀκόμη ἐπιτακτικότερο μετά τήν διαπίστωση ὅτι πολλοὶ ἀπό τοὺς ἀνέργους πλοίαρχους μας δέχονται νά ναυτολογηθοῦν καί σέ θέσεις κατώτερες, δηλαδή «δεύτερων» καί «τρίτων».

Οἱ ἀπογραφέντες ἀνέργοι ναυτικοί, αὐτοὶ δηλαδή πού συγκέντρωναν τίς προϋποθέσεις τοῦ Π.Δ. 29/84, ἀνέρχονταν στίς 30 Ἀπριλίου σέ 5.289, 3.423 στό κέντρο καί 1.866 στίς ἐπαρχίες, καί κατὰ εἰδικότητες κατανέμονταν ὡς ἑξῆς (οἱ ἐντός παρενθέσεων ἀριθμοὶ ἀφοροῦν τό κέντρο καί τίς ἐπαρχίες ἀντίστοιχα):

Πλοίαρχοι Α' 914(678-236).
Πλοίαρχοι Β' 290 (186-104).
Πλοίαρχοι Γ' 173 (113-60).
Πλ. πρακτικοί 54 (40-14)

Πλ. δόκιμοι 15 (12-3).
Ἀτμομηχανικοί Α' 16 (16-).
Ἀτμομηχανικοί Β' 5 (5-).
Ἀτμομηχανικοί Γ' 3 (2-).
Ἀτμ. πρακτικοί 5 (5-).
Μηχανικοί ΜΕΚ Α' 367 (304-63).
Μηχανικοί ΜΕΚ Β' 95 (60-34).
Μηχανικοί ΜΕΚ Γ' 129 (55-74).
Μηχανικοί ΜΕΚ πρακτικοί 333 (274-597).
Μηχανικοί ΜΕΚ δόκιμοι 98 (69-29).
Ραδιοηλεγραφητές Α' 98 (69-29).
Ραδιοηλεγραφητές Β' 282 (177-105).
Ραδιοηλεγραφητές δόκιμοι 43 (39-4).
Οἰκον. ἀξιωματικοί Α' 6 (6-).
Οἰκον. ἀξιωματικοί Β' —.
Οἰκον. ἀξιωματικοί δόκιμοι 3 (3-).
Φροντιστές 4 (1-3).
Βοηθοὶ φροντιστές 16 (1-15).
Κυβερνήτες Α' 1 (1-).
Κυβερνήτες Β' 2 (2-).
Κυβερνήτες Γ' 40 (23-17).
Ναύκληροι 68 (34-34).
Ξυλουργοὶ 9 (4-5).
Ἀντλιοροὶ 29 (10-19).
Ναῦτες 245 (121-124).
Ναυτοπόλοι 88 (51-37).
Μηχανοδηγοὶ Α' 3 (-3).
Μηχανοδηγοὶ Β' 39 (24-15).
Ἀρχιθερμαστές 23 (16-7).
Λιπαντές 103 (12-91).
Θερμαστές 37 (10-27).
Καθαριστές 396 (300-96).
Ἀρχιθαλαμηπόλοι Α' —.
Ἀρχιθαλαμηπόλοι Β' 6 (6-).
Θαλαμηπόλοι Α' 13 (9-4).
Θαλαμηπόλοι Β' 300 (137-163).
Βοηθοὶ θαλαμηπόλοι 195 (117-78).
Ἐπικουροὶ 27 (15-12).
Ἀρχιμάγειροι 15 (9-6).
Ἡλεκτρολόγοι 204 (153-51).
Μάγειροι Α' 37 (14-23).
Μάγειροι Β' 49 (35-14).
Μάγειροι Γ' 200 (100-100).
Βοηθοὶ μαγείρου 185 (131-54).
Λοιπές εἰδικότητες 35 (27-8).

τονομασία τοὺς σέ Τεχνικά Ἐκπαιδευτικά Ἰδρύματα Ναυτικῶν (ΤΕΙΝ). Ἀπὸ αὐτά προκύπτει ὅτι ὑπάρχουν ἤδη εἰληγμένες ἀποφάσεις καί δέν μπορούμε νά καταλάβουμε τί εἶναι ἐκεῖνο πού θά καλύψει ὁ διάλογος. Ἐν πάση περιπτώσει, ἐπειδὴ δέν ἔχομε τίποτε συγκεκριμένο ὑπ' ὄψη μας δέν μπορούμε νά προβοῦμε σέ κανένα σχόλιο αὐτῇ τῇ στιγμῇ καί θά περιμένουμε νά ἀρχίσει ὁ διάλογος ἀπὸ τὸν ὁποῖο θά προκύψει περὶ τίνος ἀκριβῶς πρόκειται.

Ὁ κ. Παπαδόπουλος ἀνακοινώνοντας τὰ περὶ νέων ἐκπαιδευτικῶν προγραμμάτων καί κανονισμῶν τῶν σχολῶν ὑπογράμμισε ὅτι παράλληλα θά ζητηθεῖ ἀπὸ τοὺς σπουδαστές περισσότερη πειθαρχία καί εὐθύνη καί χαρακτήρισε σάν μεσαιωνικοῦ χαρακτήρα μερικές ἀπὸ τίς διατάξεις πού περιλαμβάνονται στοὺς κανονισμοὺς τῶν σχολῶν, ὅπως αὐτῇ πού παρείχε δικαίωμα στοὺς διοικητὲς τῶν σχολῶν νά προσθέτουν ἢ νά ἀφαιροῦν τρεῖς μονάδες ἀπὸ τὴ βαθμολογία τῶν καθηγητῶν. Ἐπρόκειτο, εἶπε, γιά αὐταρχισμό καί ἀνέφερε ὅτι μέ μία ἄλλη δομὴ τῶν σχολῶν προσδοκῶνται καλύτερα ἀποτελέσματα στὸν τομέα τῆς πειθαρχίας καί τῆς εὐθύνης τῶν σπουδαστῶν.

Μέ τὴν εὐκαιρία ὁ κ. Παπαδόπουλος ἀνακοίνωσε ὅτι ἡ ἴδια ἐπιτροπὴ μελετᾷ καί τὴν ἴδρυση πανεπιστημιακῆς ναυτικῆς σχολῆς στὴν ὁποία θά φοιτοῦν οἱ ἀπόφοιτοι τῶν ΤΕΙΝ μέ στόχο τὴ δημιουργία στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας μέ πανεπιστημιακὴ κατάρτιση, στελέχη ἀπὸ τὰ ὁποῖα θά προέρχονται καί οἱ καθηγητὲς τῶν ναυτικῶν σχολῶν, ἀνεξάρτητα, ἀπὸ τὴν ὀνομασία τὴν θά ὁποία πάρουν τελικά, γιὰτί, ὅπως εἶπε, ἐλάχιστοι ἀπὸ τοὺς σημερινοὺς καθηγητὲς πού διδάσκουν καθαρὰ ναυτιλιακά μαθήματα, ἔχουν πανεπιστημιακὴ μόρφωση. Οἱ εἰδικότες αὐτῆς τῆς πανεπιστημιακῆς σχολῆς, ἡ ὁποία θά ἐνταχθεῖ μᾶλλον στὸ Ἀττικὸ Πανεπιστήμιο, δέν ἔχουν καθορισθεῖ ἀκόμη, ὅπως δέν ἔχει καθορισθεῖ ἐάν μετὰ τὴν ἐνταξη τῶν σχολῶν ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ στὰ Τεχνικά Ἐκπαιδευτικά Ἰδρύματα οἱ τελευταῖες θά ὑπαχθοῦν στὸ ὑπουργεῖο Παιδείας ἢ θά παραμείνουν ὑπὸ τὴν ἐποπτεία τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Τό δεκαπενθήμερο

ΔΙΚΑΙΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ

Ἡ διοίκηση τῆς Ἐνώσεως Πλοίαρχων, ἐκτός ἀπὸ τίς συγκεκριμένες προτάσεις τῆς γιά τὴν ἀντιμετώπιση τοῦ προβλήματος τῆς ἀνεργίας τῶν πλοίαρχων, ζήτησε ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖο καί τὸν διπλασιασμό τοῦ χορηγουμένου ἐπιδόματος ἀνεργίας τό ὁποῖο καί πάλι βέβαια δέν μπορεῖ νά ἐξασφαλίσει μιά στοιχειωδῶς ἀξιοπρεπὴ διαβίωση τῶν ἀνέργων καί τῶν οἰκογενειῶν τοὺς, ἀλλά ὅπως δὴποτε δέν θά εἶναι καί στὸ σημερινό ἐξαθλιωτικὸ ἐπίπεδο. Τό αἷτημα πρέπει νά ἱκανοποιηθεῖ ἀμέσως, ἄλλωστε τό ἐπίδομα καταβάλλεται ἀπὸ χρήματα τῶν ναυτικῶν στὰ ὁποῖα οἱ πλοίαρχοι ἔχουν εἰσφέρει τὰ περισσότερα καί δικαιούνται ἀνάλογη μεταχείριση.

Ἐπίσης ἡ διοίκηση τῆς Ἐνώσεως Πλοίαρχων ἔθεσε στὸν ὑπουργὸ Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καί Οἰκονομικῶν τὰ προβλήματα πού δημιουργοῦν σέ βάρος τῶν ναυτικῶν οἱ οἰκονομικοὶ ἔφοροι τῶν παραμεθόριων περιοχῶν, οἱ ὁποῖοι ἐξαιροῦν μόνον τοὺς ναυτικούς ἀπὸ τίς φορολογικὲς ἀπαλλαγές πού ἔχουν θεσπισθεῖ γιά ὅλους τοὺς κατοίκους τῶν περιοχῶν αὐτῶν. Πρόκειται γιά μία αὐθαίρετη καί ἀντισυνταγματικὴ ἐνέργεια, γιὰτί καί ἄλλοι ἐργαζόμενοι πού διαμένουν στίς

ἴδιες περιοχές ἔχουν καί ἄλλες φορολογικὲς ρυθμίσεις χωρὶς νά ἐξαιροῦνται ἀπὸ τίς φορολογικὲς ἀπαλλαγές πού ἔχουν θεσπισθεῖ γιά τίς παραμεθόριες περιοχές.

Εἶναι γεγονός ὅτι ἡ διοίκηση τῆς Ἐνώσεως Πλοίαρχων ἀναπτύσσει μιά πρωτόγνωρη δραστηριότητα σέ ὅλους τοὺς τομεῖς γιά νά προωθήσει τὰ ἐκκρεμῆ θέματα τῆς πλοιαρχικῆς τάξεως καί αὐτὸ πρέπει νά ἀναγνωριθεῖ ἀπὸ ὅλους.

ΔΙΑΛΟΓΟΣ ΣΕ ΠΟΙΑ ΒΑΣΗ;

Ὁ γενικός γραμματέας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κ. Βασ. Παπαδόπουλος ἀνακοίνωσε τὴν περασμένη ἐβδομάδα ὅτι τό ΥΕΝ πρόκειται νά ἀρχίσει διάλογο μέ ὅλους τοὺς ἐνδιαφερομένους (ἐφοπιστές, καθηγητὲς καί σπουδαστές) γιά τὰ θέματα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσως. Προηγουμένως ὁ κ. Παπαδόπουλος εἶχε δηλώσει ὅτι ἀπὸ τὴ νέα ἀκαδημαϊκὴ περίοδο, δηλαδή ἀπὸ τὸν Σεπτέμβριο, θά ἐφαρμοστοῦν νέα ἐκπαιδευτικά προγράμματα καί νέοι κανονισμοὶ στίς σχολές ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, τῶν ὁποίων μελετᾶται ἀπὸ εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἡ ἐνταξη στὰ Τεχνικά Ἐκπαιδευτικά Ἰδρύματα (ΤΕΙ) καί ἡ με-

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Εὐρεία συζήτηση προκάλεσε ἡ πρόταση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιά τὴν ὑπαγωγή τῶν ἀρμοδιοτήτων δρομολογίων καί χορηγήσεως σκοπιμοτήτων τῆς Ἀκτοπλοΐας στὸ ὑπουργεῖο Συγκοινωνιῶν, ἀλλὰ ὡς τὴ στιγμῇ πού γράφονται οἱ γραμμές αὐτές δέν ὑπῆρξε καμμιά ἐπίσημη ἀντίδραση, οὔτε ἀπὸ τὴν πλευρὰ τοῦ Ὑπουργείου, οὔτε ἀπὸ τὴν πλευρὰ τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων, δηλαδή τῶν φορέων τῆς Ἀκτοπλοΐας.

Στίς συζητήσεις πού ἐγιναν ἐξεφράσθη ἡ ἀντίληψη ὅτι τό ζήτημα τῆς διοικητικῆς ὑπαγωγῆς τῆς Ἀκτοπλοΐας στὸ Ὑπουργεῖο Συγκοινωνιῶν δέν εἶναι τόσο ἀπόλυτο ὅσο ἐμφανίζεται. Ὑποστηρίζεται σχετικὰ ὅτι παρ' ὅλο πού τό ἀκτοπλοϊκὸ ἐμφανίζει καθημερινὰ ζητήματα, τό ΥΕΝ, ἐπὶ συνόλου 20 Διευθύνσεων διαθέτει μιά μόνον Διεύθυνση γιά τὴν Ἀκτοπλοΐα καί ἓνα τμήμα θαλασσίων συγκοινωνιῶν, στὰ ὁποῖα δέν ἀπασχολοῦνται περισσότερα ἀπὸ 4-5 στελέχη καί ἐπομένως ἡ Ἀκτοπλοΐα δέν πρέπει καί δέν μπορεῖ νά ἀπορροφᾷ τόσο μεγάλο τμήμα τῆς ὑπουργικῆς ἀρμοδιότητος ὥστε νά δημιουργεῖ ζήτημα ἀποπομπῆς τῆς ἢ νά θέτει προβλήματα ὑπάρξεως τοῦ Ὑπουργείου. Ἐπι-

σης αρκετοί διερωτήθηκαν εάν ο ύπουργός Συγκοινωνιών είναι τόσο άργόσχολος ή υποαπασχολούμενος ώστε να φορτωθεί το υπερβάλλον βάρος του συναδέλφου της Ναυτιλίας και άλλοι ανέφεραν χωρίς να υπάρξει, επαναλαμβάνουμε, καμμία επίσημη αντίδραση από την πλευρά των άμεσως ενδιαφερομένων ότι οι άκτοπλοϊκοί ριγούν στην ιδέα ότι θα αναγκασθούν να λύνουν τα καθημερινά τους προβλήματα σε ένα καινούργιο, ξένο, άνιδο και μακρινό περιβάλλον, όπως τό χαρακτηρίζαν. Καί κατέληγαν ότι αντί για επικίνδυνους πειραματισμούς θα ήταν συνεπέστερη ίσως μία λύση αποκεντρώσεως πού θα μεταβίβαζε πολλά τρέχοντα άκτοπλοϊκά ζητήματα σε περιφερειακές άρχες, απάλλασσοντας τό 'Υπουργείο από έντυπωσιακά φορτική άπασχόληση.

Πρέπει να προσθέσουμε ότι στις συζητήσεις που έγιναν για τό θέμα αυτό υποκρύπτονταν καί μία έμμεση ύπόνοια ότι ή πρόταση των 'Ναυτικών Χρονικών' ήταν άποτέλεσμα κάποιων κυβερνητικών σχεδίων πού άφορούν τό όλο θέμα του διοικητικού φορέως της Ναυτιλίας.

Επί των αντίληψεων πού εκφράστηκαν στις συζητήσεις αυτές έχομε να παρατηρήσουμε τά εξής:

Πρώτον, τά «Ναυτικά Χρονικά», δέν υπόκεινται σε καμμία έπιρροή — έκτός αν έπιρροή μπορεί να χαρακτηριστεί τό πάθος πού διακρίνει τους ανθρώπους τους για τή Ναυτιλία — καί κρίνουν όλα τά θέματα μέ νηφαλιότητα καί χωρίς κανένα προσωπικό συμφέρον.

Δεύτερον, είναι αληθές ότι πράγματι για τήν 'Ακτοπλοία διατίθενται 4-5 στελέχη, ό 'Υπουργός όμως σε επανειλημμένες περιπτώσεις έχει πεί ότι τό 'Υπουργείο αναλίσκεται στην αντιμετώπιση των προβλημάτων της 'Ακτοπλοίας.

Τρίτον, δέν γνωρίζομε τό φόρτο εργασίας του ύπουργού Συγκοινωνιών, στό 'Υπουργείο του όμως υπάγονται όλες οι άλλες έσωτερικές συγκοινωνίες καί αυτές ακόμη πού αναφέρονται στην διακίνηση έπιβατών καί φορτίων στό έσωτερικό των ίδιων των νησιών μας, έκτός από τή σύνδεσή τους μέ τά άλλα νησιά καί μέ τήν ήπειρωτική 'Ελλάδα. Καί θεωρούμε ότι για τό καλό του τόπου αυτού για να υπάρχει ένιαία αντιμετώπιση αλλά καί ό επιβαλλόμενος σχεδιασμός όλες οι έσωτερικές συγκοινωνίες πρέπει να υπαχθούν στό καθ' όλην άρμόδιο 'Υπουργείο.

Τέταρτον, δέν μπορούμε να αντίληφθούμε αυτά τά περί επικινδύνων πειραματισμών. Πρέπει δηλαδή, να αφήνουμε τά πράγματα όπως τά βρήκαμε, γιατί αυτό συμφέρει στή μία ή στην άλλη πλευρά;

Πέμπτον, θεωρούμε ότι τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας πρέπει να άσχολεϊται μόνον μέ τά ζητήματα της Ναυτιλίας καί όχι να αναλίσκεται σε δραστηριότητες πού μπορούν να άσκηθούν καί από άλλους. Έμεις δέν θέσαμε ζήτημα ύπάρξεως του 'Υπουργείου, θέσαμε ζήτημα ύπάρξεως της Ναυτιλίας καί θεωρούμε ότι ή χώρα όφείλει να έχει αυτότελές 'Υπουργείο Ναυτιλίας πού δέν θα κατατρίβεται όμως μέ τά άκτοπλοϊκά δρομολόγια καί μέ τις σκοπιμότητες πρέπει να έχει πολύ σοβαρότερα καθήκοντα καί πολύ ευρύτερους στόχους από αυτούς στους όποιους έχει αυτοπεριοριστεί για λόγους πού δέν είναι του παρόντος.

ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ ΜΕ ΤΑ ΟΠΛΑ

Πολύς θόρυβος έγινε πάλι μέ τό φορτίο δπλων πού βρέθηκε στό πλοίο «Αθανάσιος

Σ.» κατά τή διέλευσή του από τή Χαλκίδα καί τά όποια ήταν έπιμελώς κρυμμένα σε ειδικές κρύπτες πού είχαν κατασκευασθεί σε τρία βυτιοφόρα αυτοκίνητα πού μετέφερε τό σκάφος καί προορίζονταν για τή Βόρεια 'Υεμένη.

Σημειώνομε άπλως ότι τά έν λόγω αυτοκίνητα είχαν φορτωθεί στό σκάφος σε βουλγαρικό λιμάνι, σε μία χώρα στην όποια υποτίθεται ότι υπάρχει αυστηρότατος έλεγχος, καί από τις ελληνικές άρχες έχουν συλληφθεί ένας έκ των πλοιοκτητών καί ό πλοίαρχος. Φυσικά δέν είμεθα σε θέση να γνωρίζομε τις πληροφορίες των άρμόδιων ελληνικών άρχων βάσει των όποιων ενεργήθηκαν οι συλλήψεις καί κατά πάγια άρχή των «Ναυτικών Χρονικών» θα άναμεινουμε τό πόρισμα της Δικαιοσύνης για να μιλήσουμε εκτενέστερα για τήν ύπόθεση αυτή.

Η ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΥΕΝ

Από τήν τηλεοπτική συζήτηση για τό πρόβλημα της άνεργίας στην 'Ελλάδα πού έγινε στις άρχές Μαΐου προέκυψε ότι ή ΕΟΚ χρηματοδοτεί κατά 55% τά προγράμματα του 'Οργανισμού 'Απασχόλησεως 'Εργατικού Δυναμικού για τήν αντιμετώπιση της άνεργίας αλλά μόνον των εργαζομένων της στεριάς — οι ναυτικοί μας έμειναν καί πάλι έξω του νυμφώνος. Άποδεικνύει καί ή περίπτωση αυτή τή μεγάλη ανάγκη να αναδιοργανωθεί καί να αναδιαρθρωθεί τό ύπουργείο Ναυτιλίας, την όποια έχουν ύποδειξει επανειλημμένως οι στήλες αυτές καί έχει υποσχεθεί ό 'Υπουργός κ. Γ. Κασιφάρας, ό όποιος μάλιστα μιλώντας στις άρχες του έτους είχε πεί ότι αυτός ό χρόνος θα είναι αφιερωμένος στην αναδιοργάνωση καί αναδιάρθρωση όχι μόνον του 'Υπουργείου αλλά καί των οργανισμών καί νομικών προσώπων πού έποπτεύονται από αυτό.

Η καθημερινή ναυτιλιακή πρακτική — την όποια εξακολουθεί να άγνοεί τό 'Υπουργείο λόγω της δομής καί της διαρθρώσεως του — άποδεικνύει ότι υπάρχουν πάρα πολλά πού χωλαίνουν. Θα αναφέρουμε ένδεικτικά τρεις άκόμη περιπτώσεις:

Η πρώτη άφορά τή ναυτολόγηση ναυτικών σε πλοία έκτός καί έντός της 'Ελλάδος: Λοιπόν, ναυτικοί οι όποιοι έχουν λάβει άδεια άναχωρήσεως για να ναυτολογηθούν σε πλοίο στό έξωτερικό δέν μπορούν να ναυτολογηθούν μέ τήν ίδια άδεια στό ίδιο πλοίο άν αυτό καταπλεύσει στό μεταξύ στην 'Ελλάδα — έστω καί αν δέν έχει περάσει ακόμη ή δεκαήμερη ισχύς της άδειας. Πρέπει να έκδοθεί νέα άδεια, δηλαδή πάλι τρεξίματα στό ΓΕΝΕ, στή Ναυτολογία κ.λπ. 'Υποθέτομε ότι τό μέτρο πρέπει να ισχύει από τήν έποχή της επτάχρονης τυραννίας των συνταγματάρχων για να μή διαφεύγουν 'Ελληνες στό έξωτερικό καί διατηρείται...

Η δεύτερη αναφέρεται επίσης στό ίδιο θέμα: Ναυτικές πού δέν μερίμνησε να λάβει τό οικείο πτυχίο ή άδεια, όπως συμβαίνει στην πλειονότητα των ναυτικών μας πού ανήκουν στα κατώτερα πληρώματα καί ναυτολογήθηκαν κανονικά από τή Ναυτολογία σε πλοίο πού βρισκόταν στον Πειραιά έπρεπε κατά τον αξιωματικό ύπηρεσίας του κεντρικού λιμεναρχείου να άντικατασταθεί με προσοντούχο έντός 10ημέρου αν καί είχε τά σχετικά ούσιαστικά προσόντα, δηλαδή τήν απαιτούμενη θαλάσσια ύπηρεσία για να λάβει τό οικείο πτυχίο πού έπιπροσθέτως χορηγείται χωρίς εξετάσεις καί γι' αυτό έγινε καί έγγραφη στό ναυτόλογιο του πλοίου.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τό Γαλλικόν α/π «Yainville», 1.354 τον. γκρός, 836 τον. νέτ καί φορτίου 2.150 τον. ναυπηγήσεως του 1910 εις τά έν Σάντερλαντ ναυπηγεία G. Crown ήγορήσθη παρά του κ. Ν. Λιβανού αντί 2.350 λιρών.

— Μέ τήν εξαίρεσιν της άγοράς του Πλέιτ, όλοι οι άλλοι τομείς της παγκοσμίου ναυλαγοράς ήπърξαν άπογοητευτικοί κατά τήν τελευταίαν εβδομάδα μέ σποραδικάς μόνον ναυλώσεις.

— Κατά πληροφορίας έκ Στοκχόλμης, προτείνεται εις τήν Σουηδιάν ή ίδρυσις χωριστού 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, μολονότι ύφίσταται ήδη τό «Ναυτικόν Κοινοβούλιον» πού άποτελεί τόν κρίκον μεταξύ της ναυτιλίας καί της κυβερνήσεως.

— 'Εναυλώθη τό α/π «Φαέθων» έκ Σάν Λορέντζο 6.500 τον. διά Χούλ ή 'Αμβέρσαν 14/6 Μαΐου 20-31. Επίσης τό α/π «Αλική» έκ Μπουένος Άϊρες 7.500 τον. διά Λονδίνον, Χούλ, Λίβερπουλ 13/10 Μαΐου 23-29.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 82/15.5.1934)

Η τρίτη: Άποκαλύφθηκε πρόσφατα ότι στον προϋπολογισμό του 'Υπουργείου δέν υπάρχει κονδύλι για μελέτες καί έρευνες για κανένα θέμα.

Άποδεικνύεται έτσι ότι τό 'Υπουργείο δέν μπορεί να παρακολουθήσει — καί φυσικά να αντιμετώπισει — καί άπλά καί σοβαρά ζητήματα, καί τό ζήτημα της συμμετοχής της ΕΟΚ στις δαπάνες για τήν αντιμετώπιση της άνεργίας των ναυτικών μας ήταν ένα από τά πολύ σοβαρά ζητήματα μέ τό όποίο τό ΥΕΝ δέν άσχολήθηκε καθόλου, ίσως έπειδή ύπάρχει καί ό πρόσφορος καί άπλούστατος τρόπος να καταφεύγουμε στα ταμεία των ναυτικών.

Υπενθυμίζομε στον κ. Κασιφάρα τή δήλωσή του ότι τό 1984 θα είναι έτος αναδιοργάνωσης καί αναδιαρθρώσεως καί τόν καλούμε να προχωρήσει. Τό 'Υπουργείο μέ τή σημερινή δομή καί διάρθρωσή του δέν μπορεί να ανταποκριθεί στό κύριο καθήκον του πού είναι ή έξυπηρέτηση της Ναυτιλίας καί τό τρυγητό της ναυτιλιακής δραστηριότητας των 'Ελλήνων ύπέρ του τόπου.

Ο ΜΟΝΟΣ ΔΡΟΜΟΣ

Η άπόφαση της πλοιοκτητρίας εταιρίας του λιβερριανού δεξαμενοπλοίου «Στόου Πρίνσε» να καταφύγει στή Δικαιοσύνη για τά προβλήματα πού έδημιούργησαν στό πλοίο επτά μέλη του πληρώματός του είναι ό μόνος δρόμος για να άποκρουσθούν παράμοια περιστατικά τά όποια βλάπτουν όχι μόνο τά συμφέροντα των πλοίων αλλά καί των ίδιων των έπαγγελματιών ναυτικών μας αλλά καί του τόπου ακόμη.

Τό περιστατικό αυτό πού παράλληλα πρέπει να συγκεντρώσει τή γενική προσοχή έχει ως εξής: Τό έν λόγω πλοίο βρισκόταν άγκυροβολημένο πλησίον της νησίδας Πρώτη, στα νοτιοδυτικά της Πελοποννήσου καί σε διεθνή ύδατα, άναμείνοντας όδηγίες από 15-17 'Απριλίου. Στις 17 'Ιουλίου τό πλοίο ναυλώθηκε καί έδόθησαν στον πλοίαρχο τηλεγραφικές οδηγίες να κατευθυνθεί στην Αϊγυπτο για φόρτωση. Μόλις ό πλοίαρχος διέτα-

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Προσοχή, σās κλέβουν

Τό τελευταίο διάστημα ό υποσημειούμενος παρακολούθησε από πολύ κοντά τίς επiskeυές μερικῶν πλοίων στήν Ἑλλάδα καί άπό τίς σχετική έμπειρία προήλθε καί ή επισήμανση γιά τήν άνάγκη άπλοποιήσεων διαδικασιῶν τοῦ προηγούμενου τεύχους, γιά τήν όποία μέ τήν εύκαιρία σημειώνουμε ότι ό ὕπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας έδωσε εντολή νά διερευνηθεῖ, σέ συνεργασία μέ τά συναρμόδια ύπουργεία, ώστε νά δοθεῖ ή ενδεικνυόμενη λύση. Ἀπό τήν έμπειρία αὐτή υπάρχουν δύο άκόμη καίριες έπισήμανσεις:

Ἡ πρώτη σχετίζεται μέ τόν τίτλο τοῦ σημερινοῦ σημειώματος: Σέ μερικές άπό τίς περιπτώσεις τῶν έπισκευῶν πλοίων στίς όποιές άναφερόμαστε παρατηρήθηκε ή εμφάνιση στίς ένδιαφερόμενες ναυτιλιακές εταιρίες ενός προσώπου το όποιο έσπευσε νά προσφέρει τίς ὕπηρεσίες» του γιά νά μήν υπάρξει κανένα πρόβλημα σέ όλόκληρη τί διάδικασία τῶν έπισκευῶν. Ἡ προσφορά αὐτῶν τῶν ὕπηρεσιῶν δέν έγινε άποδεκτή σέ καμία περίπτωση χωρίς φυσικά νά ύπάρξει καί καμία έπίπτωση. Καί οι έπισκευαστικοί χώροι βρέθηκαν άνετα, καί οι δεξαμενισμοί τῶν πλοίων έγιναν — χωρίς καμία παρέμβαση από όποιοδήποτε — άπό τίς άρμόδιες ὕπηρεσίες οι όποιές δέχθηκαν όλες τίς ύποδείξεις τῶν ένδιαφερομέ-

νων καί όλα λειτουργήσαν σάν ρολοῖ χωρίς καμία άπό τίς γνωστές ὁ απαιτήσεις» τοῦ παρελθόντος. Ἐπειδή όμως άρκετοί στό ναυτιλιακό χώρο εξακολουθοῦν νά μιλοῦν γιά τήν ύπαρξη παρόμοιων ὁ απαιτήσεων» καί σήμερα, τονίζουμε ότι όσοι χρεώνονται — εάν χρεώνονται — μέ τέτοιες ὁ απαιτήσεις» πρέπει νά γνωρίζουν ότι κάποιοι τούς κλέβουν. Καί ή άναζήτηση τῶν κλεπτῶν στήν προκειμένη περίπτωση είναι έργο τῶν ἱδίων.

Ἡ δεύτερη επισήμανση άφορά τήν ταχύτητα, τό επίπεδο καί τί δαπάνη τῶν έπισκευῶν: Ἐάν επιλεγοῦν τά κατάλληλα συνεργεία οι έπισκευές γίνονται ταχύτατα — ἴσως ταχύτερα από όπουδήποτε άλλου — είναι ποιοτικά άριστες καί από τήν πλευρά τῆς δαπάνης φθηνότερες από όποιαδήποτε άλλη μεσοκειακή περιοχή. Ἐκεῖνο πού χρειάζεται είναι νά διατηρηθεῖ ή εύκολή έξασφάλιση τῶν έπισκευαστικῶν χώρων καί τῶν δεξαμενῶν, νά ρυθμιστεῖ τό θέμα τῶν ὁδραυμοβολισμῶν καί νά άπλοποιηθοῦν όλες οι διαδικασίες πού άφοροῦν τίς έπισκευές πλοίων. Καί γι' αὐτό χρειάζεται άκόμη πολύ δουλειά από όλους — καί από τό κράτος, καί από τούς ένδιαφερόμενους.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

Ξε άπαρση τῆς άγκυρας μερικά μέλη τοῦ πληρώματος άρνήθηκαν νά άπακούσουν στίς διαταγές άπειλώντας καί παρακλύοντας τούς ὕπόλοιπους ναυτικούς νά εκτελέσουν τό έργο τους, όπως άναφέρεται σέ ὁπεύθυνη καταγγελία πρὸς τό ὕπουργείο Ναυτιλίας. Τελικώς έπτά μέλη τοῦ πληρώματος άνάγκασαν τόν πλοίαρχο νά οδηγήσει τό πλοίο στήν Πύλο καταγγέλοντας ότι δέν πληροῖ τούς όρους άξιοποίησης. Ἐτσι νωρίς τό άπόγευμα τῆς ἴδιας ήμέρας τό πλοίο άγκυροβόλησε στήν Πύλο καί κλήθηκε από τό τοπικό λιμεναρχείο καί από τούς πλοιοκτῆτες έπιθεωρητές τοῦ Γαλλικοῦ Νηογνώμονος πού παρακολουθεῖ τό σκάφος. Ἀκολούθησε έλεγχος τοῦ πλοίου από τόν έπιθεωρητή στή διάρκεια τοῦ όποίου έγιναν καί δοκιμές στή θάλασσα μέ τήν άδεια τοῦ λιμεναρχείου Πύλου καί διαπιστώθηκε ότι οι καταγγελίες πού είχαν ὕποβληθεῖ ήταν άνυπόστατες καί δέν παρατηρήθηκε τίποτε πού νά άφορά τήν άξιοποίησή καί τήν ασφάλεια τοῦ πλοίου καί τῶν έπιβαινόντων, ό έπιθεωρητής τοῦ Νοηγνώμονος έξέδωσε μάλιστα καί άνάλογο πιστοποιητικό καί τό πλοίο άναχώρησε γιά τόν προορισμό του στίς 19 Ἀπριλίου μέ άδεια τοῦ λιμεναρχείου, άφού προηγουμένως άντικαταστάθηκαν οι έπτά ναυτικοί.

Στή διάρκεια τοῦ περιστατικοῦ ή διοίκηση τῆς ΠΕΜΕΝ βομβάρδιζε τά μέσα ενημερώσεως μέ άνακοινώσεις μέ τίς όποιές κατηγοροῦσε τούς πάντες, συμπεριλαμβανομένου καί τοῦ ὕπουργείου, ότι δήθεν δέν έκανε καλά τήν δουλειά του καί δέν πρόσπισε καί τά συμφέροντα τοῦ NAT (τό σκάφος ήταν πρώην έλληνικό καί είχε προσκτηθεῖ σέ πλειστηριασμό πού έγινε στο έξωτερικό όπου ισχύει ή άρχή ότι τό εκπλειστηριασμο είναι έλεύθερο παντός βάρους καί δέν μπορεί νά παραβιασθεῖ μέ τόν εκβιασμό τῆς χορηγήσεως πι-

στοποιητικό διαγραφῆς πού άσκειται στό έσωτερικό).

Πρέπει νά σημειωθεῖ ότι τό έν λόγω πλοίο, παρά τό γεγονός ότι δέν ήταν ούτε καν συμβεβλημένο μέ τό NAT, είχε στήν πλειονότητά του έλληνικό πλήρωμα έπειδή ή πλοιοκτῆτρια εταιρία ήθελε νά δώσει δουλειά καί μάλιστα καλοπληρωμένη σέ Ἑλληνες ναυτικούς γιά νά συμβάλει έτσι στόν περιορισμό τῆς άνεργίας.

Βεβαίως δέν γνωρίζουμε τί θά κάνει τό ὕπουργείο μέ αὐτή τήν περίπτωση, εκείνο όμως πού είναι βέβαιο είναι ότι ή άσκηση ποινικής διώξεως από τήν πλοιοκτῆτρια εταιρία καί ή άξίωση γιά τήν καταβολή τῶν εξόδων πού δημιουργήθηκαν σέ βάρος τοῦ πλοίου από τούς ὕπευθύνους είναι ό μόνος δρόμος γιά νά σταματήσει αὐτή ή άνεύθυνη συμπεριφορά μερικῶν, συμπεριφορά πού θίγει καί τά συμφέροντα τῶν επαγγελματιῶν ναυτικῶν μας καί τοῦ τόπου γιατί ούτε οι ναυτικοί μας θά βρίσκουν εύκολα δουλειά, ούτε τά πλοία θά πλησιάζουν τίς έλληνικές άκτές.

Ἡ περίπτωση τοῦ πλοίου αὐτοῦ (όπως προαναφέρθηκε προέρχεται από πλειστηριασμό πού έγινε στό έξωτερικό) φέρει επί τάπητος τό πρόβλημα πού έχει δημιουργήσει τό NAT γιά τήν εξόφληση απαιτήσεων του από εκείνους πού άποκοῦν ένα πλοίο σέ πλειστηριασμό πού γίνεται στό έσωτερικό καί όχι από τούς πραγματικούς όφειλτές. Μία εξήγηση από τό NAT είναι άπαραίτητη.

XAPPY TROYMAN

Εὐτυχῶς πού βρέθηκε ένας Ἑλληνας έφοπλιστής γιά νά τιμηθεῖ στή χώρα μας ή έπέτειος γιά τά 100 χρόνια από τί γέννηση τοῦ Χάρρυ Τρούμαν, ό όποιος διαδραμάτισε πρωτεύοντα ρόλο στήν παραχώρηση τῶν

100 λίμπερτυς πού αποτέλεσαν καί τί «μαγία» γιά τί δημιουργία τοῦ έλληνικοῦ μεταπολεμικοῦ ναυτιλιακοῦ θαύματος. Ἡ σχετική έκδήλωση έγινε στίς 8 Μαΐου στό ξενοδοχείο «Κάραβελ» μέ πρωτοβουλία τοῦ κ. Ἰωάννη Θεοδωρακόπουλου, ό όποιος απέδειξε ότι είναι από εκείνους πού δέν ξεχνοῦν όσους έχουν ευεργετήσει τόν τόπο αὐτόν. Καί πραγματικά γιά τί ρημαγμένη μεταπολεμική Ἑλλάδα μεγαλύτερη ευεργεσία από τήν παραχώρηση τῶν 100 λίμπερτυς δέν μπορούσε νά ὕπάρξει καί όσο καί νά θέλουν νά τό παραγνωρίζουν οι Ἑλληνες, είναι γεγονός ότι ή ανάπτυξη τῆς χώρας έπιταχύνθηκε σημαντικά μέ τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα πού εισέρρευσε στόν τόπο από τί σταθερά τότε αναπτυσσόμενη Ἑλληνική Ναυτιλία.

ΞΕΧΑΣΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πικρά παράπονα φαίνεται πώς δημιουργήσε στους Βρεταννούς έφοπλιστές, ό προσφάτως κατατεθείς κρατικός προϋπολογισμός. Σύμφωνα μέ δηλώσεις τοῦ Προέδρου τῆς έφοπλιστικής ένώσεως, ό προϋπολογισμός αὐτός, ό όποιος άφενός μέν δέν προβλέπει πιά τήν έλευτέρα άπόσβεση τῶν νέων πλοίων καί άφετέρου καταργεῖ μερικές φορολογικές άπαλλαγές τῶν ναυτικῶν, άποτελεῖ σοβαρό πλήγμα κατά τῆς βρεταννικῆς ναυτιλίας. Κατά τίς προβλέψεις τους θά επηρεασθοῦν σημαντικά οι επενδύσεις στή βιομηχανία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, δεδομένου ότι διδεται σαφῶς ή έντύπωση ότι ή Κυβέρνηση ξεχάσε νά άσχοληθεῖ μέ τί ναυτιλία.

Ἡ εικόνα αὐτή δημιουργήσε όπως ήταν φυσικό, κλίμα άπογορευσεως στους έφοπλιστικούς κύκλους, πολύ περισσότερο πού γιά τούς άλλους κλάδους τῆς βιομηχανίας προβλέπονται σοβαρά πλεονεκτήματα, όπως είναι οι περιφερειακές ένισχύσεις, ή οικονομική βοήθεια τῶν νέων εγκαταστάσεων, ή ειδική βιομηχανική ένίσχυση καί τό σύστημα βιομηχανικής ανάπτυξεως. Ἐτσι μέ τό νέο προϋπολογισμό ή βρεταννική ναυτιλία από πλευρᾶς χρηματοδότησεως μπαίνει στό ἴδιο επίπεδο μέ τίς ναυτιλίες τῆς Ὀλλανδίας, Δανίας καί Δυτ. Γερμανίας, μειονεκτεῖ δέ οὐσιαστικά έναντι τῆς Νορβηγίας καί καθίσταται πολύ πιά εύπρόσβλητη από τούς ξένους ανταγωνιστές της.

ΤΟ ΤΟΝΝΑΖ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων, περιλαμβανομένων καί τῶν κρατικῆς ιδιοκτησίας ως καί τῶν χρησιμοποιούμενων ως πλωτῶν άποθηκῶν, περιλαμβάνει στό τέλος τοῦ 1983 ένα σύνολο 3.115 πλοίων συνολικῆς χωρητικότητας 283.219.169 τόν. d.w. Σέ σύγκριση μέ τόν αντίστοιχο στόλο τῆς 30 Ἰουνίου 1983 παρατηρήθηκε μείωση κατά 70 μονάδες, ενώ τά άποκλειστικῶς έμπορικά δεξαμενόπλοια άνέρχονται σέ 2.989 πλοία 272.012.552 τόν. d.w.

Στό διάστημα τοῦ δευτέρου εξαμήνου τοῦ 1983 παραδόθηκαν 37 νέα δεξαμενόπλοια 1.616.635 τόν. d.w. έναντι 10.587.114 τόν. d.w. Ὅλα τά παραπάνω παραδοθέντα σκάφη ήταν κάτω τῶν 100.000 τόν. d.w., ενώ οι καινούργιες παραγγελίες γιά ναυπήγηση έφθασαν τά 63 σκάφη 3,4 έκατομ. τόν. d.w.

Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον τα στοιχεία για την κίνηση του λιμένος Θεσσαλονίκης που δόθηκαν στη δημοσιότητα κατά την πρόσφατη επίσκεψη που πραγματοποιήθηκε εκεί ο Υπουργός κ. Γ. Κασιφάρας, ο οποίος είχε συναντήσεις και συνομιλίες με τη διοίκηση του ΟΛΘ, τους εκπροσώπους των εργαζομένων και τους χρήστες του λιμανιού και διαπίστωσε την όμαλή λειτουργία του. Αυτή τη στιγμή στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης εκτελούνται έργα ύψους 600 εκατομμ. δραχμών, ενώ πρόκειται να περιληφθούν στο πενταετές πρόγραμμα οικονομικής ανάπτυξης έργα συνολικού ύψους 4,75 δισ. δραχμών που θα δώσουν νέα ώθηση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Σύμφωνα με τα στοιχεία που δόθηκαν στη δημοσιότητα για την κίνηση του λιμανιού, το Α' τρίμηνο του τρέχοντος έτους η διακίνηση ξηρών φορτίων αυξήθηκε κατά 23,7% έναντι της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1983 και των υγρών καυσίμων κατά 22,2% ενώ οι κατάπλοι πλοίων αυξήθηκαν κατά 20,1% έναντι του Α' τριμήνου του 1983.

ΜΗΧΑΝΕΣ ΚΑΙ ΚΑΥΣΙΜΑ

Μεταξύ των αναφερομένων στην έτησια έκθεση του Βρετανικού Νηογνώμονος είναι και η σημειωμένη επιδραση του κόστους των καυσίμων επί της τεχνολογίας των κινητήριων μηχανών. Δεδομένου ότι το υψηλό κόστος των καυσίμων εξακολουθεί να αποτελεί ένα βασικό παράγοντα, όλες οι νέες τεχνικές εφαρμογές που αναφέρονται στις μηχανικές εγκαταστάσεις, παρουσιάζονται επηρεασμένες από τον παράγοντα αυτόν.

Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα μνημονεύεται η εισαγωγή των κινητήρων με μακρά διαδρομή έμβολου, οι οποίοι χάρη στο βραδύτερο ρυθμό τους, μπορούν αφενός μόν να επωφεληθούν από την υψηλή απόδοση που έχουν οι έλικες με χαμηλές ταχύτητες περιστροφής και αφ' ετέρου να καταναλώσουν καύσιμα χαμηλής ποιότητας με ικανοποιητική απόδοση.

Για το λόγο αυτό ο Νηογνώμων έδειξε ζωηρό ενδιαφέρον στον τομέα αυτόν και υπεστήριξε ουσιαστικά τις εργασίες έρευνας και αναπτύξεως των μεθόδων χρησιμοποιήσεως καυσίμων χαμηλής ποιότητας. Παράλληλα έστρεψε την προσοχή του προς νέες τεχνικές, αναφερόμενες στην προληπτική συντήρηση και την επίβλεψη των μηχανών, χάρη στις οποίες είναι δυνατό να αυξηθεί η απόδοση και να μειωθούν οι δαπάνες συντήρησης και επιθεωρήσεως.

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΚΑΜΨΗ

Μολοντί πλέον η οικονομική ανάκαμψη επεκτείνεται σταθερά από τις Ήνωμένες Πολιτείες στη Δυτική Ευρώπη και στην Ιαπωνία, δεν είναι λίγοι οι ειδικοί που διατηρούν επιφυλάξεις για τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές, επισημαίνοντας όρισμένους κινδύνους που έλλοχεύουν.

Σύμφωνα με μελέτη του οργανισμού Conference Board, η οποία εκδόθηκε πρόσφατα στις Βρυξέλλες, οι παρακάτω τρεις κίνδυνοι απειλούν τις ευοίωνες οικονομικές εξελίξεις που παρουσιάζονται για το βραχυπρόθεσμο μέλλον στις χώρες - μέλη του ΟΟΣΑ.

Πρώτον, η διαφορά μεταξύ χαμηλών ρυθμών πληθωρισμού και ανερχομένων διεθνώς τιμών οδηγεί σε παραγγελίες εξαγωγών και δημιουργία αποθεμάτων σε βαθμό που δεν ανταποκρίνεται στις τάσεις της τελικής ζήτησης.

Δεύτερον, το κόστος δανεισμού των επιχειρήσεων παραμένει πολύ υψηλό, με αποτέλεσμα ύστερα από μία περίοδο ανθίσεως ενδέχεται να ακολουθήσει μία ύφεση, μόλις γίνει αντιληπτό ότι τα κέρδη δεν είναι ανάλογα του επιχειρηματικού κινδύνου, και,

Τρίτον, η αυξημένη διεθνής αλληλεξάρτηση στο χώρο των χρηματαγορών μπορεί να εντείνει στο μέλλον τον κίνδυνο μιάς ραγδαίας οικονομικής επιδεινώσεως.

Τέλος, σύμφωνα με το πόρισμα της μελέτης, μόνον οι χώρες που θα αυξήσουν το μερίδιό τους στις παγκόσμιες εξαγωγές και θα δημιουργήσουν ένα εμπορικό πλεόνασμα ικανό να εξισορροπήσει τις εγχώριες μη παραγωγικές δαπάνες, μπορούν να προσβλέψουν ότι θα διατηρήσουν το νόμισμά τους ισχυρό, συγκρατώντας παράλληλα τον ρυθμό αύξησεως του πληθωρισμού σε χαμηλό επίπεδο.

ΝΑΥΤΑΠΑΤΗ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Η διακυβερνητική ομάδα που είχε επιφορτισθεί να μελετήσει εξονυχιστικά τα θέματα της ναυταπάτης και της πειρατείας, κατέληξε στην όμοφωνη απόδοξη 'Αποφάσεως που υπογραμμίζει την σημασία και την ανάγκη όπως οι διεθνείς οργανισμοί επιληφθούν των μέτρων εκείνων που θα μπορούσαν να συμβάλλουν στον περιορισμό των συνεπειών των ασκουμένων παρανόμων μεθόδων.

Ειδικότερα η 'Απόφαση επιβάλλει όπως όλα τα κράτη - μέλη της «Ούγκταντ» εξετάσουν εάν υπάρχουν περιθώρια ενδυναμώσεως της νομοθεσίας τους για την πρόληψη των ναυταπατών, την εξακρίβωση των χρη-

σιμοποιούμενων απατηλών μεθόδων, τη δίωξη των υπευθύνων προσώπων και την αποφυγή παρανόμου πωλήσεως των εμπορευμάτων. 'Επιβάλλει επίσης όπως τα κράτη-μέλη υιοθετήσουν τις υποδείξεις της «Ούγκταντ» και των άλλων αρμοδίων οργανισμών, για τη βελτίωση των μεθόδων μεταφοράς, χειρισμού, έναποθηκέυσεως και αποδεικτικών τίτλων. 'Επίσης τη μεταξύ των κρατών συνεργασία κατά περιοχές για την καταπολέμηση των πειρατικών πράξεων.

Τέλος η 'Απόφαση καλεί τους αρμοδίους διεθνείς οργανισμούς όπως με τη συνεργασία του Συμβουλίου εμπορίου και αναπτύξεως της «Ούγκταντ» επιληφθούν της επεξεργασίας του ειδικού θέματος των φορτωτών, εξετάζοντας τη δυνατότητα συστάσεως Κεντρικού Γραφείου φορτωτικών, την εφαρμογή ασφαλών φορτωτικών, τον περιορισμό του μεγάλου αριθμού των φορτωτικών, την αντικατάστασή τους με μη εμπορεύσιμους τίτλους και την αντικατάσταση της υπογραφής του πλοιάρχου με σύγχρονες μεθόδους επισφραγίσεως.

Η ΝΕΑ ΑΡΓΩ

Ένα περιπετειώδες θαλασσινό ταξίδι που πραγματοποιήθηκε πρό 3.200 ετών, ο αρχαιότερος περίπλους που αναφέρεται στην ιστορία, η περίφημη 'Αργοναυτική έκστρατεία, ξανάρχισε στις 3 Μαΐου. Πρόκειται για την καινούργια «Αργώ» που ναυπηγήθηκε στις Σπέτσες και ξεκίνησε απ' τα Πευκάκια του Βόλου για το θρυλικό της ταξίδι. Μέσα στην εικοσάδα των νέων αργοναυτών που είναι κυρίως Βρετανοί και 'Ιρλανδοί, υπάρχουν τρεις Έλληνες και ένας Δανός. 'Επί κεφαλής ο 'Ιρλανδός θαλασσοπόρος Τόμ Σέβερν, ο οποίος έχει ήδη στο ενεργητικό του το ταξίδι του Μάρκο Πόλο από την Βενετία στην Κίνα το 1966 και τον διάπλου του 'Ατλαντικού με σκάφος αντίγραφο του δου αιώνα για να αποδείξει ότι ο 'Ιρλανδός μοναχός Σαίν- Μπρεντάς είχε ανακαλύψει την 'Αμερική μερικούς αιώνες πριν από τον Κολόμβο.

Το «Αργώ» που ναυπηγήθηκε από τον Σπετσιώτη καραβομαραγκό Βασίλη Δελμηήτρου τήρησε όσο γινόνταν τις αναλογίες με το αρχαίο της πρότυπο. Είναι δηλ από ξύλο, χωρίς κανένα καρφί, βαμμένη με φυσικά χρώματα, και πλέει αποκλειστικά με τα κουπιά και τα πανιά της. Θά διαπλεύσει το Αιγαίο, θά περάσει τα Δαρδανέλια και τη Θάλασσα του Μαρμαρά, θ' ακολουθήσει τη βόρεια τουρκική ακτή της Μαύρης Θάλασσας και θά φθάσει στη σημερινή σοβιετική Γεωργία, όπου τοποθετείται η αρχαία Κολχίδα. Καλό της ταξίδι.

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
394.2120

PRIV.: T. contogeorgis 44.3868
E. Andresson 88.7115

ΝΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΧΘΕΙ ΑΠΟ ΟΛΟΥΣ

Ένα διεθνές συνέδριο εξαιρετικού ενδιαφέροντος θα πραγματοποιηθεί στο τρίτο δεκαήμερο του Μαΐου στην Αθήνα. Πρόκειται για το τρίτο διεθνές συνέδριο ναυτικής τεχνολογίας που γίνεται για πρώτη φορά στην Ελλάδα (το πρώτο είχε γίνει στην Κωνσταντινούπολη το 1978 και το δεύτερο στην Τεργέστη το 1981) και στη διάρκεια του οποίου διακεκριμένοι επιστήμονες από 19 χώρες της Ευρώπης, Αμερικής, Αφρικής και Ασίας θα παρουσιάσουν 111 εργασίες τους από τις οποίες οι 80 περίπου εμφανίζονται για πρώτη φορά διεθνώς. Το συνέδριο αυτό είναι αποτέλεσμα μιας άθροιστης εργασίας είκοσι περίπου προσώπων — στελεχών του Έλληνικού Ίνστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας — που εργάστηκαν έντατικά και, φυσικά, έθελοντικά, τρία δλόκληρα χρόνια για την προετοιμασία και τη διοργάνωσή του.

Το συνέδριο, που θα πραγματοποιηθεί από τις 29 Μαΐου έως την 1 Ιουνίου στο Εύγε-νίδειο Ίδρυμα παρέχει την ευκαιρία για ουσιαστική πληροφόρηση σε όλους τους τομείς της ναυτικής τεχνολογίας αλλά και σε άλλους σε όλους ασχολούνται κατά όποιονδήποτε τρόπο με τη Ναυτιλία και ιδιαίτερα στους αρχιμηχανικούς, αρχιπλοίαρχους, επιθεωρητές, τεχνικούς συμβούλους, ναυπηγούς, μηχανολόγους, αξιωματικούς του Πολεμικού και Έμπορικού Ναυτικού, Λιμενικού Σώματος αλλά και σε εκπαιδευτικούς, στελέχη βιομηχανικών και εμπορικών επιχειρήσεων, εξειδικευμένων οργανισμών και επιχειρήσεων του δημοσίου τομέως.

Παρ' όλα αυτά, όπως είμαστε, σε θέση να γνωρίζουμε, από το ναυτιλιακό χώρο δεν υπήρξε ή ανταπόκριση που έπρεπε να υπάρχει για παρόμοιες εκδηλώσεις. Θέλω να πιστεύουμε ότι δεν έγινε αντίληψη ή σημασία του συνεδρίου αυτού για την προαγωγή της ναυτικής τεχνολογίας στον τόπο αυτόν που ενδιαφέρει ιδιαίτερα τη Ναυτιλία και για τον λόγο αυτόν δεν σημειώθηκε ή ανταπόκριση που έπρεπε να υπάρξει. Θέλω να πιστεύω ότι πιστεύουμε ότι έστω και τώρα θα υπάρξει ή επιβαλλόμενη ανταπόκριση και η συμμετοχή — άλλως θα είμαστε υποχρεωμένοι να καταλήξουμε σε θλιβερά συμπεράσματα.

Συμμετοχή πρέπει να υπάρξει και από την πλευρά του δημοσίου τομέως και των ελεγχόμενων από το κράτος επιχειρήσεων και οργανισμών, διότι πρέπει κάποτε να αντιληφθούν όλοι σ' αυτόν τον τόπο ότι δεν μπορούμε να τρέχουμε για ενημέρωση στο εξωτερικό σπαταλώντας πολύτιμο συνάλλαγμα και να αγνοούμε τόσο προκλητικά τις δυνατότητες ενημέρωσης και πληροφόρησης που δημιουργούνται στον τόπο μας από το μεράκι και τον ενθουσιασμό μιας δράδας ανθρώπων.

Στις δαπάνες για το συνέδριο συνέβαλαν ως τη στιγμή μέλη του ΕΛΙΝΤ, το Υπουργείο Πολιτισμού και Έπιστημών, ο Έλληνικός

Νηογνώμονας, ο οποίος τον τελευταίο καιρό αναπτύσσει μία σημαντική δραστηριότητα για να κερδίσει το μερίδιο που δικαιούται στο χώρο του, και μία μέγαν ναυτιλιακή εταιρία, και αυτό παρα το γεγονός ότι η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών γνωστοποίησε εγκαίρως στα μέλη της την πραγματοποίηση του συνεδρίου. Το Υπουργείο Ναυτιλίας δεν μπόρεσε να συμμετάσχει στις δαπάνες του συνεδρίου γιατί στο προϋπολογισμό του δεν υπάρχουν σχετικά κονδύλια, όπως δεν υπάρχουν και κονδύλια για έρευνα και μελέτες, βοήθησε όμως σημαντικά με τη συνηγορία του για τη συμμετοχή του Υπουργείου Πολιτισμού και Έπιστημών. Θεωρούμε ότι η Ναυτιλία, η οποία θα ωφεληθεί κυρίως από το συνέδριο αυτό, οφείλει, παρά τις υπάρχουσες δυσκολίες, να καλύψει το έλλειμμα που υπάρχει και που δεν υπερβαίνει τα 3,5 εκατ. δραχμών.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΟΥ IMO

Η διπλωματική διάσκεψη που έχει συγκαλέσει ο IMO για τον μήνα Μάιο έχει ν' αντιπεριγράψει ένα εξαιρετικά βεβαρυμένο πρόγραμμα, δεδομένου ότι προβλέπεται να επεξεργασθεί και να υιοθετηθεί τρία διαφορετικά και σημαντικά σχέδια διεθνών συμβάσεων.

Το πρώτο αναφέρεται στο θέμα της ευθύνης για τη μεταφορά διά θαλάσσης επικινδύνων ουσιών. Το σχετικό σχέδιο που επεξεργάστηκε η Νομική Επιτροπή του IMO, προβλέπει κατά πρώτο βαθμό την ευθύνη του πλοιοκτήτη και περαιτέρω την ευθύνη του φορτωτού. Ως προς τον περιορισμό της ευθύνης προβλέπεται εναλλακτικά το ποσό της Συμβάσεως του 1976 ή η δημιουργία ενός κεφαλαίου αυτόνομου όπως της Συμβάσεως του 1969. Η ασφαλιστική κάλυψη του φορτωτού προβλέπεται υποχρεωτική. Στο σχέδιο επισυνάπτεται πίνακας των επικινδύνων ουσιών εις χύμα, αποκλεισμένων των συσκευασμένων, που αφορά ή σύμβαση.

Το δεύτερο αναφέρεται σε πρωτόκολλο αναστολής της Συμβάσεως των Βρυξελλών της 18/12/1971 περί συστάσεως διεθνούς Κεφαλαίου αποζημιώσεως για ζημιές οφειλόμενες σε ρύπανση από πετρελαιοειδή.

Και το τρίτο τέλος σχέδιο αναφέρεται σε πρωτόκολλο αναστολής της Συμβάσεως των Βρυξελλών της 18/12/1971 περί συστάσεως διεθνούς Κεφαλαίου αποζημιώσεως για ζημιές οφειλόμενες σε ρύπανση από πετρελαιοειδή.

Τα δύο αυτά πρωτόκολλα δεν περιορίζονται μόνο στην απλή αναστολή των υπό των αντιστοίχων Συμβάσεων οριζόμενων ποσών, αλλά επεκτείνουν την εφαρμογή τους: α) όχι μόνο στα χωρικά ύδατα αλλά και στην οικονομική ζώνη β) όχι μόνο στα φορτία πετρελαίου των δεξαμενοπλοίων αλλά και στα καύσιμά τους γ) όχι μόνο στα καθαρά πετρελαιοφόρα αλλά και στα μικτά πλοία τύπου OBO.

Τό Σχόλιο του 15θήμερου

Τό πασίγνωστο «Lloyd's List» τό καθημερινό πληροφοριακό εϋαγγέλιο τών ναυτιλιακών κύκλων δλόκληρου τού κόσμου, γιόρτασε τήν 1 Μαΐου τή συμπλήρωση 250 ετών συνεχούς έκδοσης και κυκλοφορίας. Ξεκινώντας τό 1734 από τό περίφημο πιά «καφενείο» τού Έδουάρδου Λούδ, τό ναυτιλιακό αυτό έντυπο, αποτέλεσε τό όργανο πού υλοποίησε τόν έναν από τούς βασικούς στόχους τών Λούδς, πού αναφέρεται στή συγκέντρωση και διανομή ναυτικών ειδήσεων.

Στό επίσημο δείπνο πού οργανώθηκε γιά νά γιορτασθεί τό μοναδικό αυτό γεγονός στή ναυτιλιακή και δημοσιογραφική ιστορία, και στό όποιο τιμώμενο πρόσωπο ήταν ό πρίγκηψ Φίλιππος, παρέστησαν 600 προσωπικότητες τού ναυτιλιακού, ασφαλιστικού, εμπορικού, οικονομικού και πολιτικού κόσμου από τήν Κίνα μέχρι τής ΗΠΑ και από τή Σοβιετική Ένωση μέχρι τή Νιγηρία.

Μιλώντας κατά τό δείπνο, μέ τό γνωστό βρετανικό χιούμορ, ό πρίγκηψ Φίλιππος, άφού αναφέρθηκε σέ μία διαφήμιση τής εφημερίδας τού Λούδ τού έτους 1750 πού εξέθειζε τά πλεονεκτήματα τού καφέ, είπε ότι, κατά τή γνώμη του, όι τρείς παράγοντες τής επιτυχίας τών Λούδς ήσαν ό καφές, ή πληροφόρηση και ό εκσυγχρονισμός. Σήμερα, κατέληξε τιμούμε ιδιαίτέρως τόν παράγοντα τής πληροφόρησης, στόν όποιο τό Λούδς Λίστ υπήρξε αναμφίβολα τό πιό σωστό, τό πιό αυθεντικό και τό πιό επίσημο έντυπο τού είδους του.

Γιά νά επιβεβαιώσουν τά λεγόμενα και νά αποδείξουν τήν ενημερωτική τους ταχύτητα, όι υπεύθυνοι τού «Lloyd's List» πρόσλαβαν νά προσφέρουν κατά τήν άποχώρησή του, στόν βασιλικό σύζυγο, μία ειδική αναμνηστική έκδοση μέσα στήν όποία μέ κατάπληξη είδε τή φωτογραφία του τήν ώρα πού έφθανε στό δείπνο.

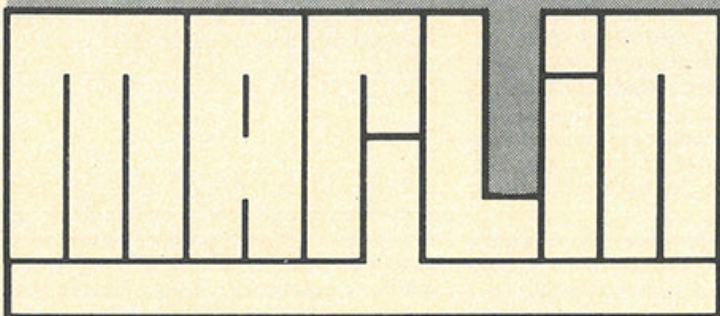
ΚΑΤΑΣΧΕΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Μιά ξένη Τράπεζα προχώρησε τόν τελευταίο καιρό σέ κατασχέσεις πλοίων πού εξυπηρετούσαν όρισμένες ειδικές ανάγκες τής χώρας καθώς και άκτοπολικά δρομολόγια κατά τό ζήτημα προβλήθηκε ιδιαίτερα από μία άθηναική εφημερίδα, ενώ ή πολιτική ήγεσία τού Υπουργείου δήλωσε ότι όι κατασχέσεις αυτές δέν δημιουργούν κανένα πρόβλημα. Δέν είμεθα σέ θέση νά γνωρίζουμε λεπτομέρειες τών υποθέσεων αυτών, θεωρούμε όμως έκ προοιμίου ότι ή παρέμβαση τού τύπου σέ παρόμοιες περιπτώσεις χωρίς τήν σέ βάθος διερεύνηση πού επιβάλλεται νά υπάρχει μπορεί νά παραβιάσει τά γενικότερα συμφέροντα τής Ναυτιλίας ή όποία στήριξε και εξακολουθεί νά στηρίζει τήν επιβίωση και τήν πρόοδό της στή στενή συνεργασία μέ τίς ξένες Τράπεζες πού τή δανειοδοτούν και γι' αυτό μέ κάθε θυσία προσπαθεί νά φανεί συνεπής στίς υποχρεώσεις της. Θεωρούμε επίσης ότι κάθε πρόβλημα πού ανακύπτει πρέπει νά συζητείται προηγουμένως μεταξύ τών ενδιαφερομένων και τής δανειστρίας Τράπεζας γιά τήν εξεύρεση λύσεων χωρίς κονταροκτυπήματα πού δέν ώφελουν καμία πλευρά.

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

PREMSEKA SHIPPING PRIVATE LTD.

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



MARITIME LOADING INDICATOR

12" VDU screen with simultaneous displays of tanks and S.F./BM diagram providing rapid and effective load/effect information.

Draughts Fwd, Aft and Amidships (corrected for water density) showing trim and heel.

Stability, shear force and bending moment displayed at the touch of a button.

Propeller immersion check.

Specific gravity or API selection.

Weight/tonnes/% full cargo inputs.

Passage data input.

Question and answer prompts and in built help routines simplify data inputs and usage.

Silicon disc for storage of key loading program, thus ensuring that the most important program is always instantly available.

Three position key switch allowing machine to be left safely in a position avoiding tampering by unauthorised crew members during loading computation.

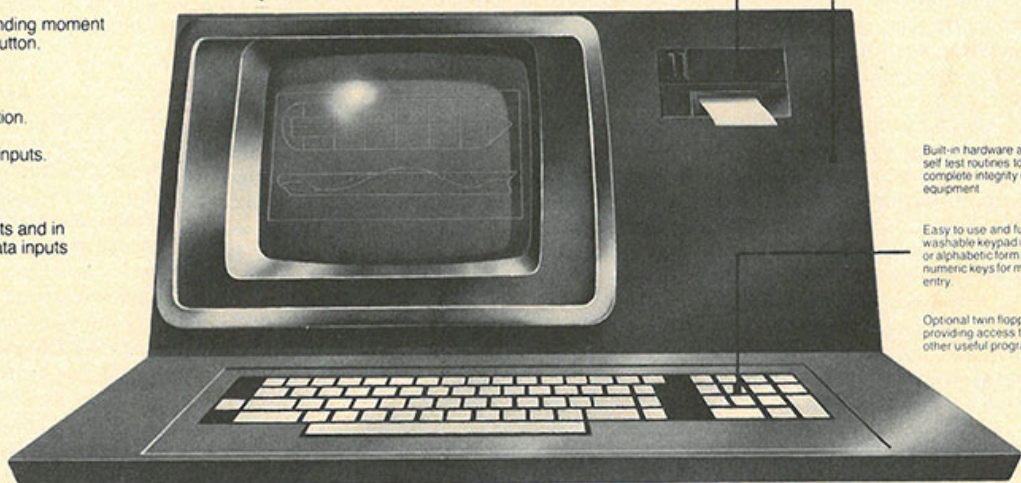
Printer for permanent copy for Ship's Loading Records.

Strong 16 swg steel case fully protected for Marine Environment.

Built-in hardware and software self test routines to ensure complete integrity of the equipment.

Easy to use and fully waterproof, washable keypad in either query or alphabetic form with dedicated numeric keys for more rapid data entry.

Optional twin floppy discs providing access to library of other useful programs.



Designed specifically to meet the requirements of the world's leading certification authorities Marlin is fully approved. Marlin is a new concept in marine loading indicators, produced by Kins Marine and Offshore Systems suppliers of the world's most advanced marine operational and training aids

for vessel motion, stability and load prediction. Marlin uses the programs that have been used to optimise some of the latest ships' designs and subsequently proven by real life applications.

Aimed in particular at the responsible owner who wishes to meet the requirements of

the certification authorities without unnecessary equipment sophistication. Marlin also offers a number of options for those owners who wish to take advantage of the computer's power for routine operations such as wages, stores, etc.

EXCLUSIVE AGENTS FOR GREECE:
IONIAN SHIPPING LTD.,
LYKIOU 2A ATHENS 10674
Tel: 7238777
Telex: 224141

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

Τά τελευταία στοιχεία του Διεθνούς 'Ινστιτούτου Σιδήρου και Χάλυβος μαρτυρούν την αδιάκοπη ανοδική πορεία που σημειώνεται διεθνώς (έκτός κομμουνιστικών χωρών) στην παραγωγή χάλυβος, ή όποια κατά τον περασμένο Μάρτιο εμφάνισε άνοδο κατά 7,9% έναντι του προηγούμενου μηνός και κατά 14,6% έναντι της διεθνούς παραγωγής του αντίστοιχου μηνός του 1983.

Τήν μεγαλύτερη αύξηση σημείωσε η παραγωγή χάλυβος στις 'Ηνωμένες Πολιτείες όπου η παραγωγή του Μαρτίου υπήρξε κατά 10,9% υψηλότερη του Φεβρουαρίου και κατά 26,7% υψηλότερη της παραγωγής του Μαρτίου 1983.

Η ιαπωνική παραγωγή τον ίδιο μήνα σημείωσε αύξηση κατά 3,8% έναντι του Φεβρουαρίου και κατά 10,9% έναντι της παραγωγής του Μαρτίου 1983.

Αμείωτο συνεχίζεται το ενδιαφέρον για την απόκτηση μεγάλων μπάλκερ και μικτών σκαφών άνω των 100.000 τόν. d.w., καθώς μετά την άνοδο της ζήτησης για μεταφορές μεταλλεύματος και γαιάνθρακος έχουν ήδη εξασφαλίσει άπασχόληση όλα τα υπάρχοντα σκάφη.

Απόρροια του γεγονότος ο διπλασιασμός σχεδόν των τιμών για τα ελάχιστα σκάφη που διατίθενται προς πώληση, ενώ το σουηδικό συγκρότημα «Marininvest» επλήρωσε πλέον των 27 εκατομ. δολλαρίων για την απόκτηση του νεότευκτου μικτού σκάφους «Cast Orca» 147.864 τόν. d.w., το οποίο είχε εγκαταλείψει η πτωχεύσασα «Cast Obos» στα ναυπηγεία της Χιουντάι. Ακόμη ένα combination carrier της δεκαετίας, εύρισκεται υπό διαπραγμάτευση από άλλους πλοιοκτήτες σε τιμή περί των 10 εκατομ. δολλαρίων.

Η έντυπωσιακή βελτίωση των συνθηκών για τα μεγάλα μπάλκερ κάρριερς απεικονίζεται επίσης ευγλωττα στους πίνακες κατά κατηγορία και μέγεθος των αργούντων σκαφών που συνέταξαν οι Βρετανοί ναυτομεσίτες «Howard Houlder».

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις τους, στις αρχές Μαΐου υπήρχαν 44 αργούντα μπάλκερ κάρριερς μεγέθους 30-40.000 τόν. d.w., 106 μεγέθους 20-30.000 τόν. d.w. και 85 χωρητικότητας μικρότερης των 20.000 τόνων.

Αντίστοιχη βελτίωση σημειώθηκε και στην κατηγορία των μικτών σκαφών όπου τα αργούντα μειώθηκαν σε 30 σκάφη, 3,3 εκατομ. τόν. d.w., έναντι 41 περίπου 4,9 εκατομ. τόν. d.w. που ήταν παροπλισμένα στο τέλος Μαρτίου.

Αντίθετα, πολύ μικρή είναι η βελτίωση στον ρυθμό επαναστάδου στην αγορά των δεξαμενοπλοίων, όπου τα αργούντα φθάνουν τα 284 σκάφη 55,3 εκατομ. τόν. d.w., έναντι 291 πρό μηνός. Ιδιαίτερα δυσχερής παραμένει η θέση των μεγάλων δεξαμενοπλοίων, από τα οποία ενδεικτικά αναφέρουμε ότι αργούν 42 σκάφη χωρητικότητας άνω των 300.000 τόν. d.w. τα οποία έχουν ναυπηγηθεί μεταξύ 1975 και 1979.

Ανησυχητικά είναι τα στοιχεία που ανακοίνωσε η βρετανική «A & P Appledore» για το μέλλον των handy size μπάλκερ κάρριερς.

Σύμφωνα με τη μελέτη αυτή, υφίσταται ήδη ένα πλεόνασμα της τάξεως των 2 εκατομ. τόν. d.w. στην κατηγορία μεγέθους μεταξύ 18-40.000 τόν. d.w., καθώς τα ναυπηγεία παραδίδουν τέτοια σκάφη με πολύ γοργό ρυθμό ενώ οι διαλύσεις των παλαιότερων είναι περιορισμένες.

Από την άλλη πλευρά οι παραγγελίες για μπάλκερ κάρριερς 18-40.000 τόν. d.w., που κατά τον περασμένο χρόνο υπήρξαν πολύ σημαντικές, ανέρχονταν στα τέλη του 1983 σε 566 σκάφη 18.347.000 τόν. d.w. Από αυτά 222 σκάφη 7,4 εκατομ. τόν. d.w. παραδίδονται εντός του 1984 και 146 χωρητικότητας 4,5 εκατομ. τόν. d.w. το 1985, γεγονός που θα επιτείνει το πρόβλημα της επιτυχούς ε-κμεταλλεύσεώς τους.

Σε στάση άναμνησης τις τελευταίες ημέρες οι ναυλωτές Περσικού πετρελαίου, μετά τις σε διάστημα δέκα ημερών επιθέσεις των Ι-ρακινών σε δύο πετρελαιοφόρα που έφεραν σαουδαραβική σημαία.

Οι Ιρακινοί βομβαρδισμοί των τάνκερς «Safina Al Arab» 357.000 τόν. d.w. και «Al Ahood» 117.710 τόν. d.w. οδήγησαν σε αύξηση των ασφαλιστρών πολέμου για τα σκάφη κατά μισή μονάδα σε 2% και των ασφαλιστρών πολέμου των φορτίων κατά 50% για φορτώσεις από το τέρμιναλ του Κάργκ «Αϊλαντ».

Σημαντική αύξηση εμφανίζουν τα κέρδη των 15 μεγαλύτερων εταιριών πετρελαίου των 'Ηνωμένων Πολιτειών κατά το Α' τρίμηνο του 1984, καθώς έφθασαν τα 5,3 δισεκ. δολάρια, έναντι 3,8 δισεκ. το αντίστοιχο τρίμηνο του 1983.

Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα ο κύκλος εργασιών των εταιριών αυτών αυξήθηκε κατά 4,4% και έφθασε τα 107,9 δισεκ. δολάρια.

Οι τιμές του σκράπ σταθερές σε ύψηλα επίπεδα, ενώ παρατηρείται μία μείωση του ρυθμού των πλοίων που οδηγούνται για διάλυση.

Μέχρι και τον Απρίλιο είχαν διαλυθεί μόνο 15 μεγάλα δεξαμενόπλοια έναντι 25 σκαφών την αντίστοιχη περυσινή περίοδο, αριθμός που πιθανολογεί ότι οι συνολικές διαλύσεις δεν θα ξεπεράσουν τα 40 σκάφη κατά το 1984.

Ενώ ο Αμερικανός Πρόεδρος επισκέπτονταν το Πεκίνο, Κινέζοι αξιωματούχοι ολοκλήρωσαν στις 'Ηνωμένες Πολιτείες συμφωνίες για την προμήθεια 120.000 και 300.000 τόνων διαφόρων ποιοτήτων αμερικανικού σίτου, οι οποίες αναμένεται να φορτωθούν τμηματικά κατά το προσεχές τρίμηνο.

Ακριβαίνουν τα επιτόκια στις 'Ηνωμένες Πολιτείες, γεγονός που ενδέχεται να μετριάσει κατά τούς προσεχείς μήνες τον ρυθμό άνοδου της αμερικανικής οικονομίας.

Ήδη τέσσερις από τις μεγαλύτερες Τράπεζες των ΗΠΑ αύξησαν από 12% σε 12,5% το prime rate και όπως πιστεύεται σύντομα θα τις ακολουθήσουν και άλλες.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΟΣΑ, το ακαθάριστο εθνικό προϊόν των κρατών - μελών αναμένεται να σημειώσει περαιτέρω άνοδο και προβλέπεται κατά χώρα να παρουσιάσει τις ακόλουθες αυξήσεις κατά το 1984: — ΗΠΑ: 5% έναντι 3,5% το 1983. — Ιαπωνία: 4% έναντι 3,5% το 1983. — Δυτ. Γερμανία: 2% έναντι 1,25% το 1983. — Ιταλία: 2% έναντι 1,5% το 1983. — Σύνολο χωρών του ΟΟΣΑ 3,5% έναντι 2,25% το 1983 και στο σύνολο των χωρών της ΕΟΚ ρυθμός άνοδου 1,5% έναντι 1% πέ-ρυσι.

Οι παραπάνω αυξήσεις πιστεύεται ότι θα συνοδευθούν με παράλληλη συγκράτηση του πληθωρισμού στο επίπεδο του 6,75% για τις χώρες της ΕΟΚ και περί το 7,5% στις υπόλοιπες χώρες του ΟΟΣΑ.

Ένα πρωτόγνωρο σύστημα για την εξεύρεση φορτίων για τα πλοία που αναχωρούν κενά φορτίου από τις αμερικανικές Μεγάλες Λίμνες μελετάται την περίοδο αυτή από την «St Laurence Seaway Development Corp.» και φέρει τον χαρακτηρισμό «Seaway Night-cast».

Σύμφωνα με τα περιορισμένα στοιχεία που έχουν γίνει γνωστά, οι πλοιοκτήτες θα κληθούν να αναφέρουν στην παραπάνω εταιρία τις ποσότητες των φορτίων που μπορούν να δεχτούν στο πλοίο που αναχωρεί από την περιοχή κενό ή με μέρος φορτίου και ή Εταιρία μέσω ενός αυτόματου κυκλώματος με τούς διάφορους φορτωτές θα ενημερώνει για τις δυνατότητες φορτώσεώς του στους επόμενους λιμένες, είδος φορτίου που μπορεί να παραληφθεί, τούς πράκτορες κ.λ.π.

Κατά τη διάρκεια του 1983 περί τα 40 ώκεανοπόρα σκάφη ανεχώρησαν από τις Μεγάλες Λίμνες κενά φορτίου και το νέο αυτό σύστημα στόχο έχει να αυξήσει τις δυνατότητες φορτώσεως από την περιοχή και βεβαίως τα έσοδα των λιμένων και του διαύλου.

Στο πεδίο των νέων παραγγελιών, πληροφορούμεθα ότι «Ελληνες του Λονδίνου βρίσκονται σε τελικές διαπραγματεύσεις με την «Χιουντάι» για τη ναυπήγηση ενός «πάνταμαξ» μπάλκερ παραδοτέου το 1986 σε τιμή περί των 17,9 εκατομ. δολλαρίων, ενώ δύο άλλοι οίκοι του Λονδίνου συνομιλούν με ναυπηγεία της Γιουγκοσλαβίας για τη ναυπήγηση 4-5 πρόντακ κάρριερς μεγέθους 100.000 τόν. d.w.

Τέλος η «Χόμ Λάινς» ανέθεσε σε δυτικο-γερμανικά ναυπηγεία την κατασκευή ενός πολυτελούς κρουαζιεροπλοίου χωρητικότητας 550 επιβατών, αξίας περί των 110 εκατομ. δολλαρίων.

‘Η άλλη λογαφία μας

Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΕΩΣ ΚΑΙ Η ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

‘Αναφέρομαι εις τό κύριον άρθρον σας της 15ης ‘Απριλίου, διά του οποίου συνιστάται η άμεσος κατάργησις της ανακυκλώσεως, εξαίρεσει της ειδικότητος του πλοίαρχου, μέχρι εξαλείψεως της ανεργίας των.

Εις τά Εύρωπαϊκά ναυτικά κράτη τό πρόβλημα της ανεργίας των πλοίαρχων χρονολογείται από είκοσαετίας και έχει αντιμετώπισθί με την ναυτολόγησίν των εις θέσεις υποπλοίαρχου και άνθυποπλοίαρχου.

Τάς θέσεις του πλοίαρχου καλύπτουν οι πλέον ικανοί, διότι η διαχειρίσις τόσον εκατομμυρίων δολλαρίων, σκάφος, φορτίον, ναύλωσις κλπ. απαιτεί ύψηλήν κατάρτισιν και ικανότητα του πλοίαρχου.

‘Εξωθεν του γραφείου πλοίαρχου, αναρτώνται τά διπλώματα των άξιωματικών και εκεί οίσοσδήποτε δύναται να διαπιστώσει τό ακριβές των προαναφερομένων.

Οι Εύρωπαίοι ανταγωνιστάί μας δέν διανοούνται να εφαρμόσουν ανακύκλωσιν εις την ειδικότητα του πλοίαρχου, διότι τοῦτο είναι άκρως καταστρεπτικόν.

Μέ την ανακύκλωσιν απαλλάξαμε τόν ‘Ελληνα πλοίαρχον από την συντήρησιν του

σκάφους, την οργάνωσιν, τόν προγραμματισμόν, την εις βάθος γνώσιν των προβλημάτων του πλοίου, διότι εις τό επτάμηνον αντικαθίσταται με έτερον πλοίαρχον. ‘Η περιορισμένη απόδοσις του πλοίαρχου κοστίζει τά μέγιστα εις την εκμετάλλευσιν του πλοίου.

Διά να επιβιώσῃ τό ‘Ελληνικόν πλοϊον η άνακύκλωσις πρέπει να καταργηθεί πρώτα διά τόν πλοίαρχον και πρώτον μηχανικόν.

Μέ εκτίμησιν
Γεώργιος Πατεράκης
‘Υπάλληλος Ναυτικού Γραφείου

Πειραιάς, 10 Μαΐου 1984

Σημ. Συντ.: ‘Εχει δίκαιο ο έπιστολογράφος σε όσα αναφέρει σχετικά με τά συμβαίνοντα στίς εύρωπαϊκές ναυτιλίες, και ήδη, όπως προκύπτει από αίτημα της διοικήσεως της ‘Ενώσεως Πλοίαρχων να μή χορηγείται σημείωμα ναυτολόγησεως «τρίτων» και «δεύτερων» πριν ενημερωθούν οι άνεργοι πλοίαρχοι, αρχίζει να γίνεται κατανοητό και εδώ ότι τό πρόβλημα της ανεργίας θα επιλυθεί και με την αποδοχή θέσεων κατώτερων από εκείνες του κατεχομένου διπλώματος, και με την τοποθέτησιν άνεργων σε θέσεις τις οποίες έχει υποδείξει η οικεία ‘Ενωση υιοθετώντας σειρά σχετικών προ-

τάσεων που είχαν διατυπωθεί στο πρόσφατο παρελθόν από τά «Ναυτικά Χρονικά». Θα μπορούσε ακόμη η ‘Ενωση Πλοίαρχων να αξιώσει από συνταξιούχους πλοίαρχους που εργάζονται σε πλοία με ξένες σημαίες να παραχωρήσουν τις θέσεις τους σ’ αυτές τις δύσκολες ημέρες στους έν ενεργεία άνεργους συναδέλφους τους. δέν έννοούμε με αυτό ότι θεωρούμε τούς συνταξιούχους πλοίαρχους προνομιούχους με τις συντάξεις που παίρνουν από τό ΝΑΤ, όπωςσδήποτε όμως η θέση τους είναι καλύτερη από εκείνη των άνεργων γιατί αυτοί λαμβάνουν έστω και την πενιχρή (σε σχέση με τά όσα έχουν προσφέρει και στο ΝΑΤ και στον τόπο) σύνταξή τους, ενώ οι άνεργοι, και όσοι από αυτούς τό δικαιούνται ακόμη, τό έξευτελιστικό έπίδομα ανεργίας των 15.000 δραχμών.

Ειδικά για την ανακύκλωση μπορεί να πει κανείς ότι σε καμιά επιχείρηση της στεριάς, ακόμη και με περιορισμένο επενδεδυμένο κεφάλαιο που δέν φθάνει ούτε την αξία ενός πλοίου της 20ετίας, δέν διανοήθηκε ποτέ κανένας να τοποθετήσει σε θέσεις μάνατζερ τούς πτυχιούχους όποιασδήποτε σχολής - και του έσωτερικού και του έξωτερικού - από τούς όποιους διαθέτομε άθρονους. Παρ’ όλα αυτά τό πρόβλημα της ανεργίας των πλοίαρχων υφίσταται και πρέπει να αντιμετωπισθεί από την ίδια τή Ναυτιλία, η όποία πρέπει να ένισχύσει τις σχετικές προσπάθειες της ‘Ενώσεως Πλοίαρχων, γιατί δέν μπορούμε να πετάξουμε σάν στιμμένες λεμονόκουπες στελέχη τά όποια έχουμε δημιουργήσει και τά όποια θα χρησιμοποιήσουμε για να καλύψουμε - είτε θέλοντας, είτε μή θέλοντας - άμεσες άνάγκες μας μόλις έλθουν έστω και λίγο καλύτερες ημέρες. ‘Ασφαλώς τό πρόβλημα της ανεργίας των πλοίαρχων και των ναυτικών των άλλων ειδικοτήτων, όταν υπήρχε, θα μπορούσε να είχε επιλυθεί λυσιτελώς εάν τό ‘Υπουργείο Ναυτιλίας είχε έπωφεληθεί από τά σχετικά προγράμματα της ΕΟΚ, από τά όποια έχει έπωφεληθεί μόνον ο ‘Οργανισμός ‘Απασχολήσεως ‘Εργατικού Δυναμικού για όλους τούς άλλους εργαζόμενους της χώρας, εκτός φυσικά των ναυτικών μας.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

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

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

ΛΙΜΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Οι προτάσεις του ΕΒΕΠ για τη βελτίωση του λιμένος Πειραιώς

Τό Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιώς, στά πλαίσια της επιδιώξεώς του νά συμβάλλει θετικά, στην καλύτερη εξυπηρέτηση των διακινουμένων μέ πλοία επιβατών και τουριστών και στη δημιουργία καλύτερης εικόνας γιά τό λιμάνι και τήν πόλη του Πειραιά διατυπώνει πρός τούς αρμόδιους κρατικούς φορείς, τίς απόψεις του σέ ό,τι αφορά τίς έλλείψεις και τίς αδυναμίες, πού έντόπισε μετά από επίτοπια έρευνα και προτείνει συγκεκριμένους τρόπους αντιμετώπισεώς τους κατά φορέα.

Ειδικότερα τό ΕΒΕΠ έπισημαίνει και προτείνει:

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

Τά κράσπεδα του δρόμου κατά μήκος του κυκλιδωματος του ΟΛΠ, από τόν Άγιο Νικόλαο περίπου μέχρι τό Παλατάκι είναι συνεχώς γεμάτα από σωρούς σκουπιδιών και θάμνους, πού έχουν γίνει φωλιές ποντικών. Ό Δήμος Πειραιώς πρέπει νά φροντίζει γιά τόν συνεχή καθαρισμό αυτού του δρόμου.

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΟΛΠ:

Στόν έσωτερικό χώρο του επιβατικού λιμένος είναι αναγκαία ή τακτοποίηση και ή καθαριότητα του χώρου. Σέ πολλά σημεία υπάρχουν σκουπίδια εγκαταλειμμένα έμπορεύματα άχρησιμοποίητα μηχανήματα, έτοιμόροπα παραπήγματα σέ άθλια κατάσταση και σωροί χημικών προϊόντων χύμα στό έδαφος πού μέ τόν άέρα και τό πέρασμα των αυτοκινήτων αιώρουνται και δημιουργούν άπελπιστικά άποπνυκτική και επικίνδυνη κατάσταση γιά τήν υγεία των επιβατών.

Ένδεικτικά αναφέρονται συγκεκριμένα προβλήματα πού έντοπίστηκαν κατά περιοχή:

ΔΕΣΤΡΑ 121: Οι κλεισμένες τουαλέτες, λόγω της χαλασμένη άποχέτευσης άναδύουν δυσοσμία. Σπασμένα σιδερένια κυκλιδωματα είναι κίνδυνος γιά τούς διερχομένους. Τά ύπόστεγα έχουν ανάγκη συντηρήσεως και βαφής.

ΔΕΣΤΡΑ 208: Υπάρχει αυτοκίνητο εγκαταλειμμένο από πενταετίας.

ΔΕΣΤΡΕΣ 230-239: Τά έμπορεύματα πρέπει νά συμπυκνωθούν πρός τά πίσω γιά νά μήν έμποδίζουν τά διερχόμενα αυτοκίνητα και γιά νά εξοικονομηθεί περισσότερος χώρος.

ΔΕΣΤΡΑ 233: Υπάρχουν εγκαταλειμμένα από πολύ καιρό έμπορεύματα.

ΔΕΣΤΡΕΣ 247, 248, 252. Ό χώρος είναι γεμάτος από παλιά ξύλα, καφάσια, μαρμαρόσκονη και χημικά προϊόντα χύμα σέ σκόνη και κόκκους.

ΔΕΣΤΡΕΣ 267, 169: Υπάρχουν εγκαταλειμμένα σίδερα, πετρέλαιο και χώματα.

ΔΕΣΤΡΕΣ 276, 278: Υπάρχουν έτοιμόροπα ξύλινα παραπήγματα πού δέν χρησιμοποιούνται από πολλά χρόνια.

Οι ράγες των γερανών και τό δόδοστρωμα καθ' όλο τό μήκος τους στην περιοχή Ξαβερίου είναι γεμάτες από χύμα και πολυπλουλένιο σέ κόκκους πού καθιστούν τό έδαφος όλισθηρό και ως έκ τούτου πολύ επικίνδυνο γιά όσους είναι ύποχρεωμένοι νά διασχίζουν αυτή τήν περιοχή.

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ:

Γιά τήν πληρέστερη ένήμερωση των επιβατών πρέπει νά οργανωθεί και ένα δεύτερο γραφείο πληροφοριών στην περιοχή Ξαβερίου. Είναι άπαραίτητο στό γραφείο αυτό νά είναι άνηρημένοι πίνακες στους όποιους θά αναγράφονται τά δρομολόγια των επιβατικών πλοίων έσωτερικού και τά σημεία άναχωρήσεώς τους, χάρτης της πόλεως του Πειραιά μέ αναφορά στά σημεία πού υπάρχουν τά μουσεία, ή τουριστική άστυνομία, οι σταθμοί ταξί, οι έμπορικοί δρόμοι κλπ.

Οι χάρτες και πινακίδες αυτού του είδους, πρέπει νά τοποθετηθούν και σέ διάφορα άλλα σημεία του Έπιβατικού Λιμένος.

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ: — ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ — ΟΛΠ — ΕΟΤ:

Τό προσωπικό πού βρίσκεται στους χώ-

ρους ύποδοχής και έξυπηρετεί τούς άποβιβαζόμενους και έπιβιβαζόμενους πρέπει νά είναι προσεκτικά έπιλεγμένο από άποψη καλής συμπεριφοράς, ευγενείας και νά ληφθεί μέριμνα γιά τήν εύπρεπή ένδυμασία του.

Προτείνεται αρμόδιοι του ΕΟΤ νά συνεργασθούν μέ τόν ΟΛΠ, τό Τελωνείο και τό Λιμεναρχείο και νά οργανώσουν ένα ύποτυπώδες σεμινάριο πάνω σέ θέματα ύποδοχής και έξυπηρετήσεως των τουριστών.

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ — ΕΟΤ — ΟΛΠ — ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

Τό κτίριο του 5ου Τελωνείου (Αίθουσα Έλέγχου Άποσκευών των Έπιβατών) είναι σέ άπαραδέκτη κατάσταση τόσο από αισθητικής όσο και από λειτουργικής πλευράς.

Τά πάντα, τό κτίριο, τά γραφεία, φωτα, δάπεδο είναι σέ άθλια κατάσταση.

Προτείνει όπως τό Τελωνείο, ό ΟΛΠ και ό Δήμος Πειραιώς συνεργασθεί μέ τόν ΕΟΤ γιά νά χορηγηθεί χρηματοδότηση τό συντομότερο δυνατό και νά έπιτευχθεί ό εύπρεπισμός και ή αύξηση της λειτουργικότητας του κτιρίου.

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΟΑΣ:

Γιά τήν άνετότερη έξυπρέτηση των επιβατών κατά τήν περίοδο της επιβατικής αιχμής και λόγω των περιορισμένου αριθμού ταξί στόν χώρο αυτό θεωρούμε σκόπιμο, όπως ό ΟΑΣ φροντίζει οι λεωφοριακές γραμμές 859 (Πειραιάς - Άνω Πέραμα), 844 (Πειραιάς - Άγ. Γεωργιος) και 843 (Πειραιάς - Πέραμα) νά διανύουν όλη τήν Άκτή Ξαβερίου, δηλαδή μέχρι τό Παλατάκι και όχι μέχρι τόν Κεντρικό Έπιβατικό Σταθμό του ΟΛΠ.

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΟΤΕ:

Ένα άλλο ούσιαστικό μειονέκτημα της ύποδομής του επιβατικού λιμανιού είναι ότι οι τηλεφωνικοί θαλάμοι πού υπάρχουν δέν έπαρκούν γιά τήν έξυπρέτηση των επιβατών και οι υπάρχοντες είναι σέ πολύ κακή κατάσταση. Θά πρέπει νά άπομακρυνθούν και νά τοποθετηθούν νέοι σέ αίρια σημεία.

Μετά από τά πιό πάνω είναι φανερό ότι τό έπιβατηγό λιμάνι του Πειραιά πρέπει νά βελτιωθεί γιά νά μπορέσει νά καλύψει τίς σημαντικές τουριστικές ανάγκες της χώρας μας.

Γιά τήν καλύτερη έπίλυση του θέματος προτείνουμε νά γίνει σύσκεψη στό Έπιμελητήριο όλων των φορέων πού έχουν σχέση μέ τήν έπιβατική κίνηση μέσω του λιμένος Πειραιώς.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ
BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ
Μ.Α.Ν. — Β & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176 573 · 4171 889

ΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΕΠΙΤΕΛΕΙ ΤΟ ΚΟΜΜΙΤΤΗ

Στενή συνεργασία μεταξύ των μελών στην αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων

Τα μέλη της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου αναπτύσσουν συνεχώς την μεταξύ τους συνεργασία και αλληλοενημέρωση για την αντιμετώπιση προβλημάτων που αναφέρονται πολύ συχνά κατά τα τελευταία χρόνια και θέτουν σε συζήτηση τον ελληνικό έφοπλισμό, όπως οι πολλές περιπτώσεις κακοπίστων και πτωχευσάντων χρονοναυλωτών, πρακτόρων κλπ.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με πρόσφατη απόφαση του Κομμιττή, αποφασίστηκε η επέκταση της αμοιβαίας ενημέρωσης των γραφείων - μελών και σε περισσότερα θέματα που ενδιαφέρουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Στα πλαίσια αυτά τα μέλη της Έπιτροπής του Κομμιττή, κ.κ. Σ. Μ. Πολέμης και Ίωάν. Κοτρώτσης υπέβαλαν τον περασμένο μήνα δύο ενδιαφέρουσες εκθέσεις, με τις οποίες εισηγούνται και προτείνουν θέσεις που αφορούν δρους ναυλοσυμφώνων, οι οποίοι ενδεχομένως να μπορούν να ακολουθηθούν και από άλλα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία.

Κρίνοντας ότι οι προτάσεις που περιέχονται στις δύο αυτές εκθέσεις είναι επικερδείς για το σύνολο του ελληνικού έφοπλισμού, τις δημοσιεύουμε αυτούσιες στην 'Αγγελική'.

A) Οι προτάσεις του κ. Πολέμη της 'Εταιρίας Seacrest Shipping Co. είναι οι ακόλουθες:

1) ITF Clause

No member with Greek Flag should ever agree with any charterer, an ITF clause or even the word "ITF". The clause that mentions ITF should be deleted and the following wording inserted:

"... the vessel is a member of PNO, the Pan-Hellenic Seamen's Union".

Sometimes, if times are very difficult and if the charterer is being very difficult, and if a member (for reasons of his own) would like to fix this business, then an additional wording could be inserted, as follows:

"..., which is affiliated to ITF."

2) Galley Fuel

This clause should be deleted from Char-

ter Parties altogether because it is a clause that has remained from the old days and it has no bearing on what happens in practice today. In the old days, galleys were using either coal or gas oil which was purchased separately by owners. Nowadays the galleys are electric and the amount of fuel which can be attributed to the KW used by the galley for three hours a day, is almost irrelevant and should not be in the Charter Party. The generators of a ship have to work (for the vessel to be available to the charterer) 24 hours a day, whether the galley works or not.

3) Quality of Bunkers

The quality of bunkers has deteriorated over the past few years and damages caused to the engine have become increasingly more relevant and expensive because of it. Because of this, it is now becoming standard for owners to insert a Quality of Bunkers' Clause or sentence in the Charter Party, that the vessel is supplied with good-quality fuel at all times. Members should therefore try in future to insert the following Clause:

"... The vessel to be supplied with Marine Fuel Oil Max. 180 CST at 50 degrees conforming to Class M6 Specification BSMA 100 of British Standard Institute".

B) Οι προτάσεις του κ. Κοτρώτση της 'Εταιρίας P.G. Pateras Shipping έχουν ως εξής:

Inter-Club N.Y.P.E. Agreement

The main P & I Clubs drew up this Agreement in order to facilitate the settlement of claims between them, also, between the owners and the charterers.

The basic apportionment of the Agreement is described in Clause (2) as follows:

Claims for loss or damage of cargo due to unseaworthiness 100% owners

Claims for damage due to bad stowage or handling 100% charterers

Claims for short delivery 50% owners
50% charterers

If shortage is due to pilferage proved by corroborated eyewitnesses done

By Crew 100% owners
By Stevedores 100% charterers

For the Agreement to apply the cargo responsibility clauses of the N.Y.P.E. Charter Party must not be materially amended.

The addition of the words "and responsibility" after the words "under the supervision" in clause 8 together with the words "cargo claims" in the second sentence of Clause 26 render the Agreement inoperative.

If the only material amendment is the addition of the words "and responsibility" in Clause 8, the aforesaid apportionment of responsibilities of the claim is amended as follows:

Claims for damage due to unseaworthiness and condensation resulting solely from improper ventilation 100% owners

Claims for damage due to bad stowage or handling and for condensation resulting otherwise and for condensation resulting otherwise than from improper ventilation 50% owners
50% charterers

As we see the addition of the words "and responsibility" burdens the owners with a 50% responsibility for damages caused by stevedores, because by these words responsibility is transferred to the Master.

We shall not examine whether it is right or not that the Master be responsible and the owner consequently to pay if a careless winchman drops a sling and damages some cargo. The important issue of this addition is that it has been established by the charterers and it is accepted without objection by the owners.

We believe though, that if the owners are aware of the above and begin to object to this addition, there is good possibility that some will succeed in maintaining the wording and create a PRECEDENT for the others.

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

836169 KALLINIKOS

221504 TSOLAKIS

TELEXES: 23867 OR 21017 FAROS AR

23625 ARGO AR

Tucuman 359 - 5th Floor

1049 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE

Capt. G. Tsamis

12, Akti Posidonos — Piraeus

Phones: 4118788 - 4173829

Tlx: 21-1807 THEO GR

you can rely on NAFSI, also for specialised works

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

IVALDI & GENERALE

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

UCCO DIAGNOSIS

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

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.

Υποδοχή καταλοίπων και καθαρισμός δεξαμενών πλοίων

Του πλοιάρχου κ. ΑΝΤ. ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Η σύμβαση MARPOL 1973/1978 του Ι.Μ.Ο. ως γνωστόν τέθηκε σε εφαρμογή στις 2 Οκτωβρίου 1983, και επιβάλλει πολλές οικονομικές υποχρεώσεις στους πλοιοκτήτες, ιδίως των δεξαμενοπλοίων.

Αλλά καθ' όν χρόνον οι πλοιοκτήτες έπρεπε να επενδύσουν μεγάλα κεφάλαια σε έφόδια, μηχανήματα, και σε προγράμματα αντιρρύπανσης του περιβάλλοντος οι λιμένες των διαφόρων Κρατών δεν έχουν τηρήσει τις υποχρεώσεις που προβλέπει η MARPOL. Υπάρχουν ακόμη τρομερές ελλείψεις των εγκαταστάσεων λιμένων και μεγάλες ελλείψεις σε ύπαρξη καταλλήλων δεξαμενών και δικτύων σωληνώσεων, για να δεχθούν τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα από τό καθαρίσμα των δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων.

Τά συμβαλλόμενα μέρη στη διεθνή αυτή σύμβαση, γνωστή σαν MARPOL, έχουν εγυνηθεί ότι θά παρέχονται έπαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής των καταλοίπων των δεξαμενοπλοίων στις εγκαταστάσεις των λιμένων φορτώσεως και εκφορτώσεως πετρελαίων και στις έπισκευαστικές βάσεις - ναυπηγεία. Οι εγκαταστάσεις των λιμένων υποδοχής καταλοίπων είναι ζωτικές, ιδιαίτερα για τις εύαισθητες εκείνες γεωγραφικές περιοχές που αναφέρει η MARPOL όπως είναι η Μεσόγειος, η Μαύρη Θάλασσα, η Βαλτική, και άλλες.

Τό Μάρτιο του 1983 στη σύνοδο του Ι.Μ.Ο., οι αντιπρόσωποι του διεθνούς ναυτικού έπιμελητηρίου, είπαν ότι οι απαντήσεις στα προβλήματα και έρωτήματα για τό καθές των εγκαταστάσεων ξηράς, έχουν αποκαλύψει ένα πολύ μεγάλο αριθμό αναφορών, που ένοχηί και προβληματίζει τους αρμοδίους, αναφορών που λαμβάνονται από πλοία που προσεγγίζουν στα διάφορα λιμένα της ύδρογειού, και παραπονούνται για έ-

νεπαρκείς εγκαταστάσεις και διευκολύνσεις υποδοχής των καταλοίπων πετρελαιοειδών. Μέ άλλα λόγια τά λιμάνια των διαφόρων κρατών, και οι εγκαταστάσεις των διύλιστηρίων άγνοούν την MARPOL, ενώ τά πλοία την εφαρμόζουν πιστά.

Γιατί υπάρχουν τόσες πολλές χώρες που βραδύνουν και χρονοτριβούν στην εφαρμογή των άρθρων της MARPOL, και δεν κατασκευάζουν τις απαραίτητες εγκαταστάσεις; Η απλή αλήθεια είναι ότι η εφαρμογή των διατάξεων αυτών, απαιτεί σημαντικές επενδύσεις, ενώ μέχρι πρόσφατα φαίνεται ότι οι επενδύσεις, για την εκμετάλλευση των καταλοίπων, απέφεραν άσημαντο κέρδος.

Στήν προκειμένη όμως περίπτωση δεν είναι τό κέρδος που πρέπει να μετράει και να ενδιαφέρει, αλλά η εφαρμογή των όρων της MARPOL, άλλως τό περιβάλλον και οι θάλασσες κινδυνεύουν.

Κατά την 19η σύνοδο της έπιτροπής προστασίας ναυτικού περιβάλλοντος, που συνήλθε στα κεντρικά γραφεία του Ι.Μ.Ο. από τις 5 έως 10 του περασμένου Δεκέμβρη στο Λονδίνο, η ομάδα εργασίας ανέπτυξε ένα έρωτηματολόγιο τό όποιο θά χρησιμοποιηθεί από τις Κυβερνήσεις για να μπορέσουν να έλέγξουν τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, όπως π.χ. βιομηχανίες, διύλιστήρια, και τούς Όργανισμούς Λιμένων, για τις φροντίδες που έλαβαν, όσον άφορά την εγκατάσταση δεξαμενών υποδοχής καταλοίπων, από τόν Όκτωβριο αυτού του χρόνου, δηλαδή, ένα χρόνο μετά την ήμερομηνία έναρξεως ισχύος της MARPOL. Τό έρωτηματολόγιο περιλαμβάνει έρωτήσεις για την ικανότητα υποδοχής των εγκαταστάσεων για: α) βρώμικο νερό έρματος, β) κατάλοιπα από τό πλύσιμο των δεξαμενών, γ) λάσπη και βόρβορο, δ) μίγμα καταλοίπων αναμεμιγμένο με χημικά ύγρά καθαρισμού, ε) κατάλοιπα πετρελαίου

αναμεμιγμένα με νερά σεντινών και λάσπη με άμμο.

Άλλες έρωτήσεις αναφέρονται στο ποιά άρμόδια ύπηρεσία πρέπει να είδοποιηθεί όταν απαιτείται παράδοση καταλοίπων από τά πλοία. "Αν απαιτείται καταβολή τελών (χρημάτων), για τη διάθεση και χρήση των εγκαταστάσεων. "Αν απαιτείται προειδοποίηση και πρό πόσου χρόνου για τη χρήση των εγκαταστάσεων καταλοίπων. "Αν υπάρχουν άλλοι τυχόν περιορισμοί, και αν οι εγκαταστάσεις βρίσκονται στο στάδιο του σχεδιασμού, ή βρίσκονται υπό κατασκευή, καθώς και ήμερομηνία παραδόσεως για άμεση χρήση.

Από τόν ΙΜΟ διατίθεται πίνακας όπου αναφέρεται σε ποιά λιμάνια λειτουργούν εγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων, έπισης σε ποιά λιμάνια δεν υπάρχουν, και σε άλλη στήλη σε ποιά λιμάνια τέτοιες εγκαταστάσεις εύρίσκονται υπό κατασκευή. Συνήθως αυτές οι εγκαταστάσεις λειτουργούν σε συνδυασμό με παρακείμενα ναυπηγεία, και τό κέρδος από την εκμετάλλευση των καταλοίπων πετρελαιοειδών περιέρχεται στα Ναυπηγεία που είχαν την πρόνοια και πρωτοβουλία, και φυσικά υπεβλήθησαν και στα έξοδα, για να ιδρύσουν σταθμό υποδοχής καταλοίπων.

Ανάμεσα στις νεώτερες και περισσότερο τελειοποιημένες εγκαταστάσεις, για την υποδοχή και έπεξεργασία του μίγματος των καταλοίπων, είναι τό έργοστάσιο - διύλιστήριο, στο λιμένα Γκότενμποργκ της Σουηδίας.

Τις εγκαταστάσεις αυτές που άρχισαν να λειτουργούν τό 1981, διαχειρίζονται τά ναυπηγεία της πόλεως τά CITYVARVET. Τό διύλιστήριο αυτό μπορεί να δεχθεί μίγμα καταλοίπων πετρελαίου και νερού κατευθείαν από τά πλοία, όπως έπίσης και από τις διάφορες βιομηχανίες. Τό έργοστάσιο - διύλιστήριο

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

ριο αυτό, που παραλαμβάνει έτησίως περίπου 500.000 κυβ. μέτρα καταλοίπων διαθέτει επίσης και χειρίζεται πολλές φορτηγίδες - πετρελαιοφόρες, οι οποίες συλλέγουν τα κατάλοιπα και το βρώμικο έρμα, από τα πλοία που είναι άγκυροβολημένα στα λιμάνια, φιόρδες, όρμους, ποτάμια κ.λπ. της Σουηδίας, που αναμένουν σειρά είτε για επισκευή στα εκεί ναυπηγεία, είτε για παροπλισμό. Παραβλεπόμενα πλοία μπορούν να καταβλήσουν - παραδώσουν, από την προβλήτα προς τις δεξαμενές, κατάλοιπα με ρυθμό 4.000 κ.μ. ωριαίως. Σύνθετες βρώμικο έρμα, γίνεται δεκτό σε δεξαμενές, χωρητικότητας εκάστη 10.000 κ.μ. Νερό αναμεμιγμένο με άργιό πετρέλαιο, σε μορφή γαλακτώματος, συλλέγεται σε ιδιαίτερη δεξαμενή χωρητικότητας 3.000 κ.μ. Δύο δίκτυα σωληνώσεων διαχωρισμού και έπεξεργασίας, είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα, με μία ικανότητα ροής 250 κ.μ. ωριαίως έκαστο. Τό ένα δίκτυο είναι κανονισμένο για χημική ύγροποίηση και διαχωρισμό, με τέλειο καταστάλαγμα του πετρελαίου, χρησιμοποιώντας αλουμίνιο και θειάφι.

Στή Λισαβόνα της Πορτογαλίας, η εταιρία «BOLIDEN INTERTRADE PORTUGAL» χειρίζεται και λειτουργεί μία εγκατάσταση κοντά στα ναυπηγεία LISNAVE, με ικανότητα έξυπνητωσης πλοίων μέχρι 500.000 τον. d.w., και βύθισμα έως 42 ποδών για να πλησιάσουν στις εγκαταστάσεις. Τό διυλιστήριο περιλαμβάνει δεξαμενές ύποδοχής των καταλοίπων «στριπαρίσματα» και του βρώμικου έρματος, με σύνολο χωρητικότητας 30.000 κ.μ. καταλοίπων, με ρυθμό ύποδοχής 4.000 κ.μ. ωριαίως. Επίσης διαθέτει σύστημα διαχωρισμού νερού/πετρελαίου ικανότητας 1.000 κ.μ. ωριαίως. Υπάρχει μονάς θέρμανσης του νερού για τό πλύσιμο των δεξαμενών των πλοίων, με ικανότητα 300 κ.μ. ωριαίως, σε μία θερμοκρασία 80 C, και όλα τα βρώμικα κατάλοιπα και «στριπαρίσματα», περιέχονται σε δεξαμενές των εγκαταστάσεων ξηράς. Η εταιρία LISNICO, που είναι δημιούργημα των ναυπηγείων LISNAVE, προσφέρει στα δεξαμενόπλοια - πελάτες της, υπηρεσίες «gas greening», πλύσιμο των δεξαμενών «tank cleaning», πλύσιμο με άργιό πετρέλαιο «cow» μέσα στο λιμάνι της Λισαβόνας κ.λπ. Ο καθαρισμός του πυθμένου των δεξαμενών μεγάλων και μικρών δεξαμενοπλοίων από τη λάσπη και βόρβορο, (sludge removal) γίνεται στο λιμάνι από ιδιωτικά συνεργεία (mobil gangs).

Τά ίδια ακριβώς συστήματα και άρχές έπικρατούν και στα ναυπηγεία της Ιαπωνίας, όπου τό τρομερά έπίπονο έργο, για τά ανθρώ-

πινα δεδομένα, του «sludge removal» γίνεται από ιδιωτικά συνεργεία δυναμικότητας 50 ανδρών που εργάζονται με έναλλασόμενες βάρδιες και σύμφωνα με τούς κανονισμούς λιμένος για την αντίρρηση.

Στό Ντουμπάι, η εταιρία «Σερβίς Μαρτίμ Πετρολιέρ» λειτουργεί και διαχειρίζεται τις εγκαταστάσεις καθαρισμού δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων, για λογαριασμό της εταιρίας «Ντουμπάι Ντάιντοκς». Η ίδια εταιρία, που είναι Γαλλική, λειτουργεί και διαχειρίζεται επίσης σταθμό καθαρισμού δεξαμενών δεξαμενοπλοίων στο λιμάνι της Βρέστης από τό έτος 1980. Οι ναυπηγικές εγκαταστάσεις του Ντουμπάι που τελούν σε πλήρη λειτουργία από τις άρχές του περασμένου Ιανουαρίου, μπορούν να δεχθούν πλοία χωρητικότητας μέχρι 600.000 τον. d.w. Δεξαμενόπλοια των 250.000 τον. d.w., μπορούν να άντλήσουν τά κατάλοιπά τους σε έννεα ώρες, και να άδειάσουν τις δεξαμενές καταλοίπων τούς καθώς και τις δεξαμενές καυσίμων, και να έκτελέσουν πλύσιμο και πρόγραμμα gas freeing και sludge removal μέσα σε 24 ώρες, από τό προσωπικό της προαναφερθείσας εταιρίας. Τά κατάλοιπα, μίγμα νερού/πετρελαίου, μπορούν να έπεξεργαστούν και να διαχωριστούν με ένα ρυθμό 450 τόννων μίγματος πετρελαίου/νερού, ωριαίως. Η προβλήτα όπου γίνεται τό πλύσιμο των δεξαμενών, διαθέτει γερανό - μπίγα άνυψώσεως των σωλήνων που συνδέουν τό πλοίο με τις εγκαταστάσεις ξηράς, για την άντληση των καυσίμων και των καταλοίπων, επίσης για παροχή από τη ξηρά προς τό πλοίο inert gas με χωριστή σωλήνα, και για άλλες έξυπνητσεις, σχετικά με τό ολοκληρωτικό gas free. Επίσης υπάρχουν δεξαμενές με ζεστό νερό, άντλίες με ζεστό νερό για τό πλύσιμο των δεξαμενών των καταλοίπων και καυσίμων. Καύσιμα και κατάλοιπα φορτίου πετρελαίου εκφορτώνονται έξω στις δεξαμενές των εγκαταστάσεων ξηράς, όπου και φυλάσσονται καταλλήλως, ώστε τά καύσιμα να έπαναφορτωθούν στο πλοίο, με τό πέρασ των έπισκευών, τά δέ κατάλοιπα τίθενται στη διάθεση της επιχείρησης για παραπέρα έκμετάλλευση. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι εγκαταστάσεις ξηράς είναι πλήρως έξοπλισμένες, με μοντέρνες εγκαταστάσεις και μηχανήματα, διαθέτουν δεξαμενές αποθήκευσης, διαχωριστήρες νερού/πετρελαίου, άντλιοστάσια κ.λπ.

Η φροντίδα για την ύποδοχή των καταλοίπων από τις κατάλληλες εγκαταστάσεις ξηράς, βοηθά στην επιτάχυνση της διάλυσης παλαιών πλοίων και άσφαλώς άντιοικονομικών πλέον, πράγμα που είναι μία άπόφα-

ση τόσο άναγκαία για την έπιστροφή της ναυλαγοράς σε κερδοφόρα έπίπεδα.

Στή πολυάσχολη βιομηχανική περιοχή διαλύσεως πλοίων, τή γνωστή Καοσιούγκ της Ταϊβάν, η Κυβέρνηση, λόγω των άυστηρών κανονισμών αντίρρησης, δέν επιτρέπει την κατασκευή εγκαταστάσεων ύποδοχής των πετρελαιοειδών καταλοίπων με τις κατάλληλες δεξαμενές και δίκτυα σωληνώσεων στη ξηρά, ώστε τά ύπό διάλυση δεξαμενόπλοια να παραδίδουν εκεί όλα τά κατάλοιπα από τό πλύσιμο και καθαρισμό των δεξαμενών. Φυσικά αυτό είναι μία κοντόφθαλμη πολιτική της Κυβέρνησης της Ταϊβάν, άφου ταυτόχρονα άπαιτεί από τά ύπό διάλυση δεξαμενόπλοια να φθάσουν στα χωρικά της ύδατα τελείως gasfree. Όπότε δημιουργείται τό εύλογο έρώτημα: τά πλοία τί θά τά κάνουν τά κατάλοιπα, και τά sludge removals; Ο νοών νοείτω.

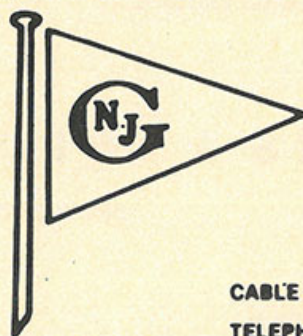
Ένώπιον αυτής της καταστάσεως, η Ιντερτάνκο, έισηγήθηκε τή κατασκευή πλωτών εγκαταστάσεων ύποδοχής καταλοίπων.

Η εταιρία JARDINE, MATHESON CO LTD, και τό παράρτημα αυτής στη Μανίλα, έχουν τώρα κατασκευάσει βάση ύποδοχής καταλοίπων, σχεδιασμένη και κατασκευασμένη, ειδικά για δεξαμενόπλοια, εύρισκόμενα προς τό τελευταίο τους ταξίδι προς τά διαλυτήρια της Ταϊβάν. Η Μανίλα των Φιλιππίνων, είναι τό πλησιέστερο λιμάνι προς την Καοσιούγκ με εγκαταστάσεις καθαρισμού, και εύρίσκεται σε ιδεώδη γεωγραφική θέση για τά πλοία εκείνα που έρχονται από την Ευρώπη, τή Μέση Άνατολή, ή τή Νοτιο-Άνατολική Άσία, για διάλυση στη Ταϊβάν.

Ο άριθμός των πωλήσεων πλοίων για διάλυση, ύπό τόν όρο «όπως είναι όπου είναι», έχει αύξηθει σημαντικά, και σύμφωνα με την Ιντερτάνκο, αυτές οι νέες εγκαταστάσεις και διευκολύνσεις προς τούς πλοιοκτήτες για τό τελικό gas free παρακινούν για περισσότερες πωλήσεις.

Για την πλήρη έπιτυχία του προγράμματος της MARPOL πρέπει ο Ι.Μ.Ο. να έπιτείνει τις προσπάθειες του προς τις Κυβερνήσεις όλων των ναυτικών Κρατών, να κατασκευάσουν σε όλους τούς λιμένες της δικαιοδοσίας τους εγκαταστάσεις παραλαβής καταλοίπων, μόνιμες εγκαταστάσεις στην ξηρά ή πλωτά συστήματα, ικανά να δεχθούν όλα τά κατάλοιπα, άκόμη και των μεγαλύτερων δεξαμενοπλοίων. Μόνον έτσι θά μπορούμε να πούμε ότι η MARPOL πέτυχε ολοκληρωτικά τό στόχο της, που είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

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

Δέκα δημιουργικά χρόνια συμπλήρωσε ή «Ρόγιαλ Κρουίζ Λάϊν»

Η «Ρόγιαλ Κρουίζ Λάϊν» είναι η ελληνική εταιρία κρουαζιεροπλοίων με την πιο μεγάλη απήχηση στην αγορά υψηλού τουρισμού των Ηνωμένων Πολιτειών. Αυτό σημαίνει για τον τόπο μας σοβαρή συναλλαγματική πρόσοδο, σταθερή ναυτεργατική απασχόληση με υψηλές αποδοχές, ειδικότερα για το ξενοδοχειακό τμήμα του προσωπικού της και προβολή της ελληνικής σημαίας και του ναυτιλιακού γοήτρου της χώρας μας, σε έναν από τους πιο δύσκολους και ανταγωνιστικούς στίβους αυτόν των διεθνών θαλασσίων περιηγήσεων.

Τά πεπραγμένα και οι αριθμοί της πρώτης δεκαετίας έπαληθεύουν αυτές τις διαπιστώσεις:

Από το 1974 που ιδρύθηκε κι άρχισε να λειτουργεί η «Ρόγιαλ Κρουίζ Λάϊν» κάτω από την εμπειρία και δυναμική εποπτεία του κ. Περικλή Παναγόπουλου και των συνεργατών του μέχρι και το 1983, εισηχθηκαν και δραματοποιήθηκαν 50.000.000 δολάρια για την κάλυψη μισθοδοσίας, λειτουργικών εξόδων γραφείων και επίσκεψών, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι δαπάνες μετασκευής στην Ελλάδα του δεύτερου υπερωκεανίου της εταιρίας, οι οποίες ξεπέρασαν τα 9 εκατ. δολάρια. Από πλευράς απασχολήσεως η «Ρόγιαλ Κρουίζ Λάϊν» παρέχει σταθερή εργασία σε 610 ναυτικούς και τους 12 μήνες του χρόνου, συμβάλλοντας έτσι στον περιορισμό της ανεργίας σε περίοδο ναυτεργατικής υποαπασχολήσεως, ενώ από πλευράς δραστηριότητας, τα δύο πλοία της Εταιρίας, παρουσιάζουν μία σταθερή υψηλότερη πληρότητα ή οποία για τον ετήσιο κύκλο κρουαζιερών σημαίνει 10.000 επιβάτες για το «Γκόλντεν Όντισ» και 20.000 επιβάτες για το «Ρόγιαλ Όντισ».

Πρόκειται για μία πελατεία υψηλής εισοδηματικής στάθμης που αντλείται βασικά από την αγορά των Ην. Πολιτειών όπου η φήμη της Εταιρίας έχει εδραιωθεί με έντυπωσιακό αποτέλεσμα. Σχετικά με αυτό αρκεί να τονίσουμε ότι περίπου το 40% των επιβατών της «Ρόγιαλ Κρουίζ Λάϊν» είναι επιβάτες οι οποίοι έχουν ήδη πραγματοποιήσει μία κρουαζιέρα με την Εταιρία στο παρελθόν, γεγονός που αποδεικνύει την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών επί των πλοίων και τον άρτιο προγραμματισμό των εκτελουμένων κρουαζιερών. Ακόμη, για τις πωλήσεις στις Ην. Πολιτείες, φαίνεται να έχει παίξει σημαντικό ρόλο και η επιτυχής αντιμετώπιση των αυστηρών ετήσιων ελέγχων της Coast Guard και των άλλων αρμοδίων υπηρεσιών που παρακολουθούν όλα τα κρουαζιερόπλοια που δραστηριοποιούνται στον αμερικανικό χώρο.

Η «Ρόγιαλ Κρουίζ Λάϊν» ξεκίνησε τη σταδιοδρομία της το 1974 με το πολυτελές κρουαζιερόπλοιο «Γκόλντεν Όντισ» 10.500 τον. γκρό, το πρώτο εξ ύπαρξης ναυπηγμένο ελληνικό πλοίο, που ανανέωσε την ελληνική παρουσία στο δύσκολο στίβο της Καριβικής. Από το 1982 στη δύναμη της Εταιρίας προσετέθη και δεύτερη μονάδα, το εικονιζόμενο υπερωκεάνιο «Ρόγιαλ Όντισ» 25.500 τον. γκρό, πρώην «Δόρικ», της «Χόμ



Λάϊν», το οποίο μετά από ευρύτατες μετασκευές που έγιναν σε χρόνο ρεκόρ στο Πέραμα, εισηχθηκε στην αγορά σαν το μεγαλύτερο υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοιο.

Και τα δύο πλοία, κάτω από μία άψογη επιχειρηματική οργάνωση, επίλεκτο πλήρωμα, δυναμική πρακτόρευση στην αμερικανική και γενικότερα διεθνή αγορά και με εύφανα στην σύνθεση και την πρωτοτυπία τους προγράμματα κρουαζιερών, εδραίωσαν την παρουσία της ελληνικής σημαίας στο διεθνή χώρο, σε περίοδο που αυτή άρχισε να συστέλλεται, κάτω από τον δεινό ανταγωνισμό ισχυρών ξένων αντιπάλων που διεκδικούν την αμερικανική κυρίως πελατεία (τό 75% της παγκόσμιας αγοράς στον τομέα των κρουαζιερών) με σύγχρονες μεγάλες μονάδες, τεραστίων επενδύσεων.

Έτσι η «Ρόγιαλ Κρουίζ Λάϊν» ανανέωσε τα προγράμματά της με περιηγήσεις μέσω διώρυγας του Παναμά, Μεξικό κ.λπ. ενώ στη φετινή χειμερινή περίοδο, εγκαινίασε με το «Γκόλντεν Όντισ» πολυήμερες περιηγήσεις μέχρι και 28 ημερών, στην Άπω Άνατολή με προσηγγίσεις στο Χόγκ Κόγκ, στη Σιγκαπούρη, στο Μπαλί, στη Μανίλα κ.λπ. Ήταν ένα πρωτοποριακό έγχείρημα, που βρήκε άμέσως έντυπωσιακή απήχηση στη διεθνή αγορά σε τρόπο ώστε από τώρα το «Γκόλντεν Όντισ» να έχει καλύψει ένα μεγάλο ποσοστό των θέσεων του για την προσεχή χειμερινή περίοδο.

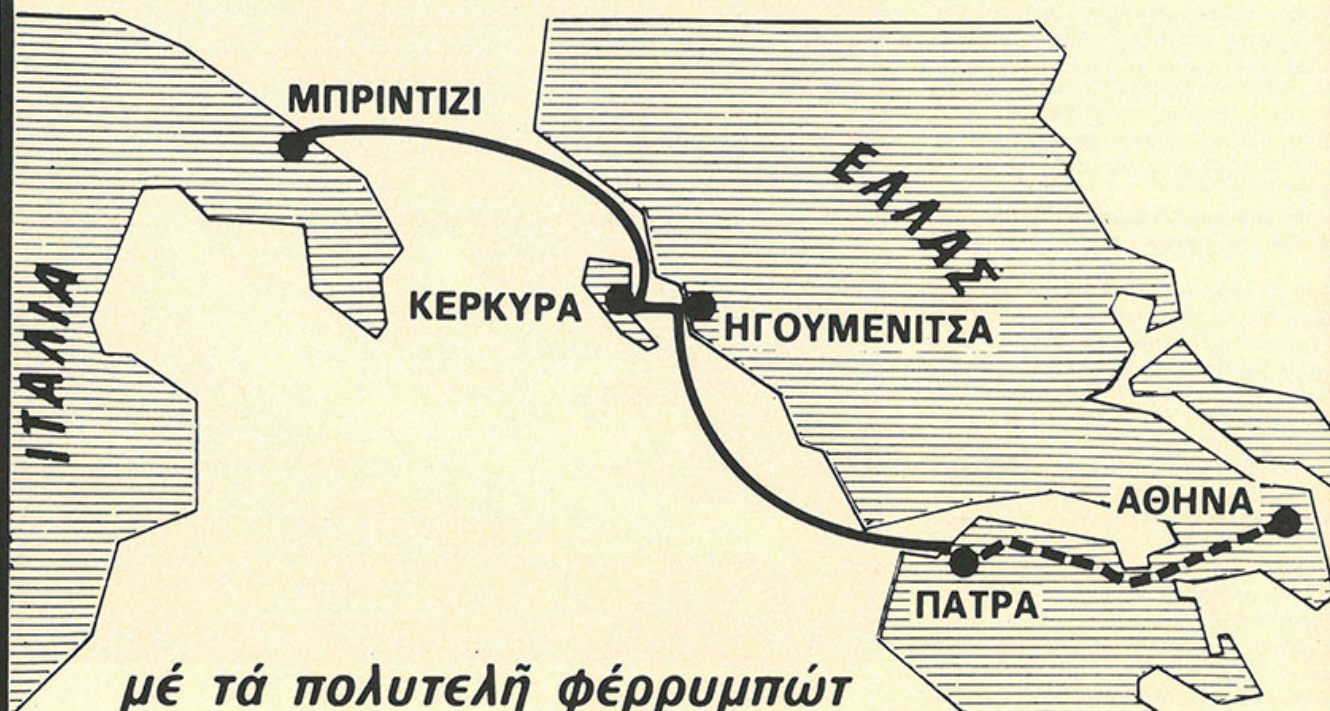
Μία τόσο έντυπωσιακή επιτυχία σε έναν τόσο δύσκολο και εύπαθο χώρο, όπως είναι

αυτός του διεθνούς κρουιζινγκ, δεν είναι αποτέλεσμα ούτε τύχης, ούτε απλών συμπτώσεων. Το μυστικό της θα πρέπει να αναζητηθεί στη διορατικότητα, τη γνώση του είδους αυτού της ναυτιλιακής εκμεταλλεύσεως και στη σύγχρονη οργάνωση. Όλα αυτά σημαίνουν μία νοοτροπία που στη βάση της υπάρχει η αρχή: «Απόλυτος σεβασμός στον επιβάτη». Φροντίδα δηλαδή για το υψηλό στάνταρντ ενδιαίτησεως, για την άψογη λειτουργία του ξενοδοχειακού τμήματος πάνω στα δύο πλοία, για τη μεγάλη συνέπεια στη τήρηση των προγραμμάτων, για τις άρτια οργανωμένες εκδρομές, για το υψηλό επίπεδο ψυχαγωγίας, για την άπρόσκοπτη λειτουργία ενός εύφους συνδυασμού αεροπορικής μεταφοράς και θαλασσίας περιηγήσεως που αντιπροσωπεύει ο ενιαίος ναύλος. Κι ακόμη, για την θερμή, οικεία, και φιλόξενη ατμόσφαιρα που ένα άκαματο πλήρωμα εξασφαλίζει σε αμφότερα τα σκάφη.

Ήδη τα δύο πλοία της «Ρόγιαλ Κρουίζ Λάϊν» εκτελούν τις ανοιξιάτικες και καλοκαιρινές περιηγήσεις τους, με την ίδια μεγάλη πληρότητα. Συγκεκριμένα, το «Γκόλντεν Όντισ» από τις 30 Απριλίου μέχρι τις 12 Νοεμβρίου θα εκτελέσει 16 περιηγήσεις στον Μεσογειακό χώρο με άφετηρίες τον Πειραιά τη Νίκαια και τη Βενετία και το «Ρόγιαλ Όντισ» από τις 26 Μαρτίου μέχρι και τις 23 Οκτωβρίου, 16 περιηγήσεις με άφετηρίες τον Πειραιά και το Λονδίνο και προσεγγίσεις στη Μεσόγειο και στη Βόρειο Θάλασσα και Σκανδιναβία μέχρι και το Λένινγκραντ.

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

ΟΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Η MITSUI-OSK ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕ 100 ΧΡΟΝΙΑ
ΖΩΗΣ

Μιά από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες της Ιαπωνίας, η Mitsui - OSK γιόρτασε φέτος τον Άπριλη την πρώτη εκατονταετία της. Οι ρίζες της ανατρέχουν πράγματι στο έτος 1884, όποτε ιδρύθηκε αφενός η Osaka Shosen Kaisha (OSK) από ένα γκρουπ έφοπλιστών της νήσου Seto και η εταιρία Mitsui & Co. που είχε αρχίσει από το 1879 να μεταφέρει γιαπωνέζικο κάρβουνο. Καθώς την εποχή εκείνη η Ιαπωνία αναδυσόταν στη διεθνή επιφάνεια ύστερα από 250 χρόνια αυτοαπομόνωσης, οι εταιρίες αυτές προόδευσαν στα πλαίσια ενός προγράμματος εκβιομηχανισμού που ενόχλησε παντοiotρόπως μία χώρα με ελαχίστους φυσικούς πόρους. Χωρίς δικό της κάρβουνο, χωρίς σιδηρομέταλλευμα και χωρίς πετρέλαιο, η Ιαπωνία εξάρτουσε σχεδόν εξ ολοκλήρου την επιβίωσή της απ' το εξωτερικό.

Στη σημερινή όμως θέση της η Mitsui - OSK δεν έφτασε χωρίς δυσκολίες και εμπόδια. Στο δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και οι δύο εταιρίες μαζί έχασαν 312 πλοία 1.320.000 τόννων καθώς και πάνω από 6.000 ανθρώπους τους και μετά τη λήξη του πολέμου είχαν φθάσει στο χείλος της καταστροφής. Καρκινοβατώντας έφθασαν ως το 1964, όποτε οι δύο εταιρίες ανήλθαν πάλι στην επιφάνεια κάτω από το κυβερνητικό πρόγραμμα της βιομηχανικής ανάπτυξης και έβαλαν τις βάσεις για μία κοινή και εκσυγχρονισμένη ναυτιλιακή επιχείρηση. Η συγχώνευση αυτή ένωσε τη δύναμη των λάινερς της OSK με την πείρα των τράμπς της Mitsui και έφεραν σύντομα τη Mitsui - OSK στην παντοδύναμη θέση που κατέχει σήμερα στην Ιαπωνική βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών. Με την επέκτασή της στους τομείς των κοντινών και των εξειδικευμένων μεταφορών συνέχισε τη ραγδαία ανάπτυξη της, σε σημείο ώστε να τετραπλασιάσει το στόλο που υπήρχε την ημέρα της συγχώνευσης και να καταλάβει αδιαφιλονίκητα τη θέση της ως μία από τις «έξι μεγάλες» έφοπλιστικές εταιρίες της χώρας.

Παρ' όλα αυτά η Mitsui - OSK δεν έπαψε ν' αντιμετωπίζει δύσκολα προβλήματα μέσα στη σημερινή οικονομική δομή του κόσμου. Βασίζόμενη σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση απηλλαγμένη από προκλήσεις όπως ο συνδυασμός της οικονομικής ύφεσης και της άσταθειας των τιμών πετρελαίου, βρέθηκε αναγκασμένη να εντείνει την αποδοτικότητα της προς κάθε πλευρά, στη θάλασσα και στη στεριά για να ανταπεξέλθει στις περι-

στάσεις. Παρά τη μικρή ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας σαν συνέπεια της οικονομικής αναρρώσεως των ΗΠΑ, το πρόβλημα της έμπορικης προστριβής μεταξύ των βιομηχανοποιημένων χωρών και των τεραστίων χρεών του υπό ανάπτυξη κόσμου, εξακολουθεί επιμόνως. Οι παγκόσμιες μεταφορές των χύμα φορτίων μειώθηκαν κατά δραματικό τρόπο, ενώ συγχρόνως η παγκόσμια αγορά πλήττεται από τη χρόνια υπερπροσφορά χωρητικότητας που επιτείνει η συνεχής αύξηση των στόλων των υπό ανάπτυξη χωρών και των χωρών της Άνατολικής Εύρωπης. Η διαταραχή αυτή στην ισοροπία προσφοράς και ζήτησης συνιστά ίσως την κυριώτερη αιτία της επίμονης ναυτιλιακής στασιμότητας. Παράλληλα στην περαιτέρω ύφεση συνέβαλαν: οι μειωμένες τιμές ναύλων από τους έφοπλιστές του τρίτου κόσμου και της Άνατολικής Εύρωπης, η σχετική αδυναμία των Κόνφερανς να σταθεροποιήσουν τους ναύλους, η νέα ναυτιλιακή πολιτική των ΗΠΑ που επιτείνει το συναγωνισμό στις γραμμές της Βορ. Άμερικής και ο Κώδιξ Συμπεριφοράς των Κόνφερανς.

Την έτσι δημιουργούμενη κατάσταση όχι μόνο δεν ύποτιμα η Mitsui-OSK αλλά αντίθετα είναι αποφασισμένη να αντιμετωπίσει με την προσαρμογή της στις βασικές αλλαγές της σύγχρονης ναυλαγοράς. Και το πρώτο μέτρο υπήρξε η συνολική αύξηση της αποδοτικότητας με ιδιαίτερη ένταση στην εκμετάλλευση των πλοίων και στην παροχή υπηρεσιών. Στόν τομέα της εκμετάλλευσης, βασικό ρόλο παίζει η οικονομία στα καύσιμα, δεδομένου ότι στο διάστημα της τελευταίας δεκαετίας, υπερδιπλασιάστηκε η αναλογία του πετρελαίου στο κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου. Προς το σκοπό αυτό ιδρύθηκε το 1982 το Κέντρο Έρευνών Ναυτιλιακής Τεχνολογίας, ενώ επισπεύδεται η εφαρμογή διαφόρων νέων μεθόδων, όπως η υιοθέτηση οικονομικότερων δηζελομηχανών, η χρησιμοποίηση εξοπλισμού καταναλισκόντος πετρέλαιο χαμηλών βαθμών, η χρησιμοποίηση συστημάτων εξοικονομίσσεως ενέργειας (θερμικά κέντρα, ειδικοί έλικες, σχήμα γάστρας κ.λπ.) και ακόμη η έπιλογή εύνοϊκωτέρων γραμμών.

Στόν τομέα εξυπηρέτησε των πελατών η εταιρία προσπαθεί να προσαρμόζει συνεχώς τις παρεχόμενες υπηρεσίες προς τις απαιτήσεις των πελατών της. Έπειδή οι φορτωτά έχουν τεράστια περιθώρια έπιλογής, η Mitsui-OSK εγκατέστησε ήδη ένα έκτετα-

μένο δίκτυο συνδυασμένων χερσαίων μεταφορών και έτοιμάζει τώρα δίκτυο αεροπορικών μεταφορών. Συγχρόνως επεκτείνει το δίκτυο των παραδοσιακών τακτικών γραμμών της. Έτσι από πέρσι πρόσθεσε αρκετές νέες γραμμές περιλαμβανομένης της συνδέσεως Άνω Άνατολής - Δυτ. Άκτής Η.Π.Α.

Σήμερα η Mitsui-OSK εκτός από τις παραδοσιακές θαλάσσιες μεταφορές έχει επεκτείνει τη δραστηριότητά της και σε όλους σχεδόν τους παραπλησίους τομείς. Έτσι διαθέτει υπηρεσίες πρακτορεύσεως, ναυλομεσιτικές, αποθηκευτικές, ασφαλιστικές, λιμενικών μεταφορών και συνδυασμένων θαλασσίων - χερσαίων και αεροπορικών μεταφορών. Το προσωπικό της ανέρχεται σε 3.500 άτομα εξ ών τα δύο τρίτα είναι ναυτικοί. Οι μετοχές της παίζονται στα χρηματιστήρια των 8 μεγαλύτερων πόλεων της χώρας, εις δε το εξωτερικό στα χρηματιστήρια της Φραγκφούρτης, Βρυξελλών και Άμβερσας. Κυκλοφορούν 796.08 έκατομ. μετοχών με κεφάλαιο 39,804.4 έκατ. γιέν.

Στις 30 Σεπτεμβρίου του 1983 ο στόλος της περιελάμβανε 261 πλοία συνολικού τοννάζ 9.03 έκατ. τον. d.w. Στόν τομέα των τράμπς και των εξειδικευμένων σκαφών ανήκουν 157 μονάδες συνολικού τοννάζ 5.349.662 τον. d.w. εξ ών 70 όχηματοφόρα (736.238), 19 μπάλκερς-όχηματοφόρα (495.903), 10 μεταλλευματοφόρα (1.417.168), 10 μικτά (1.063.610), 34 μπάλκ - κάρριερς (1.096.086), 12 μεταφορές ξυλείας (510.929) και 2 ειδικών μεταφορών (29.728). Στόν τομέα των τακτικών γραμμών η Mitsui-OSK εξυπηρετεί σήμερα 300 λιμάνια σε 100 χώρες με 40 διαφορετικές γραμμές, οι όποιες καλύπτουν όλόκληρο τον κόσμο.

Για να γιορτάσει τα 100 χρόνια της η Mitsui-OSK όργάνωσε έφέτος ειδικές εκδηλώσεις μεταξύ των οποίων η προσφορά δωρεάν κρουαζιερών για παιδιά και μαθητές με έπιβατηγό πλοίο της, η κυκλοφορία τεύχους με την ιστορία της εταιρίας και η διανομή δίσκων με τραγούδια όλου του κόσμου άναφερόμενα στη θάλασσα και στα λιμάνια. Σε μία δε γιορταστική συγκέντρωση στις 2 Άπριλιου ο Πρόεδρος αυτής άπευθυνόμενος προς τους ύπαλλήλους και ναυτικούς της εταιρίας τούς έιπε ότι το μέλλον της εξαρτάται από αυτούς και ότι με την προύπόθεση της συνεργασίας τους η Έταιρία άποδέχεται την πρόκληση για μία δεύτερη εκατονταετία.

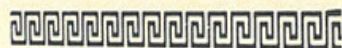
COULOUTHROS LTD.

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



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.

6518

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

After Hrs Tel.

523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
'Αριθ. 2735/1983

Πρόεδρος: Θ. Τζέμος
Δικηγόροι: 'Ι. Παληός, Κ. 'Ανδρεόπουλος,
'Αριστ. Μιχαλάκης

Θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων — Έφαρμογή του ελληνικού ουσιαστικού δικαίου — 'Απώλεια μέρους των πραγμάτων που φορτώθηκαν στο κατάρωμα — Ρήτρα της φορτωτικής απαλλακτική του μεταφορέα για την απώλεια — Συνέπειες — Θαλάσσιο συμβεβηκός — Πότε υπάρχει — Περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα κατά δέμα ή μονάδα.

Η ρήτρα που απαλλάσσει τον μεταφορέα από κάθε ευθύνη για την απώλεια ή ζημία των πραγμάτων που φορτώθηκαν στο κατάρωμα, δεν έχει την έννοια ότι ο μεταφορέας δεν είναι υποχρεωμένος να μεριμνήσσει για την καλή στοιβάση και προφύλαξη του φορτίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Σύμφωνα με το άρθρ. 144 ΚΙΝΔ το θαλάσσιο συμβεβηκός απαλλάσσει τον μεταφορέα όταν είναι απρόβλεπτο και ασυνήθιστο για τη θαλάσσια περιοχή που συνέβη ή απώλεια ή ζημία του φορτίου.

Ο μεταφορέας δεν μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του όταν η φορτωτική προσδιορίζει με τόση ακρίβεια το φορτίο, ώστε να κάμνει φανερό το είδος και την κατά δέμα αξία του.

Επειδή, η υπό κρίσιν αίτηση, διώκουσα, κατ'έκτιμήσιν των εν αυτή διαλαμβανόμενων, όπως, προς αποτροπήν επικειμένου κινδύνου, διαταχθή ως ασφαλιστικόν μέτρον ή συντηρητική κατάσχεσις του εν Ράδα Πειραιώς ναυλοχούντος, υπό σημαίαν Σαουδικής 'Αραβίας, φορτηγού πλοίου της καθ'ής «S.E.» προς εξασφάλισιν της κατά της τελευταίας απαιτήσεως της αιτούσης, προερχομένης εξ ελλείμμα-

τος φορτίου ηλεκτρικών πόλων και εκ της συμβάσεως θαλασσίας μεταφοράς, άλλως αδικοπραξίας, παραδεκτώς και αρμοδίως εισαγομένη ενώπιον του Δικαστηρίου τούτου, προς εκδίκασιν, δικάζοντος κατά την διαδικασίαν των ασφαλιστικών μέτρων (άρθρα 40, 682, 683, 686, 707, 709 Κ.Πολ.Δ.), νόμω βάσιμος παρίσταται — κατ'έφαρμογήν του ελληνικού ουσιαστικού δικαίου, όπερ άμφοτέροι αι διάδικοι ρητώς επικαλούνται ως του εξ όλων των ειδικών συνθηκών αρμόζοντος τοιούτου και εν πάση περιπτώσει όπωσδήποτε εφαρμοζομένου ως κατωτέρω ειδικότερον έκτεθήςεται, — έρειδομένη επί των διατάξεων των άρθρων 25 παρ. 2 Α.Κ., 40, 44, 84, 106, 107, 108, 111, 134, 135, 138, 139, 172 έπ. του ΚΙΝΔ άλλως 26, 914, 922 του Α.Κ. και περαιτέρω έρευνήτέα.

Επειδή εκ των καταθέσεων των ενόρκως έπ' άκροατηρίου έξετασθέντων μαρτύρων «Ε.Ν.» και «Κ.Π.» απάντων των επικαλουμένων και προσκομιζομένων έγγραφων, των ισχυρισμών των διαδίκων και της εν γένει διαδικασίας, έπιθανολογήθησαν, κατά την κρίσιν του Δικαστηρίου τούτου, τά ακόλουθα: Τήν 31.12.1981 έφορτώθη υπό της εταιρίας «L» εις Βρέμη Γερμανίας επί του υπό Σαουδαραβικήν σημαίαν φορτηγού πλοίου (ιδιοκτησίας και έκμεταλλεύσεως) της καθ'ής έταιρίας «S.E.» (νύν ναυλοχούντος εις Ράδαν Πειραιώς), ένεργούσης της ρηθείσης εταιρίας, ως πράκτορος διά λογαριασμόν της ηλεκτρικής εταιρίας του Βασιλείου της Σαουδικής 'Αραβίας, και ως φορτωτριάς, μέσω των εν Βρέμη πρακτόρων αυτής «H.M.S.», φορτίον εκ 412 δεμάτων ηλεκτρικών πόλων (bundless of poles) προς μεταφοράν εις Τζέντα Σαουδικής 'Αραβίας.

Παραλήπτρια και κυρία του, ως άνω, φορτίου εξ αγοράς, έτύγχανε ή αιτούσα εταιρία υπό την έπωνυμίαν «The Electricity Corporation of the Kingdom of Saudi Arabia». Άμα τη φορτώσει, έξεδόθη υπό του πλοιάρχου του ρηθέντος πλοίου ή ύπ' αριθ-

μόν 005/31.12.1981 φορτωτική (Liner Bill of Lading) εις διαταγήν της φορτωτριάς, ήτις ήτο καθαρά και άνευ παρατηρήσεων πλήν φερούσης την σημείωσιν (ρήτραν) ότι «221 δέματα έφορτώθησαν επί του καταστρώματος του πλοίου άνευ οίασδήποτε ευθύνης δι' άπώλειαν ή ζημίαν ή ότιδήποτε καθ' οίοδήποτε τρόπον και άν έπροξενήθησαν», ήτις όμως, ρήτρα, ειρήσθω, δεν απαλλάσσει την έκναυλώτριαν της υποχρεώσεως να έπιμεληθή διά την καλήν στοιβάσιν και δή την προφύλαξιν του φορτίου κατά την διάρκειαν του ταξιδιού (πρβλ. και Σ. Σ τ α υ ρ ο π ο ύ λ ο υ, Έρμ. Έμπορ. και Ναυτικού Δικαίου ύπ' άρθρον 114 2B και ΕΝΔ 7. σ. 21) όμοίως πρβλ. AD HOC CASE Close Solvents Co. SS California 1946 A.M.C. Iefiw W. Tetley Marine Cargo Claims σ. 192 και αύτόθι λοιπήν 'Αγγλικήν, 'Αμερικανικήν και Καναδικήν νομολογίαν άποφανθείσαν όμοίως, ήτοι ότι «where goods are shipped on deck at shipper's risk, the carrier is not relieved of due care and attention toward the cargo...». Μετά τόν άπόπλουν του πλοίου και καθ' όν χρόνον τούτο διά του Βισκαϊκού Κόλπου κατηυθύνετο εις τόν λιμένα προορισμού του και δή κατά τό από 9-1 έως 12-1-1982 χρονικόν διάστημα, συνήντησε κακοκαιρίαν και ισχυρούς άνέμους έντάσεως 8-9 της κλίματος Bau- fort. Συνεπεία της προδιαληφθείσης κακοκαιρίας, προεκήληθ μεγάλος κυματισμός ου ένεκα τό επί του καταστρώματος ένατεθειμένον φορτίον ήρξατο κινούμενον και μετατοπιζόμενον, μέ άποτέλεσμα οι (μή άνθεκτικοί, συνεπεία έπιδειχθείσης άμελείας υπό των υπό της καθ'ής προστηθέντων όργάνων στοιβάσεως, όσον άφορά την έπιλογήν των και ουχί καταλλήλων διά τά συνθήκας του συγκεκριμένου ταξιδιού και του είδους του φορτίου) ξύλινοι όρθοστάται συγκρατήσεως των πυλώνων να καταρρεύσουν και μέρος του φορτίου εξ 785 τεμαχίων ηλεκτρικών πόλων, αξίας — κατά τόν χρόνον της εκφορτώσεώς του εις τόν λιμένα προορισμού εις Τζέντα της Σαουδαραβίας — 1.108.166, Ριάλς (Σαουδαραβίας) ή 26.470.000 δραχμών να καταπέση εις την θάλασσαν και να άπωλεσθή, ύποστάσης ούτω της αιτούσης ίσοπόσου ζη-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

μίας υπαιτιότητας και των οργάνων της καθ' ης. Περαιτέρω επιθανολογήθη ότι η κατά τά άνω ένσκήψασα κακοκαιρία δέν άπετέλει άσύνηθες και άπρόβλεπτον θαλάσσιον συμβεβηκός διά τήν θαλασσίαν περιοχήν του Βισκαϊκού κόλπου — ως ή καθ' ης ύποστηρίζει, διώκουσα τήν άπαλλαγήν της υπό τήν ύποχρέωσιν άποζημιώσεως της αίτούσης — κατ' άρθρον 144 ΚΙΝΔ, καθόσον τοιαύται καιρικά συνθήκαι, κατά μήνα 'Ιανουάριον, λόγω της παρατηρουμένης συγκρούσεως βορείων και θερμών νοτίων ρευμάτων άνέμων, της όποίας συνέπεια είναι ή δημιουργία των προπεριγραφεισών δυσμενών συνθηκών, είναι γνωσταί εις τούς άπανταχού ναυτικούς και διή εις τόν πλοίαρχον και τό πλήρωμα του πλοίου της καθ' ης, δυνάμεναι ούτω νά προβλεφθούν ύπ' αυτών (πρβλ. ad hoc 'Εφ. Πειρ. 68/1982 ΕΝΔ 10 σ. 283, 175/1979 ΠειρΝ 1 σ. 236 έπ., Μ. Πρ. Πειρ. 3700/19789 και 2491/1980 άδημ. εις νομικά περιοδικά, όμοίως Ε. R. Hardy Ivamy, Marine Insurance 1974 σ. 149 έπ., Payne and Ivamy, Carriage of goods by sea 1972 σ. 131 έπ., Lord Chorley Shipping Law 6 έκδ. σ. 138, 139, 245, Scrutton on Charter parties 17 έκδ. 1964 σ. 224 έπ.... «which could not be foreseen and guarded against, by the shipowner his servants και W. Tetley, Marine cargo claims σ. 117 και ad hoc άπόφασιν (case) the AS-SUNZIONE (1956) δημοσιευθείσαν εις Lloyd's Rep. 468 AT P. 470 εις έν αναφέρεται ότι πλοϊον διαπλέον τόν Βισκαϊκόν Κόλπον τήν 24.10.1949 συνήντησε άνέμους και βαριά καταιγίδα «... a storm of Great severity», άτινα όμως καιρικά φαινόμενα έκρίθησαν ως συνήθη και άναμενόμενα διά τόν, ως άνω, τόπον και χρόνον... was any worse than must reasonably be expected in the bay of biscay, having regard to the time of year...).

'Ως έκ τούτου επεβάλλετο ή έκ μέρους των άνωτέρω οργάνων της καθ' ης, έτι πλέον, λήψις προσθέτων μέτρων ήτοι πέρα των συνήθων τοιούτων ασφαλείας του φορτίου επί του καταστρώματος, έφ' όσον τούτο έ-

πρόκειτο νά διαπλεύση, τήν, ως ειρήται, θαλασσίαν επικίνδυνον περιοχήν, κατά τόν προαναφερθέντα χρόνον, άτινα μέτρα όμως δέν έλήφθησαν και διή δέν έλαβεν χώραν πρόσδεσις δυνατή του φορτίου, ώστε νά μή μετακινείται, σθεναρή ύποστήριξι των πυλώνων και συνεχής παρακολούθησις τούτου (φορτίου), ώστε νά προλαμβάνεται τυχόν άπότομος μετακίνησις του και έπομένως ευθύνεται ή καθ' ης διά τήν άπώλειαν του φορτίου της αίτούσης και ύπό τά δεδομένα ταύτα ουσία άβάσιμος κρίνεται πλέον ή υπό της καθ' ης προταθείσα ένστασις θαλασσίον συμβεβηκός, σκοπούσα νά άναιρέση τήν, πρόσ άποζημιώσιν της, ως άνω, αίτούσης, ύποχρέωσις της. Περαιτέρω και ό ίσχυρισμός της καθ' ης ότι και έν περιπτώσει έτι τυχόν ευθύνης της εις άποζημιώσιν της αίτούσης και πάλιν αυτη (άποζημιώσις) δέν δύναται νά ύπερβή τό ποσόν των 8.000 δραχμών κατά τεμάχιον (μονάδα φορτίου), κατ' άρθρον 141 ΚΙΝΔ, τυγχάνει άβάσιμος και άπορριπτέος, καθ' όσον έκ των αυτών, ως άνω, άποδεικτικών στοιχείων επιθανολογήθη άφ' ένόσ μέν ότι οι «ήλεκτρικοί πόλοι» ήσαν συσκευασμένοι εις δέματα εις τά όποια όμως τό περιεχόμενον ήτο λίαν ευδιάκριτον (πρβλ. Σ τ α υ ρ ό π ο υ λ ο υ, ένθ., άνωτ. σ. 410 ύπ' άρθρον 141 έδ. γ. W. Tetley ένθ. άνωτ. σ. 234 έπ. και αυτόθι 'Αμερικανικήν, 'Αγγλικήν, Γαλλικήν και Καναδικήν νομολογίαν), άφ' έτέρου δέ έκ των έγγραφων στοιχείων της προσκομιζόμενης φορτωτικής προκύπτει ότι έν αυτη προσδιορίζεται τοσοούτον έπακριβώς τό, ως άνω, φορτίον και τό περιεχόμενον των δεμάτων, ώστε καθίσταται έμφανές τόσον τό είδος του τελευταίου όσον και ή ύπερτέρα των 8.000 δραχμών κατά δέμα αξία του, ώστε νά μή δύναται νά τύχη έφαρμογής έν προκειμένω τό προρηθέν άρθρον 141 ΚΙΝΔ (πρβλ. ad hoc Πολ. Πρωτ. Πειρ. 131/83 Ε.Ν.Δ. 10 σ. 296). Ειρήσθω περαιτέρω ότι 1) ό ύπ' αριθ. 3 όρος της φορτωτικής δι' ού συμφωνείται ή δικαιοδοσία των δικαστηρίων της χώρας ένθα ό μεταφορέυς έχει

τήν πράγματι κυρίαν έδραν της έπιχειρηματικής του δραστηριότητας και όρίζεται περαιτέρω ότι «τό δίκαιον αυτης της χώρας θά έφαρμόζεται έκτός έάν προβλέπεται άλλως εις τήν παρούσαν» συνηγορεί ύπέρ της ρητής έφαρμογής του 'Ελληνικού Δικαίου, ως διέποντος τήν σύμβασιν μεταφοράς δικαίου, έφ' όσον μάλιστα ή καθ' ης έχει και τήν ουσιαστικήν έδραν των έπιχειρηματικών δραστηριοτήτων της έν Πειραιεί, ήτοι του δικαίου της κυρίας έδρας του νομικού προσώπου της μεταφορέως, 2) ή αίτούσα, συμφώνως προς τό 'Αγγλικόν δίκαιον ούτινος ή έφαρμογή συνεφωνήθη μεταξύ των συμβαλλομένων (άρθρον 25 παρ. 1 του Α.Κ.) έγγράφως, και όπερ διέπει τήν σύμβασιν άσφαλίσεως αυτης, καταρτιθείσης έν Λονδίνω (πρβλ. προσκομιζόμενον έντυπον ύποκαταστάσεως) μετά πλειάδος 'Αγγλικών 'Ασφαλιστικών εταιριών, νομιμοποιείται ένεργητικώς εις τήν έγερσιν της υπό κρίσιν αίτήσεως (πρβλ. και Α.Π. 276/1982 ΕΝΔ 10 σ. 275 και Η. Ivamy ένθ. άνωτ. σ. 481, Α. Primer (by H. Turner) The principles of marine insurance 6η έκδ. σ. 48, Μ. Chalmers (by H. Ivamy) 7η έκδοσις Marine Insurance Act 1906 σ. 124 έπ.) έπ' όνόματις της, περί ού έξ άλλου γεγονότος ή καθ' ης δέν άντιτείνει. Όμοίως άρκούντως επιθανολογήθη έκ των προαναφερθέντων στοιχείων ότι ή καθ' ης ως μοναδικόν περιουσιακόν στοιχείον, νύν, έχει τό ρηθέν πλοϊον της, όπερ ναυλοχεί έν Πειραιεί, στερείται δέ λοιπών έμφανών περιουσιακών στοιχείων, διό και συντρέχει, έν προκειμένω, περίπτωσις, δικαιολογούσα τήν λήψιν του αίτουμένου άσφαλιστικού μέτρου, άνευ του όποιου ή ίκανοποίησης της έκτεθείσης νομίμου άπαιτήσεως της αίτούσης έξ 1.108.166 Ριάλς Σ.Α. ή 26.470.000 δραχμών, άνερχομένης μετά των τόκων και πιθανών έξόδων εις τό ποσόν των τριάκοντα έκατομμυρίων (30.000.000) δραχμών θά καταστή προβληματική.

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





ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Νέες ναυπηγήσεις

Η αιγυπτιακή κρατική ναυτιλιακή εταιρία εξετάζει προσφορές νοτιοκορεατικών ναυπηγείων για την κατασκευή τεσσάρων μπάλκ κάρριερς και τεσσάρων φορτηγών κοντεϊνερπλοίων.

Σύμφωνα με δηλώσεις του προέδρου της «Egyptian National Navigation, από της ιδρύσεως της εταιρίας, τον Νοέμβριο του 1981, μέχρι σήμερα, έχει ναυλώσει περί τα 130 ξένα σκάφη για τη μεταφορά πλέον των 5 εκατομ. τόννων δημητριακών από τις ξένες αγορές και η ναυπήγηση νέων πλοίων κρίνεται συμφέρουσα και απαραίτητη από κάθε σκοπιά.

Όπως είναι γνωστό, οι αιγυπτιακή κρατική εταιρία παρήγγειλε πριν δέκα μήνες στην «Χιουντάι» την κατασκευή έξι μπάλκ κάρριερς, το πρώτο από τα οποία ονομάζεται «Alwade Alagdeed» 32.000 τόν. d.w. και πρόκειται να παραδοθεί τον προσεχή Νοέμβριο. Όπως πιστεύεται και οι νέες της ναυπηγήσεις που αναφέρονται σε μπάλκ κάρριερς 25.000 και 35.000 τόν. d.w. και κοντεϊνερπλοία της τάξεως των 15-18.000 τόν. d.w. θα άναυθεν στην ίδια ναυπηγεία της Νοτ. Κορέας.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥΊΑ

Ναυπηγήσεις για Κίνα και Ρωσία

Αθόρυβα, τα ναυπηγεία της γειτονικής χώρας προχωρούν, παρά την κάμψη που μαρτυρεί την διεθνή ναυπηγική βιομηχανία, σε ναυπηγήσεις για εξαγωγή. Τα ναυπηγεία της «3ης Μαΐου» παρέδωσαν ήδη στην «Τσάινα Σίπινγκ» του Πεκίνου, το πρώτο από τρία δομικά φορτηγά πολλαπλής χρήσεως, με δυνατότητα μεταφοράς 24.200 κυβ. μ. φορτίου καθώς και 610 TEU. Έξακλινδρες μηχανές «Σούλτζερ» προσδίδουν στα σκάφη ταχύτητα 15 κόμβων ενώ το χαρακτηριστικό αυτού του φορτηγού σκάφους είναι τα 43 άτομα που αποτελούν το πλήρωμα και ο χαρακτηρισμός του σκάφους από τα «Λόυντς» σαν «ειδικά ενισχυμένου για βαρέα φορτία».

Άλλη σειρά εξειδικευμένων ναυπηγήσεων προορίζεται για τη Ρωσία, από τα ναυπηγεία «Ούλγιανικ» της Πούλα. Πρόκειται για όκτω όχηματαγωγά που θα μεταφέρουν σε γραμμές της Κασπίας, σιδηροδρομικά βαγόνια, αυτοκίνητα και επιβάτες, από τα οποία το πρώτο έχει ήδη κατεσκευασθεί. Τα σκάφη θα μπορούν να μεταφέρουν 28 σιδηροδρομικά βαγόνια, 50 αυτοκίνητα και 202 επιβάτες, θα διαθέτουν δεξαμενές γλυκού νερού για την ψύξη των μηχανών, λόγω της υψηλής

περιεκτικότητας της Κασπίας σε λάσπη, ενώ η πλήρη θα είναι ειδικής κατασκευής για να αντιμετωπίζει σχηματισμούς κυμάτων που εμφανίζονται μόνο στην Κασπία.

Μετά την παράδοσή τους, τα πλοία θα φθάσουν στον προορισμό τους, μετά από μία μακριά Οδύσσεια μέσω Λένινγκραντ και του πολύπλοκου δικτύου των Ρωσικών ποταμών και διωρύγων.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Υπόθεση των έφοπλιστών

Σε πρόσφατη δήλωσή του ο Υπουργός Μεταφορών άρνήθηκε άλλη μία φορά να προσδιορίσει την ελάχιστη αναγκαία δύναμη του εμπορικού στόλου της χώρας. Συχνά, είπε, ζητούν από την Κυβέρνηση να καθορίσει το όριο κάτω του οποίου ο εθνικός στόλος δεν μπορεί να εξασφαλίσει τις βασικές μεταφορικές ανάγκες της χώρας σε περίπτωση κρίσεως. Η απαίτηση αυτή συνδέεται με το γεγονός ότι όλο και περισσότεροι Γερμανοί έφοπλιστές νηολογούν τα πλοία τους σε σημαίες ευκαιρίας εξαιτίας των υψηλών μισθών και κοινωνικών εισφορών με τους οποίους βαρύνεται ο γερμανικός έφοπλισμός, ο οποίος έτσι μειονεκτεί έναντι του έφοπλισμού πολλών άλλων ναυτικών χωρών. Συνδέεται επίσης με το γεγονός ότι

η Γερμανία δεν διαθέτει σημαντικές πηγές πρώτων υλών και εξαρτάται σε μεγάλο μέρος από τις εξαγωγές της.

Παρ' όλα αυτά, συνέχισε ο Υπουργός, η Κυβέρνηση πιστεύει ότι δεν είναι δική της υπόθεση ο καθορισμός της δυνάμεως του εμπορικού στόλου αλλά είναι υπόθεση των έφοπλιστών που εκμεταλλεύονται τα πλοία. Η κυβέρνηση λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για την ενίσχυση του έφοπλισμού. Τέτοια μέτρα είναι η επιχορήγηση των ναυπηγείων, η απ' ευθείας επιδότηση των έφοπλιστών, οι φορολογικές εκπτώσεις και η μείωση της συνθέσεως των πλοίων υπό όρισμένες προϋποθέσεις. Πέραν αυτών όμως απόκειται στους ίδιους τους έφοπλιστές να προσαρμοσθούν προς τις συνθήκες της διεθνούς αγοράς ώστε να μην εξαρτώνται από επιχορηγήσεις.

Σημειούται ότι σήμερα ο Γερμανικός στόλος περιλαμβάνει περί τα 10 εκατομ. τον. γκρός εκ των οποίων το 27% είναι νηολογούμενο σε σημαίες ευκαιρίας.

Οι επιδοτήσεις

Σύμφωνα με ανακοίνωση του γερμανικού υπουργείου Μεταφορών, εστάλη ήδη στο αρμόδιο υπουργείο Οικονομικών πίνακας 86 νέων ναυπηγείων και τεσσάρων μεγάλων μετασκευών για τις οποίες ζητείται η έγκριση για την παροχή επιδοτήσεως που καλύπτει το 12,5% της αξίας ναυπηγήσεως ή μετασκευής.

Τα παραπάνω συμβόλαια αντιπροσωπεύουν αξία 2 δισεκ. γερμ. μάρκων, καλύπτοντας παραγγελίες Γερμανών έφοπλιστών και θα άπορροφήσουν το σύνολο των έγκριθέντων για το 1984 επιδοτήσεων που άνερχονται σε 250 έκ. γερμ. μάρκα.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Τα σκάφη της δυνάμεως έτοιμότητος

Με 21 εμπορικά σκάφη θα έφοδιασθεί η Στρατιωτική Διοίκηση Μεταφορών του Άμε-

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 MIDEST YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

ρικανικού Στόλου. Τά σκάφη, περιλαμβανόμενα πέντε νεότευκτα φορτηγά των 22.000 τόν. d.w., πέντε μετασκευασμένα των 29.000 τόν. d.w., τρία μετασκευασμένα των 23.000 τόν. d.w., και οκτώ μετασκευασμένα κοντεϊνερπλοία των 22.000 τόν. d.w. τα οποία θα χρησιμοποιηθούν στην υποστήριξη της Δυναμικής Ταχείας Έπεμβάσεως. Κάθε σκάφος θα έχει την δυνατότητα να εφοδιάσει με στρατιωτικό υλικό, καύσιμα, τρόφιμα και νερό μία άμφιβια Ταξιαρχία Πεζοναυτών ενώ θα υπάρχει δυνατότητα χειρισμού του φορτίου εν πλώ και σε ανοικτή θάλασσα και τα σκάφη θα είναι αυτοδύναμα. Το φορτίο θα μπορεί να εκφορτωθεί είτε από την πρυμναία ράμπα, είτε με φορτηγίδες, είτε άμεσα με την χρήση γερανών, μέσα σε διάστημα τό πολύ τριών ή πέντε ημερών. Για τό σκοπό αυτό τά σκάφη θα είναι εφοδιασμένα με δύο ζεύγη γερανών ανυψωτικής ικανότητας μέχρι 100 τόννων (ανά ζεύγος).

Η ύπηρεσιακή ταχύτης κατά μέσον όρον θα φθάνει τούς 18 κόμβους ενώ τά σκάφη θα νηολογηθούν σαν άοπλα έμπορικά.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Κακοπληρωταί

Τό τμήμα έπισκευών της Ένώσεως των Ιαπώνων ναυπηγών κατήρτισε μαύρο πίνακα μέ τούς έφοπλιστάς πού δέν πληρώνουν εγκαίρως τίς υποχρεώσεις τους. Παρά τίς πιέσεις έν τούτοις ό πίνακας αυτός παραμένει μυστικός, γιατί, όπως λέγεται, μεταξύ των κακοπληρωτών υπάρχουν καί μερικές από τίς μεγάλες ιαπωνικές έφοπλιστικές έ-

πιχειρήσεις. Τά ναυπηγεία έπισκευών υπολογίζουν ότι στό τέλος του περασμένου Σεπτεμβρίου τό σύνολο των άπλήρωτων εργασιών έφθανε περίπου τά 56 δισεκ. γιέν, τά περισσότερα δέ από αυτά όφείλονται επί έννα έτος καί πλέον. Έξ άλλου έχουν νά αντιμετωπίσουν μία συνεχώς περιοριζόμενη αγορά, δεδομένου ότι οι εργασίες έπесαν κατά 30% μέσα στό πρώτο εξάμηνο του οικονομικού έτους 1983.

Σχέδιο άποκαταστάσεως

Τά Έπουργεία Μεταφορών καί Έργασίας συνεργάζονται στην έπεξεργασία ενός προγράμματος άποκαταστάσεως στην ξηρά των άποσυρομένων ναυτικών, ιδίως των μεγάλης ηλικίας. Τό πρόγραμμα προβλέπει την έξέυρεση χερσαίας εργασίας μετά την άποχώρηση από τό ναυτικό επάγγελμα καί κατόπιν φοιτήσεως σε κρατικό επαγγελματικό σχολείο του Έπουργείου Έργασίας. Τά έξοδα της άποκαταστάσεως, δηλαδή της έξευρέσεως εργασίας, του ειδικού σχολείου κ.λ.π. θα ένταχθούν μέσα στό ασφαλιστικό σύστημα των ναυτικών πράγμα πού προϋποθέτει τη συμφωνία του Έπουργείου Έγείας υπό τό όποιο υπάγεται ή κοινωνική ναυτική ασφάλιση.

ΙΝΔΙΑ

Συμφόρηση φορτίων

Έληξε στις 10 Άπριλίου ή πλέον μακρόχρονη άπεργία λιμενεργατών της χώρας, ή όποία διήρκεσε 26 ήμέρες καί δημιούργησε

σοβαρή συμφόρηση φορτίων στους ένδικούς λιμένες.

Έκτός όμως από τά άναμένοντα γιά έκφόρτωση πλοία, άξίζει στό σημείο αυτό νά έπισημάνουμε την έντονη παρουσία των Ινδών ναυλωτών κατά τίς τελευταίες εβδομάδες, κυρίως στον τομέα των λιπασμάτων αλλά καί σε άλλα ήδη καταναλωτικών αγαθών, γεγονός πού άναμένεται νά έπιτείνει την συμφόρηση πού παρατηρείται τό τελευταίο δίμηνο σε όλους τούς διαμετακομιστικούς λιμένες της Ινδίας.

ΙΤΑΛΙΑ

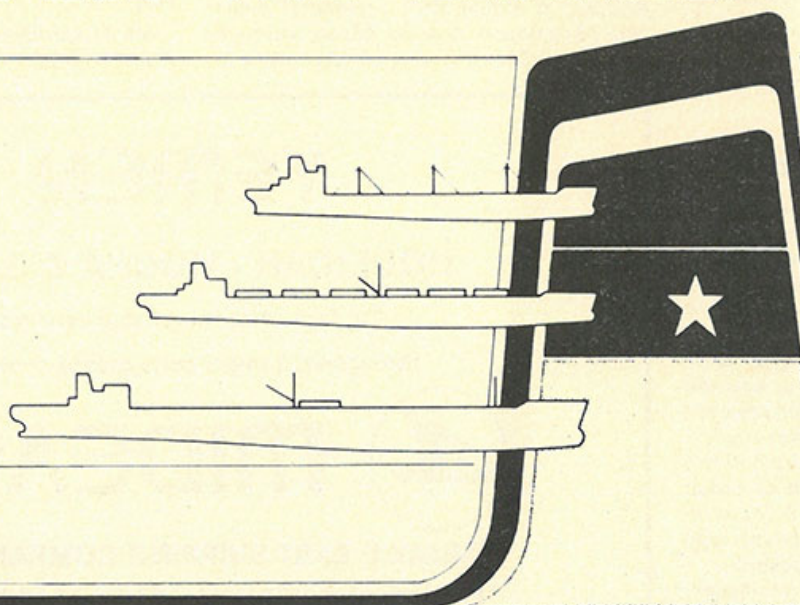
Η δύναμη του στόλου

Μέ τριετή σχεδόν καθυστέρηση τό Έπουργείο Ναυτιλίας δημοσίευσε τόν πίνακα συνθέσεως του Ιταλικού έμπορικού στόλου της 31 Δεκεμβρίου του 1981. Κατά τόν πίνακα αυτό ή δύναμη του στόλου άνήρχετο σε 2.446 πλοία συνολικού τόνναζ 10.358.539 τόν. γκρός.

Κατά κατηγορίες πλοίων ό στόλος αυτός περιελάμβανε: 213 έπιβατηγά 619.957 τόν. γκρός, 514 φορτηγά ξηρού φορτίου 3.502.178 τόν. γκρός, 349 δεξαμενόπλοια 4.373.824 τόν. γκρός, 26 μικτά 1.576.934 τόν. γκρός, 316 πλοία βοηθητικής ναυτιλίας 157.829 τόν. γκρός, 893 άλιευτικά 120.134 τόν. γκρός καί 128 σκάφη κάτω των 100 κόρων.

Σημειούται ότι σύμφωνα μέ τούς πίνακες του Λούδ Ρέτζιστερ ή δύναμη του Ιταλικού έμπορικού στόλου στό τέλος του 1983 έφθανε τά 1.609 πλοία (άνω των 100 κόρων) 10.015.211 τόν. γκρός ή 16.474.699 τόν. d.w.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 • UTRD GR

ΜΑΛΑΙΣΙΑ

Ναυτιλιακή ανάπτυξη

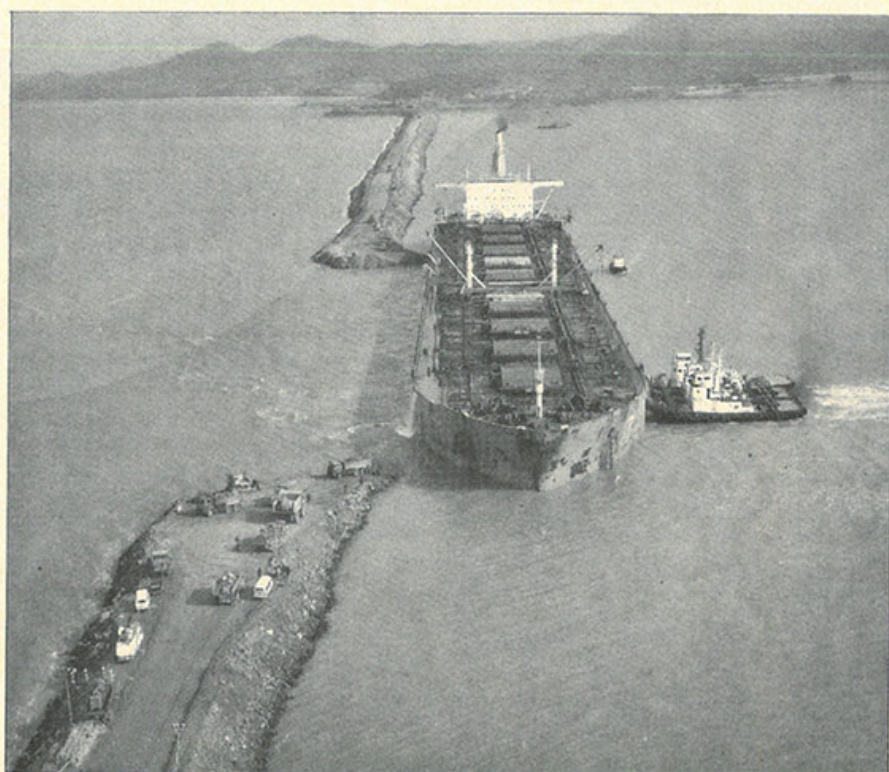
Η κυβέρνηση της Μαλαισίας καταβάλλει κάθε προσπάθεια για την ανάπτυξη της ναυτιλίας της. Ταγμένη χωρίς καμία επιφύλαξη υπέρ του προστατευτισμού, ενθαρρύνει τους φορτωτές να εξάγουν τα εμπορεύματά τους με εθνικά πλοία και να εισάγουν με ρήτρα *for* ώστε να καταστήσει συναγωνιστικά τα υπό τη σημαία της πλοία. Υπέγραψε το 1982 τον Κώδικα συμπεριφοράς και προσπαθεί τώρα να προωθήσει την υπογραφή των διμερών συμφωνιών που θα της επιτρέψουν να αυξήσει τη συμμετοχή της στις θαλάσσιες μεταφορές. Ήδη υπέγραψε τέτοιες συμφωνίες με την Τουρκία και το Μπαγκλαντές.

Ός σπουδαιότατο μέτρο θεωρείται η σύσταση το 1982 της Έθνικης Ναυτιλιακής Εταιρείας η οποία στο τέλος του 1983 κατείχε στόλο 5 πλοίων 253.840 τόν. d.w. Η Εταιρεία μετέχει σε κοινές επιχειρήσεις με ξένες εταιρίες στους τομείς μεταφορών υγρών φορτίων, βυθοκορήσεων και ναυτικών ασφαλειών. Μεταφέρει επίσης και στερεά χυδην φορτία, όπως δημητριακά, τσιμέντο, σίδηρα και κάρβουνο.

Η Μαλαισία διαθέτει επίσης και μία άλλη εθνικοποιημένη εταιρία η οποία μεταξύ των ετών 1980 και 1983 αύξησε σημαντικά τον στόλο της και κατέχει σήμερα 45 μονάδες 1.474.000 τόν. d.w. Σημειούται ότι η μεταφορά 1.401.700 τόννων μεθανίου μεταξύ Μπιντουλού και Ίαπωνίας έγινε αποκλειστικά με πλοία της εταιρείας αυτής.

Παράλληλη δραστηριότητα επιδεικνύεται και στην αεροπλοΐα, η έκταση της οποίας έχει επιφυλαχθεί υπέρ πλοίων με εθνική σημαία ανήκοντων σε υπηκόους της Μαλαισίας.

Τό σύνολο της Μαλαισιακής ναυτιλίας περιελάμβανε στις αρχές του έτους 376 πλοία πάσης φύσεως, χωρητικότητας 2.075.387 τόν. d.w.



«Πενία τέχνας κατεργάζεται». Και οι Νοτιοκορεάτες εκμεταλλεόμενοι την πενιχρή ναυλαγορά των μεγάλων δεξαμενοπλοίων, χρησιμοποίησαν τό εικονιζόμενο VLCC για τη συμπλήρωση ενός υδατινού φράγματος μήκους 6,4 χιλιομέτρων στην περιοχή Σέοσαν της Κορέας.

χουν τώρα πλήρεις επτά από τις οκτώ δεξαμενές τους ενώ διεξάγουν εργασίας επίσκευης εν πώ στο σκάφος «Πατρίτσια» έξω από τό Μίντλ Ντόκς. Στά σκάφη που επισκευάζονται περιλαμβάνονται τέσσερα σκάφη εφοδιασμού, ένα ρωσικά φορτηγό, ένα δεξαμενόπλοιο και ένα μπάλκερ, τό δε άπασχολούμενο σήμερα εργατικό δυναμικό δέν ξεπερνά τό 500 άτομα.

λίες που είχαν τό ναυπηγεία της χώρας έφθαναν τό 24 σκάφη 599.500 τόν. d.w. ή 614.400 τόν. γκρός, ήτοι κατά 33% άνώτερες του προηγούμενου έτους. Από τίς παραγγελίες αυτές 13 πλοία προορίζονται για Σουηδοús έφοπλιστάς, 5 πλοία για Νορβηγούς, 3 για Φιλιππινέζους και δύο πλοία (κρουαζιερόπλοια) για έφοπλιστάς των Μπαχάμας. Κατά τό διάστημα των τεσσάρων πρώτων μηνών του 1984 προσετέθησαν παραγγελίες για επτά ακόμη πλοία 325.600 τόν. d.w.

Από τό παραδοθέντα 16 πλοία του 1983, τό 9 (ήτοι ποσοστό 92% του συνολικού τοννάζ) προορίζονταν για ξένους έφοπλιστάς ή δέ άξία τους ύπολογίζεται σε 2.600 έκατομ. σουηδικές κορώνες. Σημειώτεον ότι ή άξία του συνόλου των εργασιών των Σουηδικών ναυπηγείων ύπολογίζεται σε 4.000 έκατομ. κορωνών έξ ών 730 έκατομ. καλύπτουν οι έπισκευές και μετατροπές.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Η απόδοση των ναυπηγείων

Στό διάστημα του 1983 τό Σουηδικά ναυπηγεία ναυπήγησαν 16 πλοία 501.156 τόν. d.w. ή 292.065 τόν. γκρός και παρουσίασαν έναντι της παραγωγής του 1982 αύξηση κατά 102.000 τόν. d.w.

Στό τέλος του 1983 οι έκκρεμείς παραγγε-

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Θά συνεχισθεί ή συρρίκνωση

Μιλώντας σε πρόσφατη σύνοδο Βρετανών ναυλομεσιτών, ο πρόεδρος του βρετανικού ναυτιλιακού συμβουλίου κ. Τούκυ ύπογράμμισε ότι με τό πρόσφατα μέτρα που έλαβε ή συντηρητική κυβέρνηση της κυρίας Θάτσερ, θά συνεχισθεί ή μείωση της δυνάμεως της βρετανικής ναυτιλίας και προέβλεψε ότι μέχρι τό τέλη του 1986 είναι ζητήμα άν θά άριθμεί 400 μονάδες.

Τό πλέον επίμαχο πρόβλημα αναφέρεται στους φορολογικούς συντελεστές που όρίζει ό νέος προϋπολογισμός για τίς άποσβέσεις των ναυτιλιακών εταιριών, γεγονός που δημιουργεί αντίκίνητρα για νέες επενδύσεις στη ναυτιλία, με άποτέλεσμα να προβλέπεται ότι ή δύναμη του βρετανικού στόλου θά μειωθεί στο επίπεδο των 10-12 έκατ. τόν. d.w. εντός της έπομένης διετίας.

Τά ναυπηγεία του Τάϊν

Η πρίν λίγο καιρό κρατική εταιρία ναυπηγοεπισκευών «Τάϊν Σιπριπαίρερς» έκτίει τον τρίτο μήνα υπό διοίκηση ιδιωτικής πρωτοβουλίας με πλήρη κάλυψη άπασχολήσεως. Τά ναυπηγεία που παραδόθηκαν από τό κράτος με κενές τίς δεξαμενές έπισκευών, έ-

at Argentina

HELLAS - MAR. (S.A.)

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

WE ATTEND AT ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

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

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

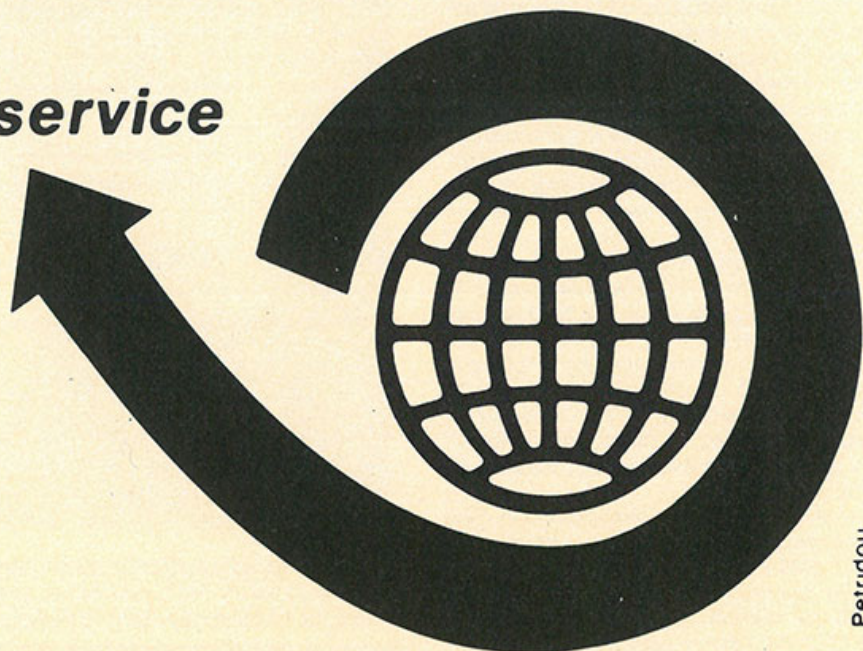
Telexes: 18724 ELLAS AR., 23575 ELLIN AR., 23573 GRECE AR.

CABLE: HELLASMAR BAIRE

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service

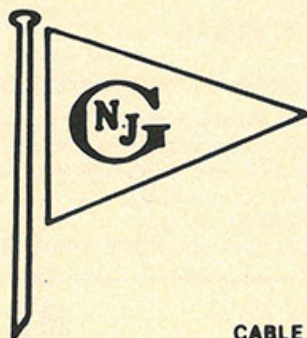


Petridou

Piraeus office

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

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



**LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB**

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

**41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS**

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Συνέλευση των πλοιάρχων

Συνέρχεται αύριο και μεθαύριο η τακτική γενική συνέλευση των μελών της Ένωσης Πλοιάρχων στην οποία θα γίνει ο άπολογισμός δράσεως της διοικήσεως και θα αναπτυχθεί το νέο πρόγραμμα της για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της πλοιαρχικής τάξεως.

Η άστική ευθύνη για ρύπανση πετρελαίου

Συνεχίζεται και λήγει στις 20 Μαΐου στον IMO η διπλωματική διάσκεψη για την αναθεώρηση των διεθνών συμβάσεων των Βρυξελλών περί της άστικής ευθύνης για ρύπανση πετρελαίου του 1969 (C.L.C.) και ίδρύσεως κεφαλαίου αποζημιώσεων για ρυπάνσεις πετρελαίου του 1971 (FUND).

Τα δύο κείμενα των τροποποιήσεων έχουν διαπραγματευθεί σε αρκετές συνόδους η νομική επιτροπή και ειδικές ομάδες εργασίας πλαισιωμένες από ειδικούς σε ναυτιλιακά, οικονομικά και νομικά θέματα.

Τό βασικότερο σημείο των τροποποιήσεων αποτελεί η αύξηση του ύψους της αποζημιώσεως κατά το CLC και το FUND, το οποίο καθορίζεται από μονάδα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, και το οποίο σήμερα είναι για μέν το CLC περίπου 18 εκατομ. δολάρια, εξαρτώμενο από το μέγεθος του πλοίου και για το FUND 58 εκατομ. δολάρια.

Σημειώνουμε ότι η Ελλάδα δεν έχει μέχρι σήμερα κυρώσει με Νόμο το FUND του 1971.

Υπό την κυανόλευκον

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την εγγραφή στο Έλληνικό Μητρώο, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι σκαφών:

1. «Γαλάτεια Φ.», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Osean Vir», 11.269 τόν. γκρός, υπό σημαία Ιαπωνίας, ναυπηγήσεως 1977, πού ανήκει στην εταιρία «Seahero Investment Trust Inc.» (κ. Σωκρ. Φουντουκάς).

2. «Κέϊπ Σύρος», φορτηγό, πρώην «Polia», 8.898 τόν. γκρός, υπό σημαία Λιβερίας, ναυπηγήσεως 1978, πού ανήκει στην εταιρία «Bentley Holdings Inc.» (ΠΛΕΙΑΔΕΣ ΕΠΕ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ).

3. «Γιούρο Πρίνσεσς» μπάλκ κάρριερ, πρώην «Euro Princess» 14.315 τόν. γκρός υπό σημαία Λιβερίας, ναυπηγήσεως 1972, πού ανήκει στην εταιρία «Acropolis Maritime Inc.» (κ. Νικ. Βερνίκος).

4. «Θεαντώ Α.Σ.», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Benvorlich», υπό σημαίας Άγγλίας, ναυ-

πηγήσεως 1972, 22.866 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Antotheo Compania Naviera S.A.» (κ. Χ. Σιγάλας).

5. «Μηλός», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο No. 1017, 28.100 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Johnal Shipping Corporation» (κ. Γ. Παπάλης).

6. «Θηρασία», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο No. 1004, 28.100 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Beral Shipping Corporation» (κ. Γ. Παπάλης).

7. «Αντελίν», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Yamamine Maru» υπό σημαία Ιαπωνίας, 16.356 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, πού ανήκει στην εταιρία «Blue Falcon Shipping Corporation» (κ. Σ. Μήνας).

8. «Μαρινίκ», μικτού φορτίου, πρώην «Marinicki» 85.367 τόν. γκρός, υπό σημαία Κύπρου, ναυπηγήσεως 1973, πού ανήκει στην εταιρία «Bargue Shipping Corporation», («International Cruises S.A.»).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό υπό σημαία Σιγκαπούρης μπάλκ κάρριερ «Cebu», 28.250 τόν. d.w., 22.708 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στο Λένινγκραντ τό 1972, έναντι τιμής περί των 3,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό υπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Danielle» 51.488 τόν. d.w., 25.912 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στη Δανία τό 1967, έναντι τιμής περί των 2,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Τό βρετανικό φορτηγό «Fenbank» 18.400 τόν. d.w., 12.238 τόν. γκρός του 1978, αγοράστηκε από Έλληνες του Λονδίνου έναντι τιμής πού κυμαίνεται περί των 4,9 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε έ-

πίσης τό νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Nordvard», 71.397 τόν. d.w., 39.004 τόν. γκρός, δολανδικής ναυπηγήσεως του 1976, έναντι τιμής περί των 7,7 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Αρμονικός» 64.737 τόν. d.w., 36.797 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1963, έναντι ποσού περί των 1,7 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό Βρετανικό μπάλκ κάρριερ «Benvorlich» 28.711 τόν. d.w., 22.867 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972 με φορτωτήρες έναντι τιμής περί των 3,9 εκατομ. δολλαρίων.

— Στην επισπεύδουσα Τράπεζα «Μόργκαν Γκαρραντ» κατακυρώθηκε σέ πρόσφατο πλειστηριασμό τό ελληνικό φορτηγό «Έλληνικ Πράιντ» 10.327 τόν. γκρός του 1971, έναντι τιμής 135 εκατ. δραχμών.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Dolores Swann» 28.877 τόν. d.w., 19.854 τόν. γκρός του 1976, έναντι τιμής πού κυμαίνεται περί των 5,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επωλήθη τό υπό παναμαϊκή σημαία σκάφος γενικού φορτίου «Ruth Lu» 6.100 τόν. d.w. 3.992 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στη Κίνα τό 1978, έναντι τιμής πού πλησιάζει τά 1,8 εκατομ. δολάρια.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό υπό σημαία Σιγκαπούρης μπάλκ κάρριερ «Labo» 28.250 τόν. d.w. 22.639 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στο Λένινγκραντ τό 1973, έναντι τιμής περί των 3,9 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου απέκτησαν τό στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Lygia» 315.700 τόν. d.w. σουηδικής κατασκευής του 1976, IGS/COW, έναντι τιμής πού μόλις υπερβαίνει τά 6 εκατομ. δολάρια.

— Έλληνες μέ έδρα τόν Πειραιά αγόρασαν τό στροβιλοκίνητο ULCC «Bonh» 386.407 τόν. d.w., δυτικογερμανικής ναυπηγήσεως του 1976, IGS/COW, έναντι τιμής περί των 6,5 εκατομ. δολλαρίων, ή οποία συμπεριλαμβάνει και περί τούς 2.000 τόννους μπόινκερς. Οί ίδιοι αγοραστές είχαν πρό διμήνου πωλήσει τό ULCC «Sea» 313.786 τόν. d.w. του 1975 σέ εταιρία του Χόγκ Κόγκ έναντι ποσού 5,6 εκατομ. δολλαρίων.

— Τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ Πετρέλ» 22.060 τόν. d.w., 13.036 τόν. γκρός του 1974, εξοπλισμένο με φορτωτήρες, φέρεται πωληθέν σέ Κινέζους πλοιοκτήτες του Χόγκ Κόγκ έναντι τιμής περί των 3,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες φέρονται ως οί αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Carica» 33.902 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1977, με φορτωτήρες, έναντι τιμής περί των 6,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό

STRATAKIS SHIPPING (AGENCIES) CO. LTD.

Daily 24 hours complete agency service



2, KAPODISTRIU STR.,
PIRAEUS, GREECE

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

δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Jeverland» 102.500 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως τοῦ 1967, ἐφοδιασμένο με COILS/IGS/COW, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 3,2 ἑκατομ. δολλάρων.

— Ἐπίσης Ἕλληνες τοῦ Λονδίνου ἀγόρασαν τό τουήντεκερ «Strathelrick» 16.649 τόν. d.w., ναυπηγηθέν στή Πολωνία τό 1979, μηχανή Σούλτζερ 13.200 ἵππων, ταχύτης 18 κόμβοι, ἐναντι τιμῆς πού πλησιάζει τά 4,3 ἑκατομ. δολλάρια.

— Ἄγνωστοι παραμένουν οἱ ἀγοραστές τοῦ δηζελοκινήτου δεξαμενοπλοίου «Περσεύς» 155.106 τόν. d.w. 76.142 τόν. γκρός τοῦ 1975, τό ὁποῖο ἄλλαξε πλοιοκτήτες ἐναντι τιμῆς περί τῶν 9,5 ἑκατ. δολλάρων.

— Σέ Ἕλληνες φέρεται πωληθέν τό «πάναμαξ» μπάλκ κάρριερ «Amazon» 61.214 τόν. d.w., 31.583 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως τοῦ 1971, ὑπό ἐπιστευτικούς δρους.

— Τέλος, Ἕλληνες τοῦ Πειραιᾶ ἀγόρασαν τό γαλλικό τουήντεκερ «Georges Vieljeux» 16.000 τόν. d.w., 12.464 τόν. γκρός τοῦ 1971 σέ ἀγνωστη τιμή.

Καθελκύσεις

— Ἀπό τίς ἐσχάρες τῆς «Χαγιασκάνε Σιμπιλντιγκ» καθελκίστηκε στά τέλη τοῦ περασμένου Φεβρουαρίου τό ὑπό ἐλληνική σημαία φορτηγό πολλαπλῆς χρήσεως «Σίλβερ Γκάλφ» 13.100 τόν. γκρός.

Παραδόσεις

Στίς ἀρχές Ἀπριλίου παραδόθηκε ἀπό τή ναυπηγεία τῆς Σασέμπο τό δεύτερο «πάναμαξ» μπάλκ κάρριερ πού κατασκεύασε ἡ ἐταιρία «Διάμλεμος» στήν Ἰαπωνία. Τό σκά-

φος ὀνομάστηκε «Ἀντζέλικ Φαίθ» καί ὕψωσε τήν κυανόλευκο.

Διαλύσεις

— Κινέζοι διαλυτές ἀγόρασαν τό ἐλληνικό μπάλκ κάρριερ «Λέρος Ἀϊλάντ» 11.988 τόν. γκρός τοῦ 1961, ἀντί δολ. 116,75 ἀνά τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

— Ἐπίσης σέ διαλυτές τῆς Κίνας ἐπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Διόνυσος» 23.160 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1962 σέ ἀγνωστη τιμή.

— Διαλυτές τοῦ Μπαγκλαντές ἀγόρασαν τό ὑπό κυπριακή σημαία φορτηγό «Σή Γκλόρυ» 7.745 τόν. γκρός τοῦ 1960, ἀντί δολ. 88 ἀνά τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

— Σέ διαλυτές τοῦ Πακιστάν ἐπωλήθη τό ἐλληνικό φορτηγό «Διόνυσης Β.» 6.663 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1955 σέ ἀγνωστη τιμή.

— Διαλυτές τῆς Ἰνδίας ἀγόρασαν τό ὑπό ἐλληνική σημαία μεταλλευματοφόρο σκάφος «Ταξιάρχης» 10.606 τόν. γκρός τοῦ 1961, ἀντί δολ. 89,25 ἀνά τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

Ἀρχαιρεσίες

Στίς 30 Μαΐου λήγουν οἱ ἀρχαιρεσίες στήν Ἑνωση Θαλαμηπόλων γιά τήν ἐκλογή νέας διοικήσεως. Ἐξ ἄλλου στίς 13 Ἰουνίου λήγουν οἱ ἀρχαιρεσίες γιά τήν ἐκλογή νέας διοικήσεως στό Σύνδεσμο Ἀσυρματιστῶν.

Οἱ ἠλεκτρολόγοι

Ἡ διοίκηση τοῦ Συνδέσμου ἠλεκτρολόγων ὀρισε ἀντιπροσώπους οἱ ὁποῖοι θά ἐχουν συνομιλίες μέ τή ναυτεργατική ἐπιτροπή τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπιστῶν ἀ-

ναφορικά μέ τό αἷτημα γιά τήν ἐνταξη τοῦ κλάδου καί τήν ὀργανική σύνθεση τῶν ποντοπόρων πλοίων.

Ἡ «Ἑλληνική»

Συζητήθηκε στίς 2 Μαΐου στό Πολυμελές Πρωτοδικεῖο Πειραιῶς ἡ δήλωση παύσεως πληρωμῶν ἀπό 11 Ἀπριλίου 1984, τήν ὁποία ὑπέβαλλε ἡ ἐταιρία «ΕΛΛΗΝΙΚΗ».

Ἡ ἀπόφαση τοῦ δικαστηρίου ἐκκρεμεῖ καί ἀναμένεται νά ἐκδοθεῖ μέχρι τά τέλη Ἰουνίου.

Ἀνοικτή συζήτηση γιά τήν ἐλληνική ἐμπορική ναυτιλία

Ἡ Ἑταιρία Ἑλληνικῶν Σπουδῶν, στή πλαίσια τῶν δραστηριοτήτων της καί τοῦ ἐνδιαφέροντός της γιά τήν προβολή καί ἀναζήτηση λύσεων στά φλέγοντα προβλήματα, τοῦ τόπου, διοργάνωσε τή Δευτέρα 14 Μαΐου, στήν αἴθουσα τοῦ Ἐμπορικοῦ καί Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς δημόσια συζήτηση μέ θέμα: «Ἡ Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία: Σκέψεις καί προβληματισμοί», μέ ὁμιλητές τοὺς κ.κ. Κώστα Κομνηνό, μέλος τοῦ Δ.Σ. τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπιστῶν, Βασίλειο Κούτση, οἰκονομολόγο-μέλος τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος, Ἰωάννη Τζωάννο, καθηγητή Α.Σ.Ο.Ε.Ε. — Προϊστάμενο Τμήματος Ναυτιλιακῶν Ἐρευνῶν τοῦ Ι.Ο.Β.Ε., καί συντονιστή τόν κ. Κυριάκο Κιουλάφα, ἐπίκουρο καθηγητή τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν, μέλος τοῦ Δ.Σ. τῆς Ἑταιρίας Ἑλληνικῶν Σπουδῶν.

Ὁμιλία τοῦ κ. Σαραντίτη

Μεθαύριο Πέμπτη καί ὥρα 1 μ.μ. θά μιλήσει στή Ναυτιλιακή Λέσχη, στή πλαίσια τοῦ σχετικοῦ προγράμματός της, ὁ πρῶν γεν. γραμματέας τοῦ ΥΕΝ κ. Βασ. Σαραντίτης μέ θέμα «Σκέψεις γιά τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας».

Οἱ δεξαμενισμοί

Πλήρης ἡ ἀπασχόληση γιά τή μεγάλη πλωτή δεξαμενή τοῦ ΟΛΠ, τό δεύτερο δεκαπενθήμερο τοῦ Μαΐου. Πλήρης εἶναι καί ἡ μεγάλη μόνιμη ἐκτός ἀπό τήν τελευταία ἡμέρα τοῦ μηνός πού παραμένει κενή.

Συγκεκριμένα, στή μεγάλη πλωτή θά δεξαμενισθῶν τά ἐξῆς πλοία: Στίς 15 καί 16 Μαΐου τό «Δήμητρα» στίς 17 τό «Πάνορμος», στίς 18 καί 19 τό «Ντιράϊανς» στίς 20 τό «Ντάϊναστ», στίς 21, 22 καί 23 τό «Ἐλευθέριος» στίς 24 καί 25 τό «Στέφανος», στίς 26, 27, 28 καί 29 τό «Πόπη», στίς 30 τό «Ἀντώνης - Γιάννης» καί στίς 21 τό «Μαρίνα».

Στή μεγάλη μόνιμη θά δεξαμενισθῶν στίς 15 καί 16 τό «Μέντ Ση», στίς 17 καί 18 τό «Σενιόρ Σπύρος», στίς 19 καί 20 τό «Γαλαξίας», στίς 21 καί 22 τό «Γεώργιος Β.», στίς 23 καί 24 τό «Δημήτρης Κ.», στίς 25, 26, 27 καί 28 τό «Ρέγκιουλους» καί στίς 29 καί 30 τό «Ἀτλας Ι» ἐνῶ κενή εἶναι ἡ 31η Μαΐου.

Ἐγκαινιάστηκε τό νέο κρουαζιερόπλοιο «Ocean Princess»

Πραγματοποιήθηκαν στόν Πειραιᾶ στίς 9 Μαΐου τά ἐγκαινία τοῦ κρουαζιεροπλοίου «Ocean Princess», πρῶν «Italia», 12.000 τόν. γκρός, πού ἀνήκει στήν Ἑταιρία «Ocean Cruise Lines» καί ὑπέστη ἐκτενείς ἐργασίες μετασκευῆς στό Πέραμα, τό ὕψος τῶν ὁποίων ξεπέρασε τά 7 ἑκατομ. δολλάρια.

Ἀπό τίς 12 Μαΐου τό πλοῖο θά ἐκτελεῖ ἐ-



INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE
PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:
TONIO COLON

TELEX:
From U.S.A.: 368-8572
From Others: 379-8572

TELEPHONE:
Colon 45-0127
45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:
P.O. Box 443
Colon, R. Panama

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY - FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:
TONIO PANAMA

TELEX:
From U.S.A.: 368-2633
From Others: 379-2633

TELEPHONE:
Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:
P.O. Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY - FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

πταήμερες κρουζιέρες από τη Βενετία και τη Νίκαια με προσεγγίσεις στο Ντουμπρόβνικ, Κέρκυρα, Ταορμίνια, Κόστα Σμεράλντα, Έλμπα και Πορτοφίνο.

ΤΙΜΗ ΣΕ ΕΛΛΗΝΑ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗ

Η έτήσια συνέλευση του Αμερικανικού Νηογνώμονα

Εξι προσωπικότητες της Ελληνικής Ναυτιλίας εξελέγησαν ή επανεξελέγησαν στις επιτροπές του Αμερικανικού Νηογνώμονα κατά τη διάρκεια της πρόσφατης γενικής συνελεύσεως του Οργανισμού που πραγματοποιήθηκε στη Νέα Υόρκη τον περασμένο Απρίλιο.

Ο κ. Γεώργιος Π. Λιβανός επανεξελέγη μέλος της εξαμελούς Μάντζιμεντ Κομμίττη ενώ οι κ.κ. Σταύρος Νιάρχος και Γιάννης Γ. Γκούμας επανεξελέγησαν Μάντζιμ.

Ως νέοι Μάντζιμ του ABS εξελέγησαν οι κ.κ. Γ. Ν. Δραγώνας και Γιάννης Δ. Φαφαλιός, ενώ ο κ. Νικόλαος Καίρης εξελέγη μέλος του Αμερικανικού Νηογνώμονα.



Και άλλο τάνκερ έβληθη στον Περσικό

Εμπορτο 70.000 τόννων πετρελαίου έβληθη στις 13 Μαΐου στον Περσικό Κόλπο από πύραυλο, τό δεξαμενόπλοιο «Ούμ Κάσμπ», έγγεγραμμένο στα νηολόγια του Κουβέιτ.

Τό σκάφος κατευθύνετο πρós τή Βρετανία και σύμφωνα με ανακοίνωση του πλοιάρχου του όταν έπληγη από τόν πύραυλο, πού έκτοξεύτηκε από αεροπλάνο άγνωστης έθνικότητας, δέν βρισκόταν εντός της ζώνης πού τό Ιράκ έχει κηρύξει «έπικίνδυνη» γιά τήν ναυσιπλοΐα.

Δέν υπήρξε πυρκαγιά, ούτε σημειώθηκαν θύματα και τό σκάφος κατευθύνθηκε στό Μπαχρέιν, όπου θά πραγματοποιηθεί αυτόπια γιά νά έκτιμηθούν οι ζημιές.

Τό φετεινό άμερικανικό βραβείο ναυτικής ασφάλειας Shepherd άπονεμήθηκε στον Έλληνα έφοπλιστή κ. Γεώργιο Ν. Λιβανό, πρόεδρο της ναυτιλιακής εταιρίας Seres Shipping, γιά τή μακρά συμβολή του στην άσφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή όποια κορυφώθηκε με δύο ιδιαίτερα αξιέπαινες πρωτοβουλίες. Η μία αναφέρεται στην ανάπτυξη ενός νέου συστήματος σωσιβίων μέσων σε περιπτώσεις έγκαταλείψεως πλοίου υπό αντίξοες συνθήκες (έκτοξευόμενες έλαστικές κάψουλες). Και ή άλλη στις προσωπικές του προσπάθειες γιά τήν ίδρυση και τήν άρχική χρηματοδότηση της Έλληνικής Έταιρίας Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, της εύφημης ήδη γνωστής ως HELMEPA.

Τό βραβείο Shepherd, συστήθηκε πρós τιμήν του Αμερικανού ναυάρχου της Coast Guard, Halert C. Shepherd (1894-1975) ό όποιος άφησε όνομα σαν Αρχηγός της Ναυτικής Ασφάλειας της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ. Απονέμεται μία φορά τό χρόνο σε πρόσωπα πού είτε πρόσφεραν κάποια έξαιρετική ύπηρεσία στην ύπόθεση της ναυτικής ασφάλειας είτε αφιέρωσαν τό έργο και τήν ενεργό συμμετοχή τους σε δραστηριότητες σχετικές με τήν ναυτική ασφάλεια. Η έπιλογή των προσώπων και ή άπονομή του βραβείου γίνεται από τόν Αμερικανικό νηογνώμονα (American Bureau of Shipping). Η άπονομή του στον κ. Γ. Λιβανό έγινε από τόν ίδιο τόν Πρόεδρο του ABS σε τελετή πού όργανώθηκε στη Νέα Υόρκη στις 17 Απριλίου.

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.

Τό 'Ιδρυμα 'Ιωάννη Διαμ. Πατέρα

Χορηγήθηκαν στις 30 'Απριλίου τα γαμήλια βοηθήματα του 'Ιδρύματος Προκοδοτήσεων 'Ιωάννη Διαμ. Πατέρα σέ 251 θυγατέρες ναυτικών οι οποίες τέλεσαν τούς γάμους τους κατά τό 1983.

Συνολικά διατέθηκε τό ποσό τών 30.120.000 έκατομ. δραχμών καί κάθε νεόνυμφη έλαβε 120.000 δραχμές.

'Εφέτος, λόγω έκτάκτου κωλύματος πού προέβαλε τήν τελευταία στιγμή ή 'Αρχιεπισκοπή, ή τελετή τής άπονομής τών γαμηλίων δώρων δέν πραγματοποιήθηκε στήν προκαθορισμένη αίθουσα τής 'Αποστολικής Διακονίας στή Μονή Πετράκη καί οι σχετικές έπιταγές διανεμήθηκαν στίς δικαιούχους άπό τό γραφείο τού 'Ιδρύματος.

'Ακόμη θά πρέπει νά σημειωθεί ή παντελής άπουσία εκπροσώπων τής Πολιτείας, σέ άναγνώριση καί ένθάρρυνση τού έργου τού 'Ιδρύματος 'Ιωάννη Διαμ. Πατέρα, τού όποιου ή άγαθοεργός δράση είναι άπό τίς σημαντικότερες στή χώρα μας.

**Τά βραβεία τού 'Ιδρύματος
«'Αλέξανδρος Σ. 'Ονάσης»**

'Ο Πρόεδρος τής Δημοκρατίας κ. Κ. Καραμανλής άπένευσε στίς 9 Μαΐου, στήν αίθουσα τής Παλαιάς Βουλής, τά βραβεία «'Αθήναι» καί «'Ολυμπία» πού συνοδεύονται άπό χρηματικό ποσό 100.000 δολλαρίων τό καθένα.

Τό βραβείο «'Αθήναι» άπενεμήθη στήν 'Υπηρεσία 'Εξωτερικών Μεταδόσεων τού Β.Β.Σ. γιά τήν άνεξαρτησία τής άπέναντι σέ κάθε έξουσία, ένν τό βραβείο «'Ολυμπία» μοιράστηκε στόν καθηγητή κ. Φρ. Νικόζια, έπικεφαλή τού Κέντρου 'Αρχαιολογικών 'Αναπαλαιώσεων τής Φλωρεντίας καί Δρ. Ντ. Ρίπλεϋ, γραμματέα τού άμερικανικού 'Ινστιτούτου «Σμιθσόνιαν».

**Δωρεά ύψους 3,5 έκατ. δραχμών
στή Χίο**

'Ο γνωστός βιομήχανος κ. Τάσος Παπαστράτος προσέφερε ποσό 2,5 έκατομ. δραχμών στό Δήμο Χίου γιά τήν άγορά ένός ύδροφόρου αυτοκινήτου καί ποσό 1 έκατομ. δραχμών ύπέρ τών σκοπών τής Φιλοδασικής 'Ενώσεως Χίου.

**Καί τρίτο κρουαζιερόπλοιο
ό κ. Λελάκης**

'Εγνώσθη ότι ό κ. 'Αντ. Λελάκης άγόρασε καί δεύτερο κρουαζιερόπλοιο: Πρόκειται γιά τό άμερικανικό «Σκανδινάβιαν Ση», μεταφορικής ικανότητας 1.200 έπιβατών. 'Όπως είναι γνωστό, τό συγκρότημα Λελάκης έχει άγοράσει τό κρουαζιερόπλοιο «Ναυαρίνο» τό όποιο θά μετασκευασθεί στήν 'Ελλάδα καί έχει ναυλώσει γιά έξι χρόνια τό «'Ακίλε Λάουρο» μέ όψιόν άγοράς μετά τήν περίοδο τής ναυλώσεώς του καί έτσι εισέρχεται στό χώρο θαλασσιού τουρισμού μέ τρεις μεγάλες μονάδες. 'Αναφέρεται ότι καί τό «Σκανδινάβιαν Ση» θά μετασκευασθεί έπίσης στήν 'Ελλάδα.

'Εξ άλλου τό γκρούπ Λελάκη-Πιερίδη προχώρησε στήν πρόσκτηση δύο άκόμη ξενοδοχειακών μονάδων, αύτή τή φορά στήν Κρήτη. Σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες τό γκρούπ Λελάκη-Πιερίδη άγόρασε τίς δύο τουριστικές μονάδες «Σάν Γουίνκ» στό Μακρύ Γιαλό τής Σητείας. 'Όπως είναι γνωστό, τό ίδιο γκρούπ άγόρασε πρόσφατα τό τουριστικό συγκρότημα «Μιραμάρε 'Ολύμπια» στήν 'Ηλεία.

Γιά τίς βιομηχανικές κατασκευές

Μέ σκοπό τήν παροχή ύπηρεσιών στίς ελληνικές βιομηχανικές κατασκευές τό Αλλούδς Ρέτζιστερ 'Ιδρυσε τήν θυγατρική εταιρία «Αλλούδς Ρέτζιστερ 'Ιντάστριαλ Σέρβις» ('Ελλάς).

Τό φάσμα τών έργων τής πού άναλαμβάνουν έξειδικευμένοι έπιθεωρητές τού βρετανικού νηογνώμονα περιλαμβάνει:

- 'Εγκριση σχεδίων, έπιθεώρηση καί πιστοποίηση λεβήτων καί δοχείων πίεσεως καί έτήσια έπιθεώρησή τους.
- 'Εγκριση σχεδίων καί παρακολούθηση τής κατασκευής δεξαμενών άποθηκεύσεως πετρελαίου καί χημικών προϊόντων.
- 'Εγκριση σχεδίων καί παρακολούθηση τής κατασκευής καί τοποθετήσεως γερανών.
- 'Επιθεώρηση μηχανικών καί ηλεκτρικών εγκαταστάσεων καί συστημάτων πού έξάγονται άπό τήν 'Ελλάδα καί ή παροχή πιστοποιητικών βάσει τών διεθνών προδιαγραφών.

**Οί άντιπρόσωποι τής «Ρόγιαλ
Κρουίζ Λάιν» στήν 'Αθήνα**

'Η Ρόγιαλ Κρουίζ Λάιν πραγματοποίησε τήν έτήσια συνάντηση τών πρακτόρων τής γιά πρώτη φορά στήν 'Αθήνα καί συγκεκριμένα στό ξενοδοχείο «'Ατενέουμ 'Ιντεκοντινένταλ» μεταξύ 19 καί 20 Μαρτίου 1984.

Τή συνάντηση παρακολούθησαν όλα τά άνώτατα στελέχη τών τμημάτων Πωλήσεων, Μάρκετινγκ, Κρατήσεως θέσεων, Δημοσίων Σχέσεων καί 'Εξυπηρέτησεως 'Επιβατών τών γραφείων τής «Ρόγιαλ Κρουίζ Λάιν» τόσο τού Σάν Φραντσίσκο όσο καί τού Πειραιά. 'Επίσης στή συνάντηση πήραν μέρος όλοι οι περιφερειακοί διευθυντές πωλήσεων τής εταιρίας στίς ΗΠΑ.

Χαιρετίζοντας τούς συνεργάτες καί τούς έπιτελείς ό πρόεδρος τής εταιρίας κ. Π. Παναγόπουλος καλωσόρισε τούς 25 'Αμερικανούς άντιπροσώπους στήν 'Ελλάδα καί συνεχάρη όλους τούς παρόντες γιά τίς έξαιρετικές προσπάθειές τους, ένν στή συνέχεια έπαίνεσε τούς άξιωματικούς καί τά μέλη τού πληρώματος τών κρουαζιερόπλοιών τής εταιρίας «Ρόγιαλ 'Οντισ» καί «Γκόλντεν 'Οντισ», τών όποιων ή προσήλωση στό καθήκον καί ή φιλοπονία τους, έκαναν σέ μεγάλο βαθμό τήν «Ρόγιαλ Κρουίζ Λάιν» ό,τι είναι σήμερα.

'Η συνάντηση συνεχίστηκε μέ συζήτηση πάνω σέ θέματα πολιτικής Μάρκετινγκ καί Πωλήσεων γιά τήν έρχόμενη περίοδο 1984-85.

Κατά τή διάρκεια τής παραμονής τους στήν 'Ελλάδα οι 'Αμερικανοί άντιπρόσωποι είχαν τήν εύκαιρία νά άπολαύσουν τήν παραδοσιακή ελληνική φιλοξενία, καθώς καί νά έπισκεφθούν τήν ώραία ελληνική ύπαιθρο.

**889 νέα σκάφη ύπήχθησαν
στόν 'Αμερικανικό Νηογνώμονα τό
1983**

Παρά τή ναυτιλιακή κρίση, τό ABS συνέχισε καί κατά τόν χρόνο πού πέρασε άνοδική πορεία, άναλαμβάνοντας τήν ταξινόμηση 889 νέων πλοίων συνολικής χωρητικότητας 6,1 έκατομ. τον. d.w. καθώς καί 145 ύφισταμένων σκαφών χωρητικότητας 2,2 έκατομ. τον. d.w.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ**Pandora Maritime
Agencies**

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers**SOUTH AFRICA****DURBAN - HEAD OFFICE**

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

JOHANNESBURG

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

GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
99B, Filomenos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519794 - 4519719
Telex: 21-1186 SEA GR.

Έτσι περί τα τέλη του περασμένου Δεκεμβρίου, η συνολική δύναμη του στόλου που υπάγεται στο ABS έφθασε τα 15.442 σκάφη 185.939.000 τόν. d.w., ενώ την ίδια περίοδο ο Αμερικανικός Νηογνώμονας είχε αποδεχθεί αιτήσεις για την παρακολούθηση της ναυπηγήσεως 1.402 νέων σκαφών, χωρητικότητας 12 εκατομμ. τόν. d.w. τα οποία είτε κατασκευάζονταν ή τελούσαν υπό παραγγελία σε 45 χώρες.

Για τις έπισκευές πλοίων στην Τζέντα

Η εταιρία P. Wigham Richardson (Ελλάς) ανέλαβε την εκπροσώπηση για τη χώρα μας της έπισκευαστικής μονάδας «Jeddah Ship Repair Yard» (JSRY) που λειτουργεί στην είσοδο του λιμένος της Τζέντα.

Τό μάλιστα της σαουδαραβικής έπισκευαστικής μονάδας έχει αναλάβει η νοτιοκορεατική εταιρία «SacoTech» και οι ύφιστάμενες έγκαταστάσεις παρέχουν τη δυνατότητα δεξαμενισμού σκαφών βάρους μέχρι 19.000 τόννων και όργανωμένα έργοστάσια για την εκτέλεση έλασματουργικών, σωληνουργικών και μηχανολογικών έργων.

Προμήθεια μπώνκερς σε νοτιο-αφρικανικούς λιμένες

Με έδρα τό Ντάρμπαν, ιδρύθηκε η ίδιωτική εταιρία προμήθειας καυσίμων πλοίων «Associated Marine Oil» (AMOIL) με σκοπό την κάλυψη της πετρελεύσεως πλοίων από όλους τούς λιμένες της Νοτίου Άφρικής.

Η «Μαρέλ» στό «Ποσειδώνια»

Η γνωστή εταιρία MAREL ELECTRONICS S.A. τού Πειραιά θα παρουσιάσει και στό φετινά «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» πολλά τελευταίου τύπου ηλεκτρονικά μηχανήματα ναυτικής τηλεπικοινωνίας και ναυσιπλοΐας. Μεταξύ των μηχανημάτων που θα έπιδειχθούν διακρίνονται τό τελευταίο μοντέλο της δορυφορικής έπικοινωνίας πλοίων (S.E.S.) τού άνεγνωρισμένου άμερικανικού έργοστασίου COMSAT TELESYSTEMS MODEL 9100, τού όποιου η νέα μικρή κεραία (DOME) είναι η έλαφρότερη και μικρότερη (43 kgs) που προσφέρεται στην παγκόσμια αγορά και χρησιμοποιείται από τό μικρότερα σκάφη άναψυχής μέχρι τό μαμούθ τάνκερς λόγω τού μικρού βάρους της. Θα παρουσιάσει έπίσης τό γνωστό στην παγκόσμια αγορά RADAR (CAS) της άμερικανικής εταιρίας RAYTHEON, γνωστό ως RAYPATH, με τό όποιο είναι έφοδιασμένα όλα τό σκάφη της Άμερικανικής Άκτοφυλακής.

Τέλος στό μεγάλο περίπτερο B103 της «Μαρέλ» θα ύπάρχει μία μεγάλη γκάμα από αυτόματα ηλεκτρονικά μηχανήματα αυτομάτου φορτώσεως πλοίων κάθε κατηγορίας και μηχανήματα έλέγχου των παρακάτω οίκων που η «Μαρέλ» αντιπροσωπεύει στό χώρα μας:

Marconi Int'l Marine Co. Ltd.	(UK)
S.G. Brown Ltd	(UK)
S.P.T.	(UK)
Mitel Pabx	(UK/Canada)
Extel	(UK/USA/Canada)
Raytheon Marine	(Denmark/USA)
Danish Marine Communication	(Denmark)
Malling Kontrol A/S	(Denmark)
Kockumation AB	(Sweden)
Ei - Trade	(Norway)
Comsat TeleSystems	(USA)

Έξελιγμένη Έκπαίδευση Ναυτικών

Άρχίζοντας τη σειρά των διαλέξεων που είχε προαναγγείλει, η Πανελλήνια Ένωσις Πλοιάρχων διοργάνωσε την Τρίτη 8 Μαΐου διάλεξη με θέμα τόν έξομοιωτή «CASSIM». Όμάδα καθηγητών τού South Glamorgan Institute of Higher Education και τού University of Wales Institute of Science and Technology, από τούς πρωτεργάτες στην σχεδίαση, δημιουργία και εξέλιξη τού έξομοιωτή, περιέγραψε τις λειτουργίες τού άφου άνέφερε τούς λόγους που έκαναν άναγκαία τη δημιουργία τού «CASSIM».

Ό έξομοιωτής έχει την μορφή κανονικής γέφυρας πλοίου από τό παράθυρα της όποιας οι εκπαιδευόμενοι έχουν πλήρη θέα «θαλασσίου περιβάλλοντος» που όμως δημιουργείται από ηλεκτρονικό ύπολογιστή. Πρέπει να σημειωθεί ότι η άληθοφάνεια της θέας είναι τέτοια ώστε είναι δυνατόν να ληφθούν ακόμα και διοπτρεύσεις από τη γέφυρα σάν να έπρόκειτο για πραγματικό πλοίο στό μέση της θάλασσας. Με τη χρήση διαφορετικών δεδομένων στόν ύπολογιστή οι εκπαιδευόμενοι έχουν τη δυνατότητα να έξοικειωθούν στόν χειρισμό διαφόρων τύπων πλοίων, από πιλοτίνες μέχρι ULCC, ενώ ό ύπολογιστής μπορεί να δημιουργήσει όποιαδήποτε κατάσταση, όπως είσοδο σε λιμάνι με διάφορες συνθήκες όρατότητας, συνθήκες συγκρούσεως κ.λπ.

Τό «CASSIM» που είναι σημαντικό όργανο στόν τομέα των έρευνών σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων μπορεί να χρησιμοποιηθεί στός έξης τομείς της ναυτικής εκπαίδευσης:

- α) Σχεδιασμό της γέφυρας τού σκάφους ώστε να ανταποκρίνεται περισσότερο στις απαιτήσεις τού πλοίου αλλά και των ανθρώπων που τό κινούν.
- β) Σχεδιασμό λιμένων και άλλων βοηθημάτων της ναυτιλίας.
- γ) Άνάπτυξη και αντιμετώπιση συνθηκών μη δυναμένων να αντιμετωπισθούν έπί πραγματικού πλοίου.
- δ) Τρόπους ένεργειας σε κατάσταση κινδύνου.
- ε) Λειτουργία τού ανθρώπινου παράγοντα

κάτω από δυσμενείς συνθήκες.

στ) Άνάλυση των άτυχημάτων από νομικής και ναυτιλιακής πλευράς.

Έποχοητικό καθάρισμα

Ένας νέος τρόπος καθαρισμού των λεβήτων από την καπνιά και την σκόνη, άναπτύχθηκε από τη Σουηδική εταιρία κατασκευής μηχανολογικού έξοπλισμού «ASEASTAL». Τό «Ένφραφόν» άφαιρεί την καπνιά από τό έσωτερικό των κυρίων λεβήτων εκπέμποντας ύπόηχους, δηλαδή κύματα πίεσεως με χαμηλή συχνότητα, περίπου 20 κύκλους/ δευτερόλεπτο. Λόγω της διακεκομένης λειτουργίας του — τίθεται σε λειτουργία μόνο για 20 δευτερόλεπτα κάθε πέντε λεπτά — τό σύστημα θεωρείται πολύ οικονομικό. Έπειδή οι ύπόηχοι μπορούν να κατευθύνονται σφαιρικά από τό σημείο εκπομπής μπορούν να δονούν και τό πιο μικρό κομμάτι τού έσωτερικού μηχανισμού των λεβήτων, άποσπώντας έτσι τό μόρια της καπνιάς και της σκόνης. Έδη τό σύστημα «Ένφραφόν» έχει πωληθεί σε 40 πελάτες στό Γαλλία, Ιταλία, Σουηδία, Άγγλία και στις Ένωμένες Πολιτείες.

Εύρωπαϊκό βραβείο στό Μουσείο Γουλανδρή

Σέ ειδική τελετή που έγινε στό Δημαρχείο τού Παρισιού παρουσία τού Έλληνα πρέσβη, των πρεσβευτών των κρατών τού Συμβουλίου της Εύρώπης και πολλών έπισήμων, η κ. Σιράκ εκπρόσωπος τού συζύγου της Ζάκ Σιράκ, Δημάρχου Παρισιού, άπένειμε βραβείο στό Μουσείο Γουλανδρή Φυσικής Έστορίας μετά από άπόφαση της έπιτροπής τού Συμβουλίου τη Εύρώπης.

Με τό βραβείο αυτό η έπιτροπή έκρινε ότι τό Μουσείο Γουλανδρή Φυσικής Έστορίας «άποτελεί έξαιρετικής σπουδαιότητας έπιστημονικό και εκπαιδευτικό κέντρο όχι μόνο για την Έλλάδα αλλά και διεθνώς, θεωρεί ότι ένα τέτοιο έπίτευγμα είναι άξιο ιδιαίτερης δημόσιας άναγνώρισης και άπονέμει βραβείο προς τούς ίδρυτές Άγγελο και Νίκη Γουλανδρή ως δείγμα θαυμασμού και έκτιμησης».

WALL STREET

STOCKS — BONDS — COMMODITIES
OPTIONS AND CURRENCIES

JOHN PISPIRIS

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

ΠΑΥΛΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ**1925 - 1984**

Ο αδόκητος θάνατος του Παύλου Βαρδινογιάννη στις 4 Μαΐου απέτέλεσε πλήγμα για την πολιτική και οικονομική ζωή της Ελλάδος και προκάλεσε ιδιαίτερη λύπη σε όσους είχαν την τύχη να τον γνωρίζουν προσωπικά και να απολαμβάνουν της φιλίας του.

Γεννήθηκε το 1925 στο Ρέθυμνο της Κρήτης και σπούδασε νομικά και Πολιτικές Επιστήμες στην Αθήνα. Πριν ακόμη ολοκληρώσει τις σπουδές του ακολούθησε στην πολιτική τον άρχηγό των Φιλελευθέρων Σοφοκλή Βενιζέλο, του οποίου υπήρξε στενός συνεργάτης.

Πολιτεύθηκε για πρώτη φορά το 1956 και εξελέγη ανεξάρτητος Φιλελεύθερος βουλευτής Ρεθύμνου, ενώ το 1964 ορκίσθηκε στη δεύτερη κυβέρνηση Γ. Παπανδρέου υπουργός άνευ χαρτοφυλακίου με αρμοδιότητες Τύπου και διεθνών σχέσεων. Εξελέγη συνολικά έξι φορές βουλευτής Ρεθύμνου, μέχρι και

το 1977 και υπήρξε πιστός οπαδός της Φιλελεύθερης παρατάξεως.

Για την αντιστασιακή του δράση κατά την κατοχή καταδικάσθηκε σε θάνατο αλλά κατόρθωσε να δραπετεύσει και να σωθεί. Κατά την εκδήλωση της δικτατορίας των συνταγματαρχών στις 21 Απριλίου 1967 απέφυγε τη σύλληψη και διέφυγε μέσω Κρήτης στο εξωτερικό από όπου εργάστηκε για την αποκατάσταση της Δημοκρατίας στην Ελλάδα.

Ήταν από τους πρωταγωνιστές της κινήσεως για την σύμφιξη των σχέσεων μεταξύ Ελλάδος και Αραβικών Κρατών και υπήρξε πρόεδρος του Ελληνοαραβικού Συνδέσμου.

Ήταν άνθρωπος εύφυης, με τόλμη, ευελιξία και διορατικότητα, μετριοπαθής με μία μεγάλη ζεστή καρδιά.

Οι χιλιάδες του λαού που ξεπυρραυλίστηκαν για τον μεγάλο ταξίδι απέδειξαν πόσο προσφιλής και α-

γαπητός υπήρξε ο Παύλος Βαρδινογιάννης τόσο για τους Κρητικούς όσο και για τους πολυάριθμους φίλους του σ' όλο τον κόσμο.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» απευθύνουν και από τη στήλη αυτή θερμά συλλυπητήρια στους οικείους του και εύχονται να είναι ελαφρύ το χώμα που τον σκέπασε.

ΜΙΧΑΗΛ ΑΜΠΟΥΣΣΕΛΑΜ

Πέθανε και κηδεύθηκε από τον ναό του Αγίου Κωνσταντίνου ο παλαίμαχος πλοίαρχος και συνδικαλιστής ΜΙΧΑΗΛ ΑΜΠΟΥΣΣΕΛΑΜ ο οποίος είχε διατελέσει δύο φορές πρόεδρος της Ενώσεως Πλοιάρχων και υπήρξε ο ιδρυτής του Δημοσιογραφικού της οργάνου «Πλοιαρχική Ήχώ».

**ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΨΗΦΙΣΜΑ**

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών συνήλθε έκτακτως μετά το θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου μέλους της Ελληνικής κοινωνίας και του Έφοπλισμού

ΠΑΥΛΟΥ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ

που επήλθε στις 4 Μαΐου 1984 και αφού άκουσε τον Πρόεδρο κ. ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ ο οποίος εξήρε την πολύπλευρη προσωπικότητα και δράση του μεταστάνατος.

Αποφάσισε ομόφωνα:

- Νά διαβιβασθούν προς τους οικείους του αποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.
- Νά κατατεθῇ στέφανος.
- Νά παραστούν ο Πρόεδρος και τά Μέλη του ΔΣ/ΕΕΕ στην κηδεία του μεταστάνατος.
- Νά διατεθῇ υπέρ αγαθοεργιών σκοπών τό ποσόν τών είκοσι χιλιάδων δραχμών (20.000).
- Νά δημοσιευθῇ τό παρόν ψήφισμα στόν ἡμερήσιο καί Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιῶς 4 Μαΐου 1984

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ****ΨΗΦΙΣΜΑ**

Τό Συμβούλιο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, συνελθόν έκτακτως, την 8ην Μαΐου 1984, κατόπιν της αναγγελίας του θανάτου του

ΠΑΥΛΟΥ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ

επιλέκτου μέλους της Ελληνικής Έφοπλιστικής οικογένειας και άκούσαν του προέδρου αυτού, κ. Ιωάννη Α. Χατζηπατέρα, όστις εξήρε την προσωπικότητα του μεταστάνατος και την ιδιαίτερα εκτίμηση που έχαιρε, τόσον διά την πολιτική και κοινωνική του δραστηριότητα, όσον επίσης και διά τη μεγάλη προσφορά του ίδιου και τών μελών της οικογενείας του στην ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα και Διεθνώς, οί όποιες πολλαπλώς ωφέλησαν την οικονομία της χώρας,

αποφάσισε και εξέδωσε τό κάτωθι ψήφισμα:

1. Νά αποσταλούν συλλυπητήρια τηλεγραφήματα στην οικογένεια του έκλιπόντος.
2. Πραγματοποιηθῇ δωρεά, εκ λιρών έκató (100), υπέρ φιλανθρωπικού ιδρύματος στό Λονδίνο.
3. Δημοσιευθῇ τό παρόν στόν ἡμερήσιο καί ναυτιλιακό τύπο.



Θαλάσσια ατυχήματα

ΟΝΟΜΑ	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος ναυπηγήσ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	Έλληνική	9.998	1978	Ρόττερνταμ για Μομπάσα, έμφορτο υπέστη βλάβη της μηχανής στις 21/4 και κατέπλευσε στη Λισσαβώνα για έπισκευές.
ΣΕΡΙΦΟΣ	Έλληνική	12.228	1967	Έπιθεωρήθηκε στο Ντουμπάϊ, στις 28/4 συνεπεία ζημίας στο μηχανισμό πηδαλίου και ανέλαβε πρόχειρες έπισκευές.
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ»	Λιβερίας	18.798	1973	Κατά την εκφόρτωση στο Μανάους, στις 30/4, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο ή όποια κατεστάλη από τό πλήρωμα άφου προξένησε ζημίες στο μηχανοστάσιο. Άνελήφθησαν έπισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΙΟΛΙΟΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	Έλληνική	16.715	1968	Κατέπλευσε στο Πέραμα μέ βλάβη στην κύρια και την βοηθητική μηχανή και ανέλαβε έπισκευές από 14/5.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ	Λιβερίας	115.135	1973	Προσάραξε στις 28/4 στην Τομπάτα, έμφορτο μεταλλεύματος. Άποκολήθηκε αύθημερόν μέ τη συνδρομή ρυμουλκών χωρίς νά ύποστέι σοβαρές ζημίες.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	Έλληνική	16.500	1981	Ντάρμπαν για Καναδά, υπέστη σοβαρές έλασματοургικές ζημίες και άπώλεσε 18 κοντέϊνερς λόγω θαλασσοταραχής στις 26/4. Πρόχειρες έπισκευές αναλήφθηκαν στο Κέϊπ Τάουν στις 26/4.
ΓΛΑΥΚΟΣ	Έλληνική	16.229	1968	Βόλος για Άκαμπα, έμφορτο αλεύρων, υπέστη βλάβη της μηχανής στην Κάρπαθο στις 2/5 και ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά.
ΚΟΡΥΤΟΝ	Έλληνική	19.134	1975	Συγκρούσθηκε στις 7/5 στην Κουτούμπντια μέ τό φορτηγό «Banglar Mairi» και τά δύο σκάφη ύπέστησαν ζημίες.
ΛΑΙΔΗ ΛΑ'Ι'Κ	Παναμά	13.166	1971	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 3/5 και ρυμουλκήθηκε στο Γιβραλτάρ.
ΠΑΤΒΙΝ	Παναμά	14.112	1962	Προσάραξε στη Σύρο, στις 3/5 και υπέστη σοβαρές έλασματοургικές ζημίες στα ύφαλα και βλάβη στη μηχανή. Άναλήφθηκε ύδροδεξαμενισμός στη Σύρο, από 9/5.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEΑΝΙC S.A.

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

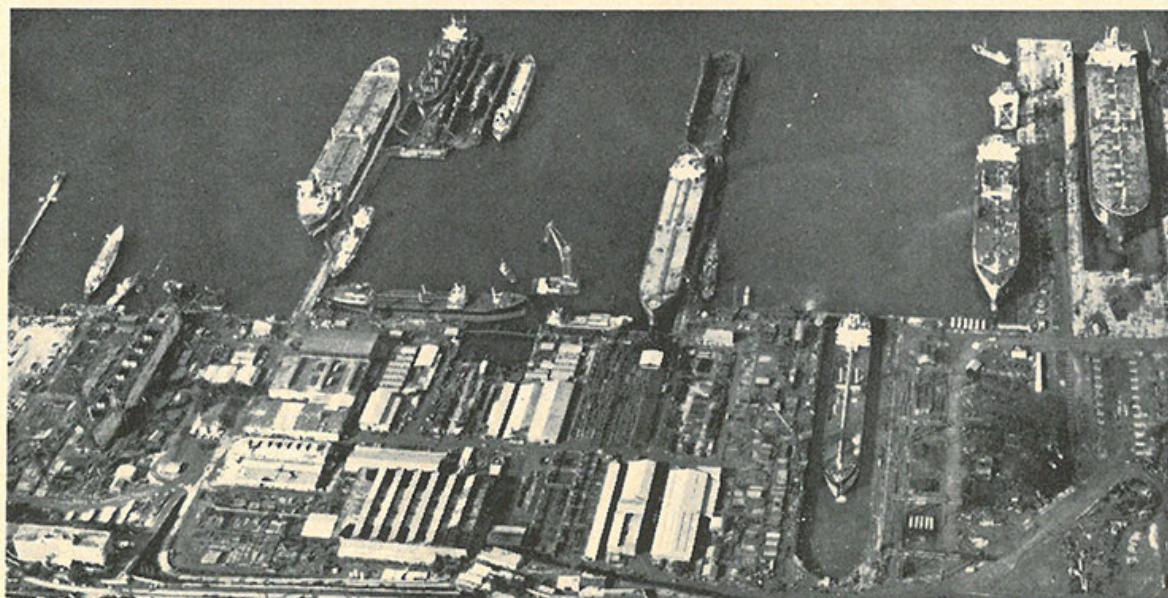
HELLENIC



SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD

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



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

*

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

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

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

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

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

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

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

‘Η ναυλαγορά

Παρά τις άργιες της Πρωτομαγιάς και τό Bank Holiday της 7ης Μαΐου, η παγκόσμια ναυλαγορά διατήρησε κατά τό περασμένο δεκαπενθήμερο μία αξιόλογη δραστηριότητα σε όλους τομείς. Όπως ούποτε, στην πίο περίοψη θέση και πάλι κρατήθηκαν τά μεγάλα μπάλκ κάρριερς.

Δυστυχώς, η έχεμύθεια πού διέκρινε μεγάλο αριθμό ναυλώσεων εξακολουθεί νά αποτελεί ένα σοβαρό εμπόδιο γιά μία πλήρη αξιολόγηση των εξέλιξεων της ναυλαγοράς. Από ό,τι όμως επισημώς ανακοινώθηκε και από τίς άκρικομύθειες σε μερικές άλλες περιπτώσεις, μπορεί κανείς ασφαλώς νά συμπεράνει ότι η άπαισιόδοξη πρόβλεψη περί πτώσεως των ναύλων μέσα στό Μάιο (μία πιθανολόγηση πού βασίζεται σε προηγούμενες εποχιακές έμπειρίες) δέν φαίνεται, πρós τό παρόν τουλάχιστον, νά έπαληθεύεται. Είναι, ίσως, λίγο νωρίς; Δέν άποκλείεται.

Στόν τομέα των σιτηρών διαπιστώνουμε μάλλον «κανονικούς» ρυθμούς μέ τούς ναύλους των «Πάναμαξ» από Κόλπο γιά ‘Ιαπωνία σαφώς άνω των δολ. 16,50 και διατήρηση των αντίστοιχων επιπέδων πρós Κόντινεντ. Παράλληλα, τόσο από τόν Κόλπο όσο και από τίς λοιπές περιοχές φορτώσεως σιτηρών, παρατηρήσαμε ναυλώσεις γιά ποικιλία προορισμών. Και από μέν τόν Κόλπο συνεχίστηκαν οι εξαγωγές πρós Ν. ‘Αφρική, όπου οι 25.000 τόννοι πλήρωναν δολ. 19, έπίσης πρós Βενεζουέλα, όπου η αύτή περίπου ποσότητα πλήρωνε δολ. 14 (1.000 τόννο εκφόρτωση), ενώ η πρós Χιλή ναύλωση έδινε δολ. 12,50 μέ σαφώς καλύτερους ρυθμούς εκφόρτωσης. Μία αξιόλογη δραστηριότητα διαπιστώνουμε και από τό Πλεϊτ, όπου οι 15.000 τόννοι γιά ‘Αλγερία απέφεραν δολ. 34/35, καθώς και από τήν Αυστραλία μέ άριθμό φορτώσεων κυρίως πρós χώρες της ‘Απω ‘Ανατολής.

Παράλληλα πρós τά σιτηρά, οι άνθρακες κινήθηκαν σε ικανοποιητικούς ρυθμούς, όπως προαναφέραμε, γιά τά μεγάλα κυρίως μεγέθη. Στούς άμερικανικούς άνθρακες ι-διαίτερα θά σημειώσουμε τούς 100.000 τόννους γιά ‘Απω ‘Ανατολή στά δολ. 15 (ίσως και περισσότερο!) και ίση περίπου ποσότητα από Χάμπτον Ρόντς γιά ‘Ιαπωνία (μέ συμ-

πλήρωση Ν. ‘Αφρική) στά δολ. 13,50 πού, άν άληθεύει, αποτελεί σαφή βελτίωση. Στό χώρο της ‘Απω ‘Ανατολής, σημειώνουμε άριθμό ναυλώσεων άυστραλιανού άνθρακος γιά ‘Ιαπωνία σε μέγεθος «πάναμαξ» στά δολ. 8,20 ανά τόννο.

Αντίστοιχη, δν δχι ικανοποιητικότερη κίνηση, παρατηρήθηκε στά σιδηρομεταλλεύματα πού αποτελούν τό αντικείμενο, αλλά και τόν μοχλό της αναζωπυρώσεως του ενδιαφέροντος πρós τά μεγάλα μπάλκ κάρριερς πού τόσο σχολιάσθηκε πρόσφατα. ‘Ιδιαίτερη έξαρση στίς εξαγωγές βραζιλιανών φορτίων πρós ‘Απω ‘Ανατολή, κυρίως ‘Ιαπωνία, όπου ποσότητες 150/100.000 τόννων πλήρωναν μεταξύ δολ. 10,20/10,50 ανά τόννο. ‘Η Δυτ. ‘Αφρική γιά Κόντινεντ σε μέγεθος «πάναμαξ» πλήρωνε δολ. 5,20/5,50 ενώ γιά τό βραχύ ταξίδι από Β. Νορβηγία πρós Κόντινεντ έφθανε τά δολ. 2,90 γιά 90/100.000 τόννους.

‘Η ζάχαρη, μέ άρκετές έντολές και ένα σημαντικό άριθμό ναυλώσεων από Βραζιλία, Κεντρική ‘Αμερική και Ν.Α. ‘Ασία γιά ποικίλους προορισμούς.

Τέλος, όπως συνήθως, η ‘Ινδία διατήρησε τόν λόγο στίς ναυλώσεις λιπασμάτων σε έλαφρώς ύψηλότερα επίπεδα.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

‘Ικανός άριθμός χρονοναυλώσεων ταξιδίου σε επίπεδα μισθωμάτων από τού «όρια-κού» μέχρι και τού «ένθαρρυντικού» δέν επιτρέπει άλλαλαγμούς χαράς, αποτελεί έν τούτοις ένα αξιόλογο παράγοντα σταθερότητας και, συγχρόνως, μία έγγυση άπασχόλησης γιά τούς κρίσιμους καλοκαιρινούς μήνες.

Πιστεύεται γενικώς ότι γιά τά πολύ μεγάλα μπάλκ κάρριερς τό μίσθωμα γιά ταξίδι 40/60 ήμερών έχει υπερβεί τά δολ. 2,50 ανά τον. d.w. ενώ τά «πάναμαξ» επιτυγχάνουν δχι εύκαταφρόνητα μισθώματα — πάντα σε σχέση μέ τό πρόσφατο παρελθόν. Οι 60.000 τον. d.w. γιά κυκλικό ‘Ατλαντικού άγγισαν τά δολ. 7.000. Λίγο μεγαλύτερο πλοίο γιά κυκλικό Ειρηνικού πληρωνόταν στά επίπεδα των δολ. 6/6.500 ενώ σημειώνουμε και τήν ναύλωση από ‘Ιαπωνία γιά Εύρωπη στά δολ.

6.800 ανά ήμέρα.

Δέν συμβαίνουν, δυστυχώς, τά ίδια πράγματα γιά τά μικρότερα πλοία όπου παρατηρούμε και περιθωριακές ναυλώσεις μόλις καλύπτουσες τά έξοδα εκμεταλλεύσεως. Τό νά εκθέσουμε ένα άριθμό τέτοιων ναυλώσεων ίσως δέν θά αποτελούσε ιδιαίτερη προσφορά, όσο νά επισημάνουμε ότι, αύτή τή φορά, τό επίπεδο τού μισθώματος φαίνεται νά εύρίσκεται σε εύθεια άναλογία μέ τό μέγεθος τού πλοίου-πράγμα δχι κατ’ ανάγκην σύνηθες στίς ήμέρες μας.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Έν μέσω ενός κλίματος άβεβαιότητας, πού συντηρεί ή σοβούσα πολιτική κρίση στην περιοχή, κινήθηκε ή αγορά τού Περσικού Κόλπου. Ειδικά δσον άφορά στίς φορτώσεις από Κάργκ, τά συνεχώς όξυνόμενα προβλήματα άσφαλείας πλοίου, φορτίου και πληρώματος, τά ύψηλότερα άσφάλιστρα, ή άποχή όρισμένων ναυλωτών αλλά και ή προσμονή πτώσεως των τιμών τού μαύρου χρυσού καλλιεργούν ένα κλίμα, μέσα από τό όποίο είναι πράγματι δύσκολο νά εξαχθούν συμπεράσματα και προοπτικές. ‘Ηδη, γιά τούς σκοπούς τού παρόντος δελτίου μας, πρέπει νά χωρίσουμε τόν Περσικό Κόλπο σε δύο σαφώς διακεκριμένες περιοχές: Τό Κάργκ και τόν Περσικό ή ‘Αραβικό Κόλπο, όπως πρόσφατα τείνει νά επικρατήσει....

Και από μέν τόν ‘Αραβικό Κόλπο μπορούμε νά πούμε ότι ό ναύλος της στιγμής είναι γύρω στά WS 25/26 γιά δυτικές όψιόν, και, αντίστοιχα γιά τήν ‘Απω ‘Ανατολή, ενώ από Κάργκ οι ναυλώσεις ποικίλουν από WS 28 μέχρι — όπως φημιολογείται — σαφώς άνω των WS 30, άνάλογα μέ τίς εκτιμήσεις και τίς άνάγκες της στιγμής, πάντοτε άναφερόμενοι σε VLCC.

Σε μικρότερα μεγέθη — πάντοτε από τόν ‘Αραβικό Κόλπο — χαρακτηριστικά άναφέρουμε:

120.000 τον. γιά Δυτ. ‘Αφρική WS 36
110.000 τον. γιά Δυτ. ‘Ακτή ΗΠΑ WA 50
120.000 τον. γιά Κόντινεντ WS 39
92.000 τον. γιά δυτική όψιόν WS 45
50.000 τον. γιά Σιγκαπούρη - ‘Ιαπωνία WS 70.

Στόν Μεσογειακό χώρο, ή ισορροπία κατά τό πρώτο δεκαπενθήμερο τού Μαΐου σαφώς

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

άνετράπη εις βάρος του πλοίου, με αποτέλεσμα την πώση των ναύλων. Πολύ λίγα τά φορτία, ιδίως για τα μικρά μεγέθη (μέχρι 50.000 τόννων) και άθροες προσφορές που κατέληξαν σε:

85.000 τον. από Σίντι Κερρί για Μεσόγειο/Κόντινεντ WS 47,5/45

75.000 τον. από Λιβύη για Ιταλία WS 65

65.000 τον. από Ές Σιντέρ για Γένοβα WS 62,5

Από την Δυτ. Αφρική, σημειώνουμε την ναύλωση VLCC για Μεσόγειο ή Κόντινεντ στα WS 23,5/25,5 (270.000 τόννους) ενώ οι 120.000 τόννοι για ΗΠΑ/Κόλπο πλήρωναν WS 45/42,5.

Γενικώς, φαίνεται ότι η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων εισέρχεται σε μία περίοδο χωρίς ιδιαίτερες συγκινήσεις (εκτός εκείνων που μπορεί να προκύψουν από πολιτικές ανωμαλίες) πράγμα που διαπιστώνεται και από την αγορά της Καραϊβικής ή της Ν.Α. Ασίας που δεν είχαν τίποτε νέο να μας δείξουν.

Ένας μάλλον ικανοποιητικός αριθμός ναυλώσεων για καθαρά φορτία κράτησε τον τόνο της αντίστοιχης αγοράς υποπροϊόντων πετρελαίου.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ - ΨΥΓΕΙΑ

Κάνουμε μία ιδιαίτερη αναφορά στον ειδικό αυτό τύπο πλοίου με την ευκαιρία της λήξεως της έφετεινης «περιόδου αιχμής» που υπήρξε ή απογοητευτικότερη των τελευταίων χρόνων. Με την ευκαιρία της έκδοσης του νέου «REEFER REGISTER» (1984) της

VAKIS VLAHOULIS S.A., είχαμε την ευκαιρία να παρουσιάσουμε μερικά βασικά στοιχεία στο προηγούμενο φύλλο μας. Στοιχεία που αφορούν και δείχνουν την σοβαρή ελληνική παρουσία στον εξειδικευμένο αυτό κλάδο των θαλασσίων μεταφορών.

Δυστυχώς, η παγκόσμια οικονομική κρίση και η αντίστοιχη ταμειακή και συναλλαγματική δυσπραγία που αυτή έχει φέρει σε πολλές χώρες, ταλαιπωρούν εδώ και δύο χρόνια την αγορά με αποτέλεσμα (αποκορύφωμα, ίσως) την έφετεινη κρίση που δεν επέτρεψε την ομαλή λειτουργία του αντίστοιχου κλάδου των μεταφορών ούτε και κατά την παραδοσιακή εποχιακή αιχμή Φεβρουαρίου/Απριλίου.

Αρκεί να αναφέρουμε ότι, ενώ για ένα ψυγείο των 350.000 κυβ. ποδών π.χ. τό μίσθωμα με βάση έτησια χρονοναύλωση εκυμαινέτο πριν δύο χρόνια περί τα δολ. 0,65 ανά κυβ. πόδα, αυτή τη στιγμή δεν φαίνεται να φθάνει τα δολ. 0,30 - αν υπάρχει και αυτό! Ταυτόχρονα, ενώ πριν δύο επίσης χρόνια τό μίσθωμα αιχμής έφθανε τα δολ. 1.00/1.20 ανά κυβ. πόδα, στην έφετεινη περίοδο δεν ξεπέρασε τα δολ. 0,55!

Ήδη από τα μέσα του Απριλίου η αγορά έχει οδηγηθεί σε πλήρη λήθαργο, χωρίς ελπίδα ανακάμψεως μέχρι τό τέλος του έτους. Παράλληλα, ο αριθμός των νεοτευκτων που παραδόθηκαν ή αναμένεται να εισέλθουν στην αγορά προσεχώς, δεν επιτρέπει ιδιαίτερη αισιοδοξία για τό μέλλον.

Πιστεύεται ότι, πολύ σύντομα, ένας σεβαστός αριθμός πλοίων της δεκαετίας του '60 θα οδηγηθεί **κατ' ανάγκη** στα διαλυτήρια. Οι πρώτες τέτοιες πωλήσεις είναι ήδη πραγματικότητα.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΝΑΔΑ

ΜΕΝΕΛΑΟΣ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 36.50 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 12-23.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα Νότιο Αφρική, δολ. 18.75 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. Μαΐου 5-11.

ΒΑΓΓΕΛΗΣ: Άμερ. Κόλπο 13.020 τον. γεννήματα

Πούντα Άρένας/Καλδέρα, δολ. 22.50 φίο πλέον 75 σέντς για κάθε επιπλέον λιμένα εκφορτώσεως, 4.000 τον. φόρτωση, 1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Μαΐου 15-25.

ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ: Ποταμό Μισισσιππή 12.500-13.700 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 17 φίο, 4 ημέρες/600 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 7-14.

ΠΕΤΑΛΟΝ: Λόγκ Μπής 56.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία δολ. 11.50 φίο, 11 ημέρες, Μαΐου 7-15.

ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ: Βορείως Ρίβερ Πλέητ με συμπλήρωση Μπουένος Άίρες 20.000 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 24.25, 2.000 τον. φόρτωση/1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Μαΐου 12-22.

ΜΕΛΙΤΩΝ: Άμερ. Κόλπο 14.000 τον. λιπάσματα χύδην Ινδία, δολ. 36.50 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 8-18.

ΠΕΡΙΝΘΟΣ: Μόμπιλ 60.000 τον. γαιάνθρακες Δουκέρκη, δολ. 9.50 φίο, 20.000 τον. φόρτωση/3 ή μέρες εκφόρτωση, Μαΐου 2-13.

ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ: Βορείως Ρίβερ Πλέητ με συμπλήρωση Μπουένος Άίρες, 14.000 κριθής Άκαμπα, δολ. 34.50, όψιόν φόρτωση μόνον από Μπουένος Άίρες δολ. 33.50, 2.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 1-10.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΣΜΑΝ: Μεγάλες Λίμνες/Σαιντ Λόρενς 17.000 τον. με συμπλήρωση έως 25.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 28 φίο/21 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάιο.

ΒΕΛΟΣ: Άμερ. Κόλπο 24.000 τον. γεννήματα Ινδονησία, δολ. 31 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. Μαΐου 17-25.

ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 22 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 15-25 ΜΙΧΑΛΗΣ: Ποταμό Μισισσιππή 65.000 τον. σιτηρά Άμστερνταμ/Άμβέρσα δολ. 700.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, Μαΐου 10-15.

ΔΙΑΣ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Νοτ. Αφρική δολ. 19 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. άμεση.

ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'ΙΜ: Βορείως Ρίβερ Πλέητ με συμπλήρωση Μπουένος Άίρες 15.000 τον. γεννήματα Άλγερία, δολ. 34.25 2.000 τον. φόρτωση/400 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Μάιο.

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑΣ: Βορείως Ρίβερ Πλέητ με συμπλήρωση Μπουένος Άίρες 21/22.000 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 24.25, 2.000 τον. φόρτωση, 1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, άμεση.

ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ: Δομινικανή Δημοκρατία 14.300 τον. ζάχαρη χύδην Βενεζουέλα, δολ. 14.50 φίο, 700/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάιο.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ: Ποταμό Μισισσιππή 55.000 τον. γεννήματα Γιούροπορτ, δολ. 10.50 φίο, 10 ημέρες, άμεση.

ΖΕΦΥΡΟΣ II: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. σιτηρά Λά Γκουάιρα και Μαρακάμπο δολ. 12.75 φίο, 30 ημέρες, Άπρίλ. 28 - Μαΐου 5.

ΜΠΕΤΤΥ: Μπουεναβεντούρα 12.000 τον. ζάχαρη Άμερ. Κόλπο, δολ. 13 φίο, 1.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΜΑΡΘΑ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Κόντινεντ, δολ. 11 φίο, 10 ημέρες, Μαΐου 2-9.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ: Σαιντ Λόρενς 26.000 τον. περίπου σιτηρά Λεμεσό, δολ. 15.75 φίο, όψιόν φόρτώσεως Πόρτ Καρτιέ δολ. 15.50 φίο, 5 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπρίλ. 26 - Μαΐου 3.

ΑΛΚΥΟΝΙΑ: Σαιντ Λόρενς 16.000 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 17.25 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. άρχες Μαΐου.

ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΕΝΒ: Βορείως Ρίβερ Πλέητ με συμπλήρωση Μπουένος Άίρες 16.500 τον. γεννήματα Άλγερία, δολ. 34.50, 2.000 τον. φόρτωση/400 τον. έλευθ. εκφόρτωση, άμεση.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ: Άμβέρσα 20.000 τον. κριθής σε σάκκους Τζέντα ή Γίεμπο, δολ. 22 φίο, 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπρίλ. 30 Μαΐου 3.

ΕΙΡΗΝΗ Δ.: Ντακάρ 13.500 τον. λιπάσματα χύδην Ινδία, δολ. 27, φόρτωση κλίμακος, 1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Άπρίλ. 29 - Μαΐου 9.

ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.: Βίσμαρ και Άμβούργο 20.000 τον. λιπάσματα Ινδία, δολ. 30 φίο, 2.500 και 3.500 τον. φόρτωση/1.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 15-25.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Άμβούργο 20.000 τον. λιπάσματα Ινδία, δολ. 26.50 φίο. 6.000/1.000 τον. Μαΐου 15-21.

ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΚΑΟΥΝΤΕΣ: Νιούκαστλ, 60.000 τον. γαιάνθρακες Σακάιντε δολ. 8.15 φίο, 12.500/15.000 Μάιο.

ΓΚΑΛΦΟΥ'Ι'ΝΤ: Νάντη/Μπορντώ 32.000 τον. γεννήματα Θεσσαλονίκη, δολ. 13 φίο, 4.000/1.300 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΕΛΕΝΗ II: Βόρειο Γαλλία 17.000 τον. γεννήματα

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

Ιταλία, δολ. 9,75 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου.

ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ: Τζουμπάιλ 14.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 1.075 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 16-22.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 40.401 τον. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, Μαΐου 5-15, ταξίδι μέσω Μαρμαγκά με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΠΕΤΡΑ: 40.404 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, Μαΐου 8-14, ταξίδι μέσω Μαρμαγκά με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.375 την ημέρα.

ΣΤΟΡΚ: 26.765 τον. d.w. του 1970, παράδοση Παράναγκου Μαΐου, 12-25, επαναπαράδοση δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 4.250 την ημέρα πλέον δολ. 125.000 για πλού υπό έρμα, όψιόν παραδόσεως Ρίο Γκράντε δολ. 4.250 την ημέρα πλέον δολ. 135.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΤΑΛΑΝΤΗ: 17.069 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Αμβέρσα Μαΐου 2-4, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο ή ανατολ. ακτή Μεξικού δολ. 3.000 την ημέρα συμπεριλ. υπερωριών.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΊ'ΖΟΝ: 22.040 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σάουθγουεστ Πάσ άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Βοστώνη/Γκάλβεστον δολ. 4.150 την ημέρα.

ΓΛΥΦΑΔΑ: 24.115 τον. d.w. του 1969, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη 'Απριλίου, ταξίδι μέσω δυτικής ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α.: 25.331 τον. d.w. του 1966, παράδοση Κο Σιχάνγκ Μαΐου 2-5, επαναπαράδοση 'Ερυθρά δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΚΤΗ: 28.928 τον. d.w. του 1977, παράδοση στον πιλότο Φός Μαΐου 15-20, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: 17.194 τον. d.w. του 1980, παράδοση Ντάλιαν, Μαΐου 6-10, επαναπαράδοση Νιού Σαουθ Γουέλς δολ. 3.750 την ημέρα, πλέον δολ. 24.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΘΙΠΠΗ Α.: 26.506 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ντάρ ες Σαλάμ Μαΐου 1-15, ταξίδι με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.450 την ημέρα.

ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ: 33.85 τον. d.w. του 1970, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι μέσω Μαλαισίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ: 16.592 τον. d.w. του 1978, παράδοση πιλότο 'Αμβέρσα άμεση, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 3.900 την ημέρα.

ΑΠΟΛΛΩΝ: 22.240 τον. d.w. φόρτωσης του 1972, παράδοση Κόντινεντ Μαΐου 20 - 'Ιαν. 10, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ: 26.988 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κιέλο/Βίσμαρ Μαΐου 21-25, ταξίδι 70 ημερών με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία, δολ. 5.150 την ημέρα.

ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.: 25.678 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Μαΐου 15-31, επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ: 24.500 τον. d.w. του 1981, παράδοση Μανίλα άμεση, επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ: 14.939 τον. d.w. του 1969, παράδοση Σαφί Μαΐου 15-25, επαναπαράδοση Ραγκούν, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: 11.611 τον. d.w. του 1975, παράδοση Χάβρη Μαΐου 11-14, ταξίδι μέσω Δυτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Ιταλία, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΊ'ΝΤ: 16.673 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βέζερ Μαΐου 9-10, επαναπαράδοση δυτική ακτή Νοτίου 'Αμερικής, όχι νοτιότερα Βαλπαράϊζο, δολ. 4.000 την ημέρα.

Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ: 18.005 τον. d.w. του 1978, παράδοση με την άφιξη πιλότου 'Αμβέρσας Μαΐου 14-17, επαναπαράδοση ανατολ. ακτή Μεξικού ή 'Αμερ. Κόλπο δολ. 3.975 την ημέρα.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: 15.950 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Μαΐου 16-20, ένα κυκλικό ταξίδι Νοτίου Αφρικής, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ: Μπαχρέιν 26.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 140, Μαΐου 5.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Δυτ. ακτή ΗΠΑ 60.000 τον. μέρος φορτίου 'Απω 'Ανατολή, δολ. 575.000 κατ' άποκοπή τέλη Μαΐου.

ΑΘΗΝΑ: Περού 37.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού/'Αμερ. Κόλπο WS 100, Μαΐου 11.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Κίνα 20.000 τον. καθαρά Ταϊταγκόγκ προς δολ. 20 ανά τόνο, Μάιο.

ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ: Περσικό Κόλπο 26.000 τον. νάφθας 'Ιαπωνία, WS 127,5, 'Απρίλ. 26.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Καραϊβική 80.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 70, Μαΐου 1.

ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ: Όμάν 40.000 τον. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη, δολ. 7.50 ανά τόνο, Μαΐου 1.

ΜΑΡΙΛΙΑ: Σίντι Κερίρ 80.000 τον. Λαβέρα, WS 45, Μαΐου 3.

ΝΕΣΤΩΡ: Περσικό Κόλπο 45.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 100, Μαΐου 15.

ΚΕΦΕΥΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά ακτή 'Ατλαντικού/Κόλπο/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 122, όψιόν λιμένα ανατολ. ή δυτικής 'Αφρικής WS 138, όψιόν Περσικό Κόλπο ή 'Απω 'Ανατολή WS 145, Μαΐου 12.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά ακτή 'Ατλαντικού/'Αμερ. Κόλπο, WS 97,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 87,5, Μαΐου 8.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α.: Καραϊβική 55.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 105, Μαΐου 6.

ΔΩΡΙΟΣ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 70.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού/'Αμερ. Κόλπο, WS 75, Μαΐου 6.

ΟΚΤΩΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ: Βενεζουέλα 70.000 τον. μέρος φορτίου, Κεμπέκ WS 75, όψιόν ναυλωτού για φόρτωση 90.000 τον. WS 55,5, Μαΐου 3.

ΤΡΕΊ'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Ντουμπάϊ 135.000 τον. Τρίνταντ WS 41,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 44, όψιόν Μεσόγειο WS 45, Μαΐου 10.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σιντί Κερίρ 85.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα, WS 47,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 45, Μαΐου 6.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΓΗ: Σκίντα 27.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 140, όψιόν Μεσόγειο WS 170, όψιόν ΗΠΑ WS 130, Μαΐου 8.

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΗ ΓΚΡΕΊ'Τ: Βομβάη 300.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 27, Μαΐου 15.

ΤΡΑΊ'ΣΑΝ: Περσικό Κόλπο 135.000 τον. 'Αμπιτζάν, WS 35, Μαΐου 9.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Σκίντα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 140, όψιόν Μεσόγειο WS 165, Μαΐου 8.

ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ: Πουέρτο Μιράντα 53.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα, WS 70, Μαΐου 5.

ΤΡΑΊ'ΛΑΙΤ: Δυτ. Αφρική 118.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 35, Μαΐου 18.

ΠΑΤΜΟΣ: 'Ερυθρά 105.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 42,5, όψιόν Μεσόγειο WS 45,5, Μαΐου 14.

ΦΑΝΑΡΙ: Σαλλόμ Βόε 89.000 τον. 'Αμβούργο, δροι έμπιστευτικό, Μαΐου 7.

ΑΛΕΚΟΣ Μ: Ράς Λανούφ 65.000 τον. Σαρρόκ, WS 81, Μαΐου 11.

ΣΤΑΘΕΡΟΣ: Γουαντί Φεϊράν 73.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 62,5, Μαΐου 10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: 60.525 τον. d.w., του 1981, ταξίδια 6, όψιόν 6 μήνες προς δολ. 4.40 ανά τόνο, Μάιο.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτό): 155.375 τον. d.w. του 1971 παράδοση 'Απω 'Ανατολή 'Ιουλίου 1-15, ταξίδια 11-13 μηνών προς δολ. 11.000 την ημέρα.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΊΚΟΝ

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:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΊΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Από τα παραλειπόμενα του προηγμένου δεκαπενθημέρου, ή αναφορά στα όποια εμποδίστηκε από τις εορτές, όσο και από το υπό ανάλυση πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαΐου υπάρχουν μερικά πράγματα που αξίζει να αναφέρουμε.

Θα διαπιστώσουμε πρώτα ένα αξιόλογο ενδιαφέρον για δεξαμενόπλοια που προσκρούει στις λεπτομέρειες της σχετικής συμφωνίας για να υλοποιηθεί. Σε αυτήν την κατηγορία αναφέρονται τα ULCC T/T "NEIVA" (323.000 DWT του 1976) που ασφαλώς συζητήθηκε στα δολ. 6.000.000 και το M/T "TITAN" (70.000 DWT του 1971) που επανήλθε στην αγορά για δολ. 4.500.000.

Αντίθετα, φαίνεται ότι ήλθαν σε αίσιο πέρας οι διαπραγματεύσεις για το M/T "PUNTA MARE" (161.000 DWT του 1977) έναντι δολ. 9.500.000 καθώς και του M/T "MARIE MAER-SK" (36.500 DWT του 1962) στα δολ. 1.350.000. Έλληνες αγοραστές απέκτησαν το M/T "KYNOSURA" (61.000 DWT του 1964) έναντι δολ. 1.160.000 (χωρίς IGS και COW).

Ένας αριθμός παλαιών δεξαμενοπλοίων οδηγήθηκε προς τα διαλυτήρια.

Στόν τομέα των μπάλκ κάρριερς, σημειώσαμε ένα ενδιαφέρον για «πάναμαξ» πλοία, ή και μεγαλύτερα, μεταξύ των οποίων αναφέρουμε:

- MV FUKUYAMA MARU 121.500/1970 δολ. 6.000.000.
- MV ANASTASIA L 87.500/1966 δολ. 2.000.000.

- MV OGDEN AMAZON 61.200/1971 δολ. 5.500.000.
- MV AOSHIO MARU 50.300/1976 δολ. 7.800.000.
- MV WORLD COURAGE 53.300/1975 δολ. 5.700.000.
- MV JILL CORD 34.500/1973 δολ. 4.500.000.
- MV KATENDRECHT 28.400/1977 δολ. 5.850.000.

Ένας αριθμός πλοίων συνεζητείτο ή τελούσε υπό αίρεση κατά την σύνταξη του παρόντος.

Στόν τομέα των πλοίων γενικού φορτίου, ίσως η πιο αξιόλογη πράξη ήταν η πώληση του φορτηγού πλοίου «Hellenic Sun» από την Τράπεζα «Μόργκαν Γκαραντύ» σε πλοιοκτήτες της «Απω Ανατολής», σε τιμή πλέον των 5 εκατομ. δολαρίων. Τό σκάφος, μεταφορικής ικανότητας 1.200 TEU, είχε περιέλθει στην αμερικανική τράπεζα σε πλειστηριασμό έναντι ποσού 4 εκατομ. δολαρίων.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η άμεση ζήτηση για χωρητικότητα προς διάλυση στόν ευρύτερο χώρο της «Απω Ανατολής» σε συνδυασμό με μία «λελογισμένη» προσφορά δημιουργεί ανοδικές τάσεις τιμών που, μοιραία, συμπαρασύρει και την αγορά του 'Ινδικού Ωκεανού ('Ινδία, Πακιστάν, Μπαγκλαντές).

Πράγματι, η αγορά του δεκαπενθημέρου μάς έδωσε αρκετές εκπλήξεις:

— Η Κίνα φαίνεται ότι ανεβάζει τις τιμές για πλοία ξηρού φορτίου 5/10.000 τόννων βάρους στα δολ. 115/118.

— Η Ταϊβάν αναζητεί VLCC χωρίς ανταπόκριση.

— Η 'Ινδία επανέρχεται στην αγορά με ισχυρή ζήτηση.

— 'Ενδιάμεσοι αγοραστές πληρώνουν δολ. 102 για δύο πλοία ψυγεία με παράδοση 'Ινδικό!

— Ο Πειραιάς αδειάζει από την παλαιά χωρητικότητα!

Για τό επόμενο δεκαπενθήμερο, προβλέπουμε τις ακόλουθες τιμές (δολ./τ.ε.ε.):

Ταϊβάν:

- VLCC και μεγάλα δ/ε 130/135
- Ξηρού φορτίου 102/120 (αναλόγως μεγέθους με προτίμηση στα πλοία γενικού φορτίου).

Κίνα:

- Ξηρού φορτίου 110/119

Ν. Κορέα:

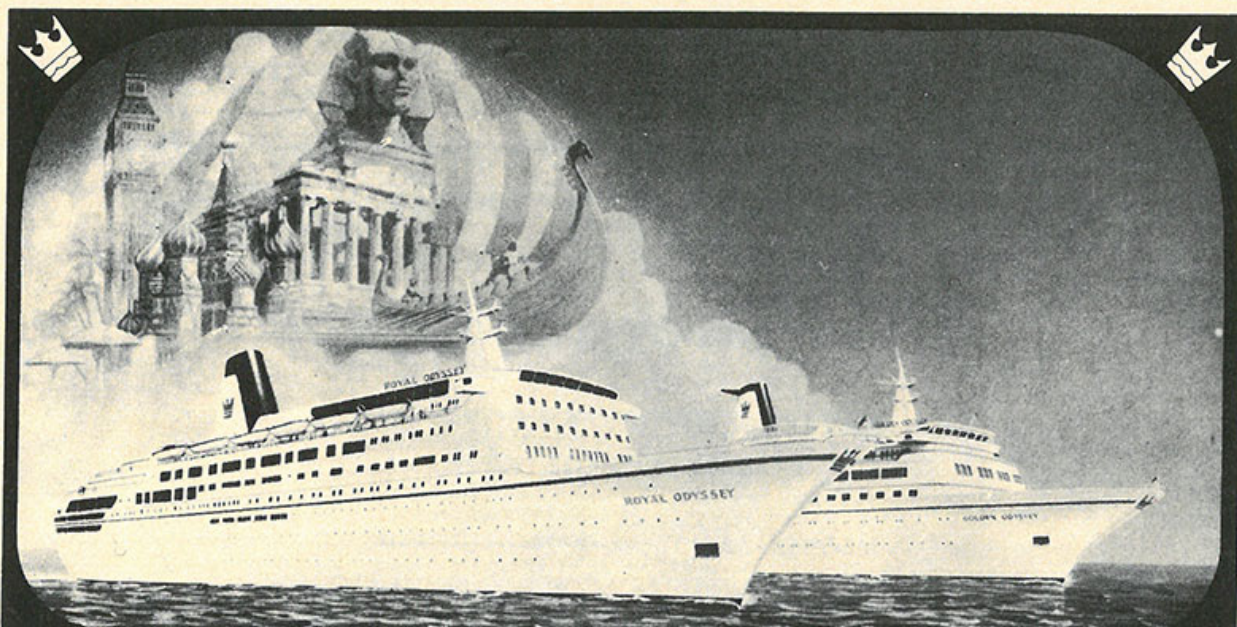
- VLCC και μεγάλα δ/ε 125/133
- Ξηρού φορτίου 105/118

'Ινδία/Πακιστάν/Μπαγκλαντές:

- Μικρά δ/ε 100/105
- Ξηρού φορτίου 90/105

'Ισπανία:

- Δεξαμενόπλοια 70/76
- Ξηρού φορτίου 55/70

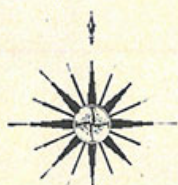


ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

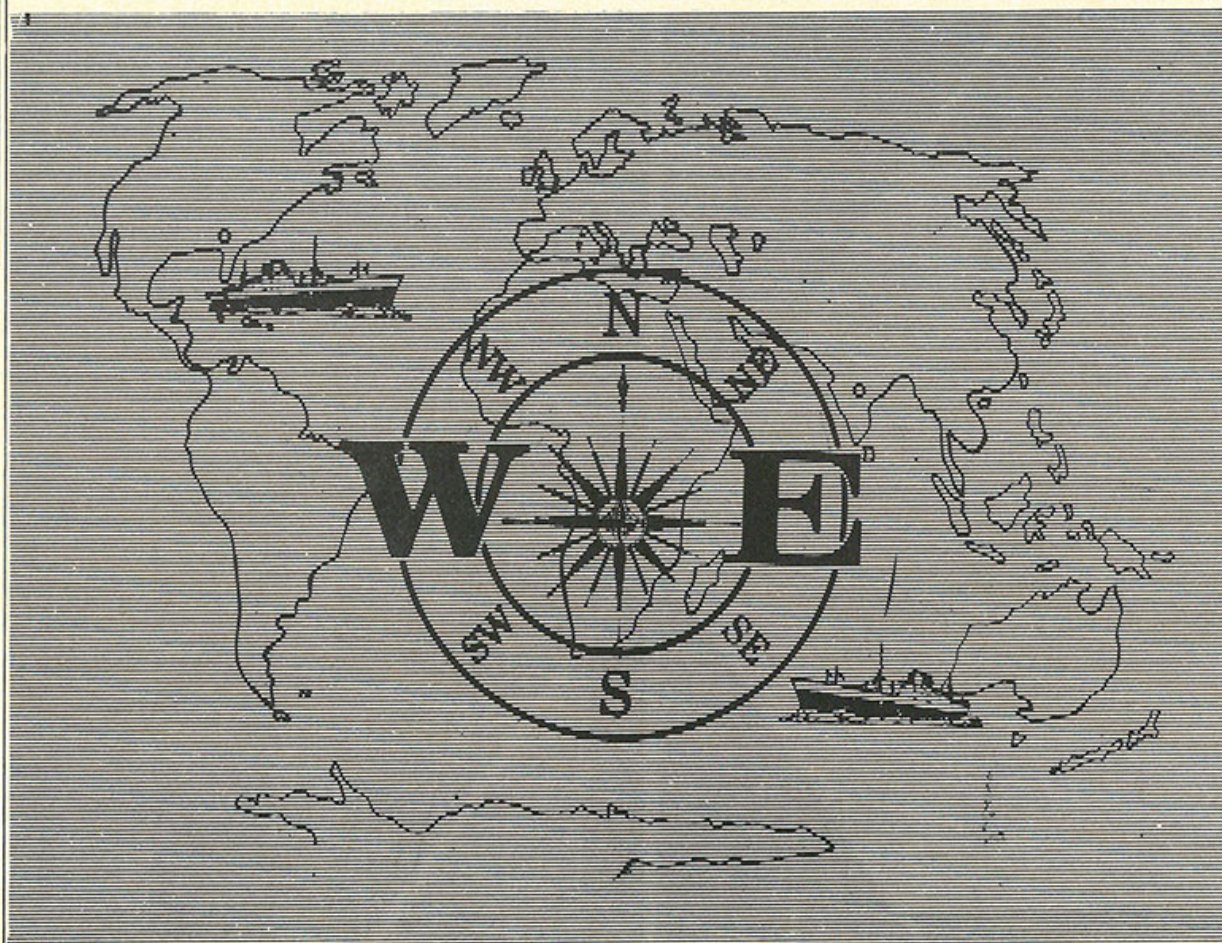
M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises



Hellarabia BUNKERS

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

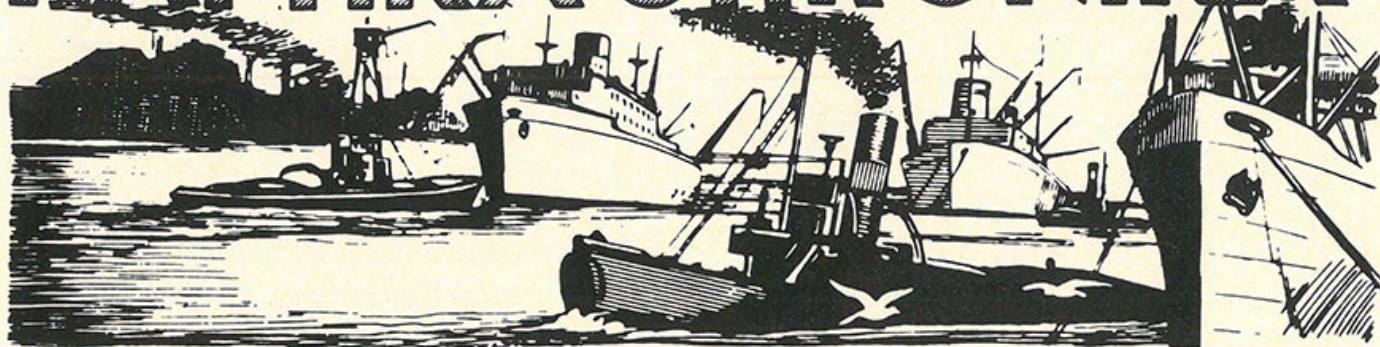


Why not obtain a quotation
from us?? You've got
nothing to loose but...
much to gain.

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1174/934 May 15th, 1984

THE ARGONAUTS

On May 2nd, Tom Severin and his companions, started again the oldest sea-adventure of history, the famous expedition of the argonauts. The new "Argo" was built in Spetsai by the greek shipwright Basil Delimitros who reserved all the main features of the ancient model. No iron nails, no artificial paints. Only wood, sails and oars.

The Irish leader of the modern expedition, Tom Severin, has already to his credit a Marco Polo's voyage from Venice to China and the crossing of Atlantic aboard a replica of 6th century boat, to prove that the monk Saint Brendas discovered America several centuries before Christopher Columbus. His companions are Irish and British except two Greeks and one Dane. The "Argo" will cross the Aegean sea, Dardanelles, the sea of Marmara and Bosporus to enter the Black sea. Hence sailing along the north Turkish coast in the Black sea she will reach the Soviet Georgia where was situated the legendary Colchis, the ancient city to which sailed the argonauts with Jason to secure the Golden Fleece.

LLOYD'S LIST ANNIVERSARY

The well known Lloyd's List, the daily informative gospel of maritime circles all over the world, celebrated its 250th birthday. From the beginning of Lloyd's in Edward Lloyd's Coffee-House, the newspaper fulfilled one of the principle objectives of Lloyd's: the collection and dissemination of maritime intelligence.

The Guildhall banquet of 1st May, given for this unique event in maritime and journalistic history, was marked by the presence of guest of honour Prince Philip and the presence of almost 600 guests, leaders in shipping, insurance, trade, finance from throughout the world from China to U.S.A. and from Soviet Union to Nigeria.

In his witty speech, his Royal Highness quoted a 17th century advertisements in Lloyd's of London book which explained the advantages of coffee and said that, to his opinion, Lloyd's owes its success to three ingredients: coffee, intelligence and modernisation. Today, he concluded, we are paying tribute to the intelligence ingredient. This intelligence that made Lloyd's List the most correct, authentic and official document of the kind.

In order to prove their ability and demonstrate the modern Lloyd's List technology, the newspaper's staff, offered to the quest of honour a special addition of Lloyd's List containing not only the next morning news but a photograph of Prince Phillip arriving a few hours earlier that same evening.

STEEL PRODUCTION INCREASED IN MAJOR WESTERN NATIONS

According to the latest figures from the International Iron and Steel Institute, crude steel production in the non-communist world in March was 7.9 per cent above the February level and stood 14.6 per cent higher than a year earlier. The recovery was most pronounced in the United States with March output of 8.2 million tonnes being 10.9 per cent higher than February and 26.7 per cent above March 1983. In the European Common Market, March production of 10.7m tonnes was 7.2 per cent up on February and 10.2 per cent above March 1983 performance. Japanese steel output climbed to 8.6 million tonnes, showing a monthly advance of 3.8 per cent and standing 10.9 per cent higher than a year ago.

ABS ELECTS NEW MANAGERS AND MEMBERS

Six prominent Greek Shipping perso-

nalities have been elected or reelected at the various committees of the American Bureau of Shipping, during the society's annual meeting which was held in New York last April.

Mr. George P. Livanos was reelected to the Managements Committee of ABS, Messrs Stavros Niarchos and John D. Goumas were reelected Managers of the society, while Messrs G.N. Dragonas and John D. Fafalios were newly elected Managers.

Lastly Mr. Nicolas Kairis was elected Member of the American Bureau.

889 NEW VESSELS CLASSED BY ABS DURING 1983

Despite the severe crisis of the shipping industry last year, the American Bureau of Shipping managed to continue increasing its fleet which at the end of December 1983 included 15.422 vessels of 185.939.000 deadweight tons.

During 1983, ABS classed 889 new vessels of 6.1 million deadweight tons and 145 existing vessels of 2.215.000 deadweight tons. In addition, the ABS orderbook at the end of last year stood at 1.402 vessels of 12 million deadweight tons, contracted to be built or building to ABS classification in 45 countries.

WATER IMPACT RISK ESTIMATION DURING SHIP DESIGN

Owners are constantly looking into energy savings in ships operations, examining all parameters in ship design which affect the ship's behaviour at sea.

In this respect, Bureau Veritas has recently published a new technical paper which reviews means used to predict the seaworthiness of ocean going ships with respect to wave impact.

G.P. LIVANOS RECEIVES AWARD FOR MARINE SAFETY

The American Shephard Award for achievement in merchant marine safety, was awarded for the year 1983 to the President of Seres Shipping Inc. Greek Shipowner Mr. George P. Livanos.

The selection was based on the long contribution of Mr. Livanos to the safety of life at sea, which recently has been underscored by two praiseworthy initiatives. One includes the development of a new lifeboat system in case of abandoning ship under abnormal circumstances (ejection rubber capsule). The other refers to his pioneering efforts and initial sponsorship of the Hellenic Maritime Environment Protection Association (HELMEPA).

The Shephard Award was established in honor of the late Admiral Halert C. Shephard (1894-1975) who was renowned as the Chief of Merchant Marine Safety Office U.S. Coast Guard. It is given annually for a single outstanding contribution to marine safety or for constructive participation in activities associated with marine safety. The selection and presentation of the Award is administered by the American Bureau of Shipping (ABS). The Award to Mr. Livanos was made by the President of ABS following a meeting in New York on April 17, 1984.

NORSKE VERITAS FOCUSES ON CLOSER COOPERATION WITH GREEK SHIPOWNING COMPANIES

Close cooperation and understanding between Ship Owners and Norske Veritas for efficient and cost-effective performance of class surveys, were the key-words underlined by Mr. Bardenfleth-Hansen, Regional Manager for Greece, during a meeting arranged at "Veritas House", Hadjikyriakou, Piraeus last April. "Veritas" primary commitments to the shipping industry are to safeguard life and property at sea, to promote maintenance of the increased safety levels and to develop systems and methods through which these aims may be achieved most cost-effective for the Ship Owners", he said.

Mr. D. Protopsaltis and Mr. G. Demos, both Veritas-Surveyors, made a joint presentation on practical experience gained through the Society's "New Class Services" introduced initially at the beginning of 1983.

In-water surveys in lieu of alternate drydocking are automatically accepted for ships having the Norske Veritas class - notation BIS. The method has proven a real value to many Shipowners. Such ships may trade up to maximum 5 years between required drydockings, and although factors as bottom coatings, corrosion protection, speed loss etc. may be decisive for actual docking intervals, the owners have the freedom to choose appropriate time for the docking. Several Maritime Authorities around the world have also accepted this method for passenger ships on a biennial basis.

The class notation T—MON for tailshaft monitoring involves moderate modifications to ships's sterntube arrangements, and will extend the tailshaft survey interval from 5 to 10 years. The modifications involved are introduced to most newbuildings ordered to Veritas class, however various Greek owned ships' sterntube arrangements have been modified to T-MON during dockings in Piraeus through the past 12 months.

Harmonization of class and statutory surveys is a computer-based planning system developed by Veritas, which enables owners to have more surveys carried out simultaneously during surveyor's visit on board his ships.

The average number of surveys on board a standard ship equal approx. 7 per year. Through the harmonization method, and close cooperation between the Shipowner and Norske Veritas this number of necessary visits on board can be reduced to 1 or 2 "master surveys" per year.

50 YEARS AGO

— The French ss "Yainville" of 1.354 grt, 834 net and 2.150 dwt, built in 1910 at the G. Crown shipyards in Sunderland, has been bought by Mr. N. Livanos for 3.250 pounds.

— The ss "Phaethon" was fixed from San Lorenzo 6.500 t. for Hull or Antwerp 14/6 May 20-21. The ss "Alice" was fixed from Buenos Aires 7.500 t. for London, Hull, Liverpool 13/10 May 23-29.

— According to information from Stockholm there is a proposal in Sweden to establish a separate Ministry of Merchant Marine, although a special "Marine Congress" which assures the link between Shipping and Government operates in Sweden.

— With the exception of the River Plate market, the situation in all other markets of the world was disappointing last week with only a few sporadic fixings.

(Naftika Chronika No. 83/15.5.1934)

The Veritas developed "New Class Services" has obvious economical advantages for the owner, and the possibilities through better planning of surveys are most likely to contribute to increased safety level on board.

The meeting was well attended by representatives from the Piraeus Shipping Community, who through their comments and discussions on the presented topics, showed keen interest in the Veritas initiative. Many valuable comments and proposals for the Society's consideration were given by the participants.

PHONES: 675.4321, 323.0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

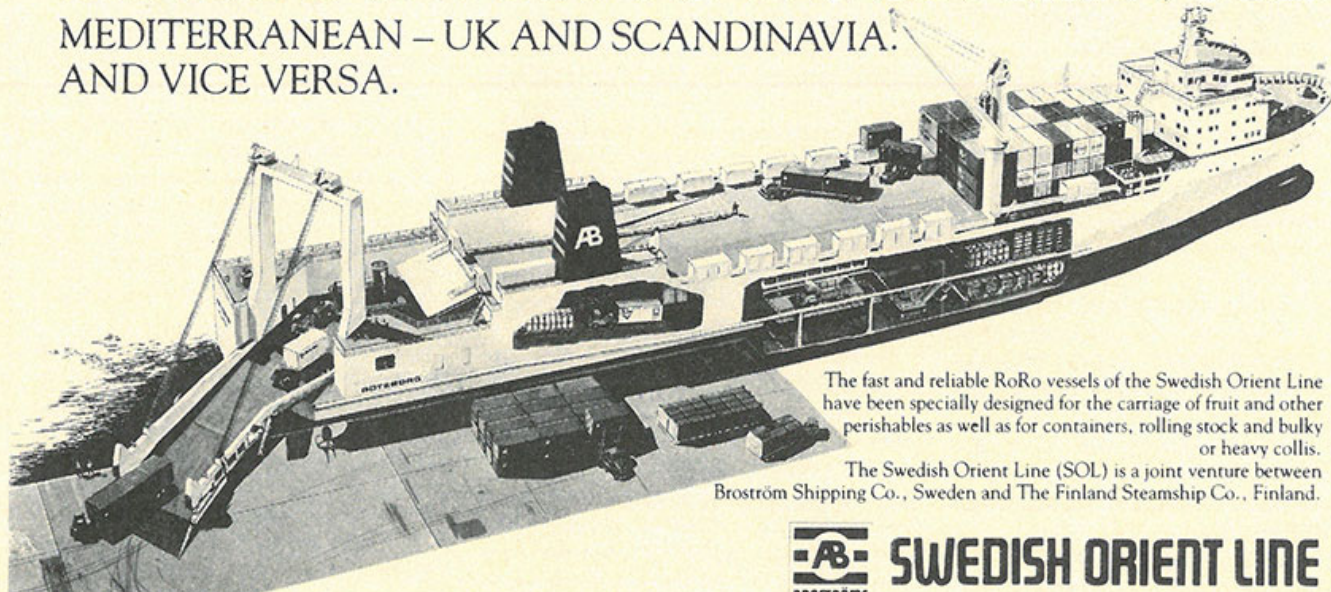
OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO. PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



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

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



SWEDISH ORIENT LINE

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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

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

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

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσό μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρᾳ 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 τών ‘Ελληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΞ	62	10405	αργεί Γαλαξειδί
ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ε. Τεργέστη 15/4
ΑΓΑΘΗ	74	6017	ε. Ν. Ορλεάνη 16/4
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Λ. 'Αντζελες 14/3
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Χουάνγκου 30/1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	δ. Κων/πολη 9/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	αργεί Γαλαξειδί
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Ρίο Ιανέριο 6/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	δ. Σουέζ 14/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Σ.	62	10750	α. Σάφι 17/10
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	αργεί Ελευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	αργεί Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	δ. Μπρατισλάβα 27/4
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Κάρντιφ 16/4
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	δ. Π. Σαΐδ 22/4
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	επισκευές Πειραιά
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Χακάτα 11/4
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412	ε. Μπ. 'Αίρες 10/4
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ε. Πειραιά 3/4
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	ε. Αλεξάνδρεια 4/4
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	59	8852	επωλήθη Αλλοδαπούς
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	ε. Αλεξάνδρεια 28/3
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Ελεσμέρ 10/4 για Κίελο
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ε. Κάρντιφ 12/4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	Διάλυση Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	α. Χαλκίδα 17/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειοακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Λισσαβώνα 6/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	αργεί Ελευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	δ. Παναμά 9/4
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	δ. Ντόβερ 1054
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	αργεί Χαλκίδα
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	ε. Πειραιά 14/4
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Σαλβαντόρ 24/2
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	αργεί Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	αργεί Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	δ. Σουέζ 14/3
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Βενετία 12/4
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	αργεί Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	ε. Κοτονού 6/4
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	αργεί Στυλίδα
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	αργεί Χαλκίδα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Αμβέρσα 6/4
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	α. Μαντιλονότο 30/3
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	αργεί Ελευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	αργεί Αντίκυρα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	αργεί Ιθάκη
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	αργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	α. Λάγος 1/4 για Σάντος
ΑΘΗΝΑΙ.	62	11047	ε. Πειραιά 6/4
ΑΘΗΝΑΙ.	56	4301	αργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Νισούπορτ 17/4
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	αργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	στον Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Αμμόχωστο 4/4
ΑΘΩΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Τζέντα 25/4
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Μπ. 'Αίρες 31/3
ΑΘΩΣ	72	1586	α. Μπελέμ 2/4
ΑΙΑΣ	67	9457	αργεί Τρινκομάλλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	α. Μπαχρέιν 29/3
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΑΝΤ.	72	4109	ε. Πειραιά 14/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΛΙΝΒ	64	6387	ε. Μάλμο 11/4
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	α. Φλώοινγκ 27/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	α. Αυγούστα 26/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	ε. Σ. Αντόνιο 'Εστε 9/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	ε. Κοτονού 15/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Σιγκαπούρη 5/4
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	α. Νταλίν 6/4
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	δ. Παναμά 6/3
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	ε. Σαγκάη 4/4
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	δ. Π. Σαΐδ 13/4
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ε. Ντόχα 16/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΕ'ΙΖ	72	11185	α. Λός Πάλμας 31/4
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Οσκαράμ 13/4
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 24/3
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Σινγκάγκ 6/3
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ε. Σιγκαπούρη 16/4
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	α. Πειραιά 16/3 για Ρωσία
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025	α. Λόμε 17/3 για Λάγος
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	α. Πειραιά 25/2 για Ιταλία
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	δ. Παναμά 20/2
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	ε. Σιτακόγκ 24/3
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	αργεί Αργουστόλι
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142	αργεί Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	αργεί Χαλκίδα
Α'Ι'ΑΝΤ ΚΩΣ	56	3129	αργεί Πειραιά
Α'Ι'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Τζέντα 4/3
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Ιλνίλο 6/3
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Αμβέρσα 19/3
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	ε. Αλεξάνδρεια 18/3
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	αργεί Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	α. Τουμπάρδο 15/3
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	θέση 31 20Β, 30, 40Δ 8/3
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	στην Κούβα 28/2
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Μάλτα 16/3 για Λα Πλάτα *
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083	ε. Αβίλες 11/3
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΛ	68	13633	α. Ν. 'Υόρκη 22/2
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Λός Πάλμας 13/3
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	αργεί Πειραιά

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	αργεί Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714	ε. Σάντος 17/3
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	20119	α. Πειραιά 22/3
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	ε. Χιουσόν 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	αργεί Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Χόνγκ Κόνγκ 20/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	63	6303	α. Σάν Αντόνιο 11/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ε. Σάν Αντόνιο 'Εστε 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	αργεί Χαλκίδα
ΑΚΜΗ	77	16080	δ. Π. Σαΐδ 29/1
ΑΚΜΩΝ	71	15119	αργεί Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	αργεί Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	ε. Τζέντα 18/2
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	αργεί Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Αμβούργο 20/3
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	αργεί Πειραιά
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19889	α. Καλό 29/2
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	α. Πειραιά 27/3
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341	προσάραξε Μπάχια Μπλάνκα 10/3
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	αργεί Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	αργεί Αστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Φιλαδέλφεια 9/3
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Ντόρες-Σαλάμ 11/3
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	στο Φλώοινγκ Ρόαντ 22/3
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Αμβέρσα 20/3 για Τζέντα
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Γιβραλτάρ 12/3
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	αργεί Τρινκομάλλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	αργεί Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	ε. Τζέντα 17/3
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	ε. Αλεξάνδρεια 15/3
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Τεργέστη 17/3 για Ασσάμη
ΑΛΕΑ	73	8824	αργεί Γαλαξειδί
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	α. Πόρτ ντε Μπούκ 2/3 για Σικελία
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	προς Ηράκλειον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	89	13212	α. Κακογκάβα 8/3 για Νταμιέρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. III	67	2560	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	α. Πειραιά 18/3 για Ιταλία
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Μπαντάρ Αμπάς 24/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	αργεί Στυλίδα
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	α. Τζέντα 17/3
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	αργεί Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΓΚΡΕ'Ι'Τ (δ.)	73	152372	δ. Ντουμπάι 4/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΛΟΥΕΡ	67	7560	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΘ	61	7704	α. Πειραιά 6/1
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	μεταφορές Κούβας
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	αργεί Σαρζ
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Βίλα Κονσταντίνου 1/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	αργεί Πειραιά
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	α. Σίμπα 29/2 για Σιγκαπούρη
ΑΛΙΚΗ	72	10069	υπό παραλαβή
ΑΛΙΚΗ	59	12996	αργεί Γαλαξειδί
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	αργεί Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857	ε. Φιλαδέλφεια 10/3
ΑΛΙΣΙΑ	66	3782	ε. Πειραιά 5/12
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	ε. Λός 'Αντζελες 11/3
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Λός Πάλμας 22/2
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	αργεί Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	δ. Καϊμάν Μπρακ 7/2
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 8/3
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	αργεί Λονδίνο
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Αδελαΐδα 16/3
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Γένοβα 24/2 για Γιβραλτάρ
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Ντόγκες 14/3 για Ν. Αμερική
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Σάρκ Μπαϊ 15/3
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. Αλεξάνδρεια 18/3
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Λίγκχρον 8/3
ΑΛΜΑ	63	1594	α. Λισσαβώνα 17/3
ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Γιβραλτάρ 8/3 για Αλγέρι
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	α. Μουτσούρε 10/3
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	α. Σάντερλαντ 19/3
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	δ. Καϊμάν Μπρακ 9/3
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	α. Μάλτα 15/3
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Ρεσίφ 8/3
ΑΛΤΙΣ	70	2605	α. Λισσαβώνα 19/3
ΑΛΦΑ	62	4722	α. Λάγος 10/3
ΑΛΦΑ	71	1571	στο Ρότερνταμ 15/10
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Ν. Ορλεάνη 15/3
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	δ. Γιβραλτάρ 6/3
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Βεστέρας 14/3
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	καθελκύστηκε Κόμπε 8/8
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	επωλήθη
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	δ. Σουέζ 10/6
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	α. Λάγος 6/3
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13800	α. Λός 'Αντζελες 26/2
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Βαρκελώνη 15/3 για Ντάρμπαν
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Καζαμπλάνκα
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Σαγκάη 3/3
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	αργεί Πειραιά
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Γιοκχάμα 5/3
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	αργεί Ελευσίνα
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	α. Γάνδη 14/3
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Σιγκαπούρη 19/2
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Αμβέρσα 16/3 για Λάγος
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Σάουθεντ Ανκοράτζ 21/3

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.	81	36061	α. Νιούκαστλ 17/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Βρέμη 12/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	ε. Αλεξάνδρεια 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. Μουρλιγινάν 4/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	δ. Ντόβερ 9/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΓΣ	74	13631	α. Τζέντα 14/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Λός "Αντζελες 9/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	αργεί Αλιβέρι
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	ε. Βαρκελώνη 17/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΪ	79	10993	ε. Τζέντα 17/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. "Αντεν 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΪ'ΟΜΦ	76	13633	στη Χάβρη 22/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Αλεξάνδρεια 11/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Ντάρμπαν 14/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Χόνγκ Κόνγκ 13/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΗΠ (δ.)	64	35333	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	στην Αβίλες 21/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Πειραιά 16/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Φουκουγιόμα 7/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Ν. "Ορλεάνη 10/2 για Αγγέρι
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΪ'ΟΝ	77	15378	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 15/3
ΑΝΑΣΑΜΕΝΗΣ	68	10183	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	4493	αργεί Γάνδη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Λισαβόνα 2/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Π. Ελίζαμπεθ 9/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	ε. Σάντος 13/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70668	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	αργεί Αμβούργο
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	δ. Γιβραλτάρ 19/3
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Κων/πολη 16/2
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	υπό ναυπήγηση
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	63	3387	επωλήθη Αλλοδαπούς
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΓΛ.	83	10470	α. Μπλιμπό 12/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Φουκουγιόμα 15/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 28/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Βιτώρια 24/2
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Πόρτ Χέντλαντ 18/2
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Γιούροπορτ 18/2
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Τσαρλεστον 17/3

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 18/3
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	ε. Κάρταϊ 15/4
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Πόρτ Χάρκωρτ 2/3
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Ρίο Ιανέιρο 9 2/3
ΑΘΙΑ	64	11034	αργεί Πειραιά
ΑΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646	α. Οζόκα 2/3 για Μπουσάν
ΑΘΟΣ	79	11000	ε. Αμβέρσα 19/3
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	α. Γιοκοχάμα 6/3
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΝΑ	76	16438	δ. Παναμά 19/2
ΑΝΝΑ	64	2020	στο Ρότερνταμ 25/2
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Λεμεσό 19/3
ΑΝΝΑ Π.	57	9367	αργεί Γαλαξείδι
ΑΝΝΑΜΙΝΑ	65	14088	α. Κολόμπο 16/2
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	δ. Π. Σαϊδ 11/3
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	α. Μπωμόντ 2/3
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Αμβέρσα 18/3
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Φουτζέιρα 8/3
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Κόμπε 8/3
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Αυγούστα 15/3
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	α. Σιμπενίκ 5/3
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΑΝ	74	7557	ε. Πειραιά 21/2
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	αργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	αργεί Πόρτμπορκ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Τενερίφ 18/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ν. "Ορλεάνη 29/2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Κολομπία 10/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353	υπό ναυπήγηση
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Ντάρμπαν 9/3
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. Ουλσάν 10/3
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Πόρτ Λίνκολν 28/2
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Λάγος 16/2
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Πόρτο Πίρι 14/3
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	ε. Ν. "Ορλεάνη 3/3
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	αργεί Σάρα
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8885	α. Σχέζιν 19/2 για Κούβα
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Αλγερία 14/3
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 7/3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Κάρντιφ 15/3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ III.	77	38515	α. Π. Σαϊδ 29/2
ΑΞΙΟΣ	65	3860	α. Πειραιά 23/3
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	ε. Σαβάννα 24/3
ΑΠΕΕ	73	16397	ε. Ρότερνταμ 20/3
ΑΠΗΛΩΤΗΣ	63	9733	αργεί Πειραιά
ΑΠΙΚΟ	64	9868	αργεί Ελευσίνα
ΑΠΟΙΑ	75	34409	ε. Βίλα Κόνσον
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Αμβέρσα 19/3
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Κουβέιτ 14/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	επωλήθη
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Ουλσάν 4/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	56	9172	α. Πειραιά 13/3
ΑΠΟΥΣ	70	3275	αργεί Πειραιά
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	ε. Μάνστεστερ 17/3
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	δ. Παναμά 15/3
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Χόνγκ Κόνγκ 15/3

ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Τρίπολη 11/3
ΑΡΕΤΗ Λ.	69	9343	α. Ντάρμπαν 1/3
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	αργεί Πειραιά
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	ε. Κοινοκωνιά 12/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	α. Βαλτιμόρη 18/3

ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Φρημάντλ 12/2
ΑΡΙΕΣ	60	7839	αργεί 18άκη
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	α. Ν. "Ορλεάνη 24/2
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Μασσαλία 22/3
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	α. Πύλο 24/11
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	α. Σούβα 19/3
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Γιοκοχάμα 25/2
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	ε. Ροζάριο 15/3
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	δ. Κων/πολη 4/3
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Μπλιμπό 16/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΩΝ	73	13633	Σημαία Λιβερίας
ΑΡΙΩΝ	60	9959	ε. Κάρταϊ 27/2
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Σαγκάη 9/3
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Π. ορ. Σπαϊν 1κ7/3
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	αργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ	85	10987	αργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Βομβή 18/1
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	65	11334	αργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Ντούγκι Ράτ 19/3
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Βανκούβερ 9/3
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 15/2
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	αργεί Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	υπό παραλαβή
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Γιβραλτάρ 15/3
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Αμπου Ντάμπι 18/3
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	ε. Κουβέιτ 20/2/82
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 19/2
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ε. Βεραβόλ 17/2
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Γκίλονγκ 22/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Γουέιπα 10/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Σάντος 8/3 για Βρέστη
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	α. Πειραιά 16/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142	αργεί Γάνδη
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Κάρταϊ 6/3
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	αργεί Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	αργεί Λονδίνο
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Αμβέρσα 5/3 για Φλώοινγκ
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	αργεί Πειραιά
ΑΣΙΑ	67	9525	αργεί Πειραιά
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	α. Τζέντα 8/3
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Ν. "Ορλεάνη 14/3
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	αργεί Πειραιά
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Αμπαντίγκα 27/2
ΑΣΛΕΪ	70	13363	α. Ν. "Ορλεάνη 29/2
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	αργεί Πειραιά
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	αργεί Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	αργεί Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	αργεί Γαλαξείδι
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Αλεξάνδρεια 16/3
ΑΣΤΕΡΟΪ'ΝΤ	60	6134	ε. Πειραιά 19/3
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Ν. "Ορλεάνη 6/3
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	μετον. «ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ» ('ΕΛΛ.)
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	αργεί Γαλαξείδι
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611	α. Λός "Αντζελες 8/3
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Οοχάμαν 17/3
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Άννα Μπαϊ 10/3
ΑΣΦΑΛΤΟΣ	71	9466	ε. Ντόριντερεχ 19/3
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Ρουέν 3/3 για Κούβα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Γιοκοχάμα 12/3
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	αργεί Πειραιά
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	αργεί Πειραιά

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Ν. "Ορλεάνη 19/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	αργεί Μαλάγκ Μπαϊ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΪ	62	4916	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΩΣΜΑΝ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στην Αλεξάνδρεια
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Ν. "Ορλεάνη 12/3
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	α. Πόρτ Κίλκον 15/3
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	δ. Γιβραλτάρ 13/2
ΑΤΛΑΣ	77	11804	δ. Π. Σαϊδ 9/2
ΑΤΡΕΙΔΑ	68	12936	αργεί Ντάρ-ε-Σαλάμ
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Αμβέρσα 20/3
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Λός Πάμμος 24/2
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Σάρροχ 2/3
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Π. Σαϊδ 10/3
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Σάντος 17/3
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Παραμαρίμπο 16/3
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	αργεί Χαλκίδα
ΑΥΡΑ	68	9624	αργεί Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	α. Λός Πάμμος 8/3
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	αργεί Ρίβερ Μπλακγουότερ
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	αργεί Πειραιά
ΑΦΘΟΣ	68	35477	α. Μάουντ Μπαϊ 8/3
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	αργεί Γάνδη
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	ε. Μπαμά 17/3
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Σιγκαπούρη 9/3
ΑΦΡΟΣΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	αργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Τζέντα 13/5
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	ε. Κορίντο 12/3
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	αργεί Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Τζέντα 14/3

ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. Π. Σαϊδ 14/2
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8408	αργεί Σετουβιάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	αργεί Τρινκομάλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	αργεί Αργιστόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Σιγκαπούρη 17/3
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Μανίλα 4/3
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	αργεί Στυλίδα
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	αργεί Αλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	ε. Πειραιά 15/3
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Χιούστον 22/2
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Μόμπι 7/3
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Αμβέρσα 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	16993	αργεί Άσπρα Σπίτια
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μέθυλ 17/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Ν. Ύορκη 25/2 για Αρούμπα
ΒΕΡΑ	65	20806	αργεί Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Μπρέικ 3/3 για Ν. Όρλεάνη
ΒΗΤΑΓΟΥΛΗΒ	66	10210	στο Άμστερνταμ 1/3
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Ρουέν 15/3 για Ιταλία
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	ε. Σαουθάμπτον 20/3
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	αργεί Πειραιά
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	ε. Αμβέρσα 22/2
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	αργεί Πειραιά
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	αργεί Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Χουάγκου 11/3
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	αργεί Αλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	ε. Τσάχ Μπαχάρ 11/2
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	αργεί Πειραιά
ΒΟΜΑΡ	71	16313	αργεί Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	αργεί Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΑΊ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	αργεί Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Λός Πόλμας 2/3
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	ε. Αμβέρσα 10/3

ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Κήλονγκ 29/2
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Τουμπάρσ 16/2 για Τομπάτα
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	47	28373	α. Αλιβέρι 23/3
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	α. Αλιβέρι 23/3
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Αλιβέρι 23/3
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Αμβέρσα 20/3
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	70	9778	ε. Μουπάρσα 13/3
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Φουγιέρα 15/3
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037	ε. Κουβέιτ 15/3
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Καράτσι 28/2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΩΝΗΣ	67	15421	α. Άνκα Μπαϊ 14/3
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	αργεί Ηγουμνίτσα
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 Αλιβέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Πόιντ Νουάρ 24/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Ντόρ-ε-Σαλάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	70	18634	α. Αλεξάνδρεια 18/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Λισαβώνα 17/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Πειραιά 12/3
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509	α. Μουτσούρε 12/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Τόκυο 8/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	α. Ρίο Ιανέιρο 17/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	αργεί Πειραιά

ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	αργεί Ελευσίνα
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	αργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	δ. Ντόβερ 9/3
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Π. Σαϊδ 25/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Νιούκαστλ 8/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	δ. Γιβραλτάρ 14/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	ρμυουλκείται Λάγος 15/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	α. Χουάγκου 10/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	αργεί Πόρτμουρ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	στο Σάντ Άννα Μπαϊ 15/3
ΓΙΑΝΝΗΣ ΕΥΛΑΣ	70	9087	αργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Ροζά 25/2
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	επισκευές Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΑΚ	61	7585	στο Μπεντί
ΓΙΟΥΝΙΑΡ	61	10671	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Π. Ελζαμπεθ 14/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΥΠ.	60	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	αργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Χάλιφα 22/2 για Αβάννα
ΓΙΟΥΡΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	δ. Σουέζ 2/3
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Φουτζέιρα 25/11
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Βανκούβερ 10/3
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΎ	74	19702	ε. Ροζάριο 9/3
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Λάγος 11/3
ΓΙΩΤΑ	62	10163	αργεί Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Φουτζέιρα 15/3
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 14/3
ΓΚΑΎΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	71	8739	α. Τερνεουζέκ 9/3

ΓΚΑΛ	70	15302	α. Φιλαδέλφεια 8/3
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΊ'ΝΤ.	83	21200	α. Χιούστον 3/3
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ.	60	7669	αργεί Αστακό
ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	αργεί Λαύριο
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Τόμπα 12/3
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	α. Φός 2/3 για Βόννη
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	αργεί Ελευσίνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΑΊ'ΛΑΝΤ (δ.)	66	45251	α. Βενετία 15/3 για Γιβραλτάρ
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΚΛΟΥ.	68	16275	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 11/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Ροζάριο 14/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Γκουαγιακούιλ 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Μπουένος Άιρες 20/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΟΣ	68	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ	77	13027	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Ν. Όρλεάνη 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	δ. Παναμά 13/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ν. Όρλεάνη 9/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Χιούστον 16/2

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΗ.	65	7952	αργεί Τρινκομάλλη
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ν. Όρλεάνη 14/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΑΝ.	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Ντακάρ 1/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Μαρακάιμπο 8/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ε. Ροζάριο 15/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ	78	14531	α. Μπ. Άιρες 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	ε. Σ. Τζών 12/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800	α. Μπάχια Μπλάνκα 13/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Ντόρμπαν 12/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕΊ'Σ	74	13036	α. Χάμπτον 24/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	δ. Σουέζ 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΛΑΓΚ	72	43479	δ. Γιβραλτάρ 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Ν. Όρλεάνη 26/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΥΠ	77	14531	α. Λα Γκουλέτ 7/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑΊ'ΖΟΝ	75	13036	α. Μπάχια Μπλάνκα 19/2
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	α. Ντόρμπαν 3/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	στο Μπαντάρ Αμπάς
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	α. Γιοκοχάμα 2/3
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 5/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	71	12202	στο Μπουσίρ 14/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΊ'Τ	63	15381	αργεί Σετουμπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΣΕΝΤ	69	22915	α. Φερμάντλ 9/3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	δ. Γιβραλτάρ 25/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	α. Βανκούβερ 26/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΊ'Μ	62	15389	αργεί Σετουμπάλ
ΓΚΡΕΊ'Σ Λ	71	16306	δ. Παναμά 25/2
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.	63	13516	αργεί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	αργεί Αργουσόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	ε. Ικχών 30/3
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	26356	α. Κέιπ Τάουν 27/3
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	ε. Ν. Μανγκόλα 6/3
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	α. Πειραιά 20/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	δ. Π. Σαϊδ 15/4
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘ	66	20723	α. Ραμάμ 6/4
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	ε. Σπλίτ 14/4
ΓΟΡΓΩ	58	7061	αργεί Αστακό
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΊ'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	δ. Ντόβερ 31/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Σάντος 12/4 για Κήλονγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑ	75	19451	ε. Φιλαδέλφεια 11/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Μπρέικ 17/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Κέιπ Τάουν 15/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 16/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Κασσιόνη 28/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Τζέντα 12/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Πειραιά 21/3 για Ρουμανία
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	α. Μένα αλ Αχμάντι 10/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Π. Σαϊδ 9/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΊ'ΤΟΡ	67	22817	ε. Ρότερνταμ 8/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	α. Βενετία 25/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Πειραιά 9/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	δ. Κων/πολη 7/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Κων/πολη 7/4
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	82	19555	δ. Π. Σαϊδ 17/4
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	επωλήθη Κινέζους Διαλυτές
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	αργεί Γαλαξειδί
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Νιούκαστλ 30/3
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	αργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	αργεί Αργουσόλι
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	αργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	αργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Μπ. Άιρες 12/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Σ. Νικόλας (Αργ.) 10/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	ε. Πασαγιές 30/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	αργεί Αστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Γκνάνσκ 5/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	αργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	στο Μπαντάρ Αμπάς
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Γιβραλτάρ 23/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Αρατούς 3/4
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	ε. Λάγος 24/3
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Βαλτιμόρη 10/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Ντουάλο 25/3
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	αργεί Γαλαξειδί
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	αργεί Αισαβάννα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	αργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	αργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ-			
ΤΗΣ	63	8380	α. Κολόμπο 23/3
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	αργεί Πειραιά
ΔΙΑΚΑΛΗΣ	63	8872	αργεί Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	αργεί Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	αργεί Ελευσίνα
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Αμβέρσα 11/4
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	δ. Παναμά 1/4
ΔΙΔΩ	70	10378	α. Χόνγκ Κόνγκ 14/4
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	αργεί Ιθάκη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	επωλ. Πακιστανούς Διαλυτές
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	αργεί Πειραιά
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Νιούκαστλ 30/3
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	δ. Π. Σαϊδ 17/4
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	αργεί Πειραιά
ΔΡΥΣ	65	20201	αργεί Πειραιά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	α. Ν. Ύορκη 6/3
ΕΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΕΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΕΔΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Αλεξάνδρεια 14/4
ΕΔΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Ίμινγκχαμ 4/4
ΕΔΡΙΚ ΦΛΕΊ'Μ	72	16398	α. Κέιπ Τάουν 10/4
ΕΔΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Φιλαδέλφεια 24/2

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	αργεί Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Μπάρσα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Τζέντα 11/4
ΕΒΡΟΣ	62	20372	αργεί Γαλαξειδί
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	αργεί Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Κέιπ Τάουν 12/4
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Τερνέστη 7/4
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	αργεί Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	ε. Τζέντα 11/4

ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	δ. Γιβραλτάρ 18/3	ZANET.	66	4503	α. Πειραιά 15/3
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ).	72	113780	αργεί Πειραιά	ZANNHΣ.	81	22857	α. Άνιουα Μπαϊ 17/3
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	αργεί Στυλίδα	ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Ροζάριο 16/3
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στή Λιβύη	ZANTE (δ).	69	54282	δ. Σουέζ 14/3
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ).	68	48887	α. Σ. Ράιντινγκ Πόιντ 12/4	ZETTA.	71	20516	α. Χαμίνα 22/2
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	αργεί Πειραιά	ZEYΣ.	60	11687	αργεί Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	αργεί Γαλαξειδί	ZEYPOΣ.	77	16366	δ. Γιβραλτάρ 8/3
ΕΚΤΩΡ	70	16258	δ. Παναμά 7/4	ZHNO.	81	23100	α. Ίγκων 27/2
ΕΚΤΩΡ	75	14523	α. Λός Πάλμας 31/3	ZINI.	76	11348	α. Ντουάλα 5/3
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.	60	2091	α. Τεργέστη 6/4 για Βεγκάζη	ZYGOΣ.	76	19166	α. Ρίο Γκράντε 20/1
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ.	70	5538	α. Κριστομπαλ 8/4	ZYGOΣ.	69	3490	αργεί Αστακό
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Σιτακόγκ 11/3	ZΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.	65	34501	αργεί Πειραιά
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. κολούμπια Ρίβερ 5/4	ZΩΗ.	70	2885	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	δ. Μπρανσμπούτελ 9/4	HBY PA'NTOP.	81	4617	αργεί Πειραιά
ΕΛΕΓ'ΣΤΡΙΑ I.	64	10652	αργεί Στυλίδα	HΛΙΟΠΟΛΙΣ.	77	34035	α. Κολούμπια 16/2
ΕΛΕΓ'ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	αργεί Πειραιά	HPQ.	65	23390	ε. Λειζόες 10/3
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	α. Λός Άντζελες 13/3	HETTOY'INT.	81	16700	α. Μπαρλέτα 15/3
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	αργεί Πειραιά	HETTOY'INT.	67	27018	αργεί Αργαστόλι
ΕΛΕΝΗ.	63	10936	στή Τζέντα 30/3	HΦΑΙΣΤΟΣ.	66	21374	αργεί Λονδίνο
ΕΛΕΝΗ.	60	1995	αργεί Πειραιά	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ.	84	16794	δ. Σουέζ 14/3
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716	α. Παρανάγουα 29/2 για Γαλλία	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ.	76	14052	α. Βρέμη 9/3 για Ινδία
ΕΛΕΝΗ Β. (δ).	64	1927	μεσογειακές μεταφορές	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ).	77	76088	α. Γιούροπορτ 20/3 για Χαβρη
ΕΛΕΝΗ ΛΩΡΕΛ.	61	7293	υπό παραλαβή	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.	77	15660	α. Νάπολη 18/3 για Ν. Υόρκη
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	αργεί Γάνδη	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ.	84	16794	δ. Σουέζ 19/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ.	66	12995	ε. Παρανάγουα 7/3	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.	68	12660	ε. Πειραιά 23/4
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ).	66	48748	δ. Παναμά 23/2	ΘΑΛΑΣΣΗΣ Α. (δ).	65	30490	α. Ν. Όρλεάνη 12/3
ΕΛΓΙΟΡΟΠΑ	71	11005	α. Κωατζακόκος 29/1	ΘΑΝΙΚΙ.	61	9516	αργεί Πειραιά
ΕΛΕΥΣΙΣ.	62	1859	μεσογειακές μεταφορές	ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΤ.	64	4626	αργεί Πειραιά
ΕΛΙΖΑ	58	12025	αργεί Πειραιά	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ).	69	51732	α. Κόρπους Κρίστι 2/3
ΕΛΙΖΑ	69	6006	υπό παραλαβή	ΘΑΣΟΣ (δ).	58	12532	αργεί Πειραιά
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ.	63	11315	α. Σουέμα 4/3	ΘΑΣΟΣ Α' Τ'ΑΛΑΝΤ.	76	9444	α. Λισσαβόνα 2/3
ΕΛΙΝΑ	63	4628	επωλήθη Ισπανούς Διαλυτές	ΘΕΑΓΕΝΗΣ.	72	9986	ε. Μορνοβία 2/3
ΕΛΙΣΑΒΕΤ.	72	9111	ε. Πόρτ Χάρκωρτ 15/3	ΘΕΚΟΣ.	78	16685	α. Μπαλμόρα 6/3
ΕΛΚΑ	64	18044	α. Κέιπ Τάουν 29/2	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ.	68	35477	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ.	63	4390	α. Κέιπ Τάουν 29/2	ΘΕΟΔΩΡΟΣ.	61	6456	α. Σίμπα 3/3 για Ρίταρντ Μπαϊ
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY.	70	18734	αργεί Πειραιά	ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ.	73	69904	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	73	13098	στή Σιγκαπούρη 9/3	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.	65	41872	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ.	62	6846	στή Τζέντα 5/1	ΘΕΟΜΑΝΑ.	65	40473	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ.	71	10328	στή Σιγκαπούρη 20/2	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ).	68	44863	ε. Ίμινγκχαμ 20/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ.	78	17172	στή Σιγκαπούρη 12/3	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ).	62	24749	στή Φορταλέζα (αποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ.	78	17172	στή Ν. Υόρκη 21/3	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.	82	24 000	ε. Τάμπα 13/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ.	62	8927	αργεί Ελευσίνα - επωλήθη	ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ.	77	16380	ε. Ν. Όρλεάνη 15/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΛ.	61	7293	αργεί Ελευσίνα	ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ).	75	18951	υπό παραλαβή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ.	72	8987	α. Ικόνιο 24/1	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ).	55	8992	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ.	60	7297	αργεί Πειραιά	ΘΕΤΙΣ.	74	35540	ε. Χακάτα 5/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΥΤ.	62	9667	αργεί Σάρα	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.	79	13889	α. Κούρε 9/3 για Βανκούβερ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ.	75	3990	αργεί Ελευσίνα	ΙΑΠΕΤΟΣ.	63	14336	εγκαταλείφθηκε Περσικό
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ.	71	10327	επωλήθη Αλλοδαπούς	ΙΑΣΩΝ.	70	11489	αργεί Λονδίνο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ.	72	11201	α. Σαϊδ 13/3	ΙΚΑΝ.	58	2882	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ.	62	6846	αργεί Πειραιά	ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	67	4390	α. Κων/πολη 4/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ.	59	9550	αργεί Πειραιά	ΙΚΤΙΝΟΣ.	69	11489	αργεί Στυλίδα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ.	71	10328	στή Ν. Υόρκη 9/3	ΙΜΑΛΑ'ΙΑ.	62	10981	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.	72	8987	στή Πειραιά 20/2	ΙΝΝΑΡΕΝ.	58	8931	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.	71	8987	αργεί Πειραιά	ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΙΤΥ.	51	3640	ε. Σιτακόγκ 7/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ.	72	10329	α. Κόμπε 11/3	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	20960	α. Σιγκαπούρη 16/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.	72	13098	στή Βενετία 20/2	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.	73	15498	α. Πειραιά 19/3
ΕΛΛΗ.	76	11282	ε. Κόμπε 11/3	ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	65	8002	αργεί Στουμπάλ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ.	77	36237	α. Ν. Όρλεάνη 15/3	ΙΟΝΙΚ (δ).	66	45251	δ. Σουέζ 17/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.	78	36237	ε. Ροζάριο 9/3	ΙΟΝΙΟΝ.	70	15387	α. Πειραιά 23/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	79	36237	α. Πιομίνιο 17/3	ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ.	65	8344	α. Χόνγκ κόνγκ 2/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	78	36237	ε. Σάν Λορέντζο 12/3	ΙΠΠΟΥΛΤΟΣ.	72	7006	α. Αργεί Χαλκίδα
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ.	72	16207	στή Τσάχ Μπαχάρ 11/2	ΙΡΙΣ.	72	4999	ε. Σάντος 14/3
ΕΛΛΟΡΑ (μ).	67	41660	α. Νάρβικ 20/3 για Μπαρ	ΙΧΘΕΙΣ.	77	19166	ε. Μπέλφαστ 14/3
ΕΛΜΙΝΑ (μ).	69	54857	α. Φρήταουν 17/3	ΙΩ.	69	8909	δ. Γιβραλτάρ 11/3
ΕΛΟΝΑ.	69	6162	α. Λός Πάλμας 4/3	ΙΩΑΝΝΑ.	65	10232	α. Αλεξάνδρεια 14/3
ΕΛΟΣΕΑΝ.	65	17847	α. Νικόσοα 22/2 για Κούβα	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ).	61	22075	α. Χάμπτον 1/3 για Αλγερία
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ).	69	41478	α. Σάλλομ Βόε 10/3	ΙΩΑΝΝΗΣ.	68	9631	αργεί Πειραιά
ΕΛΠΑΝ.	67	5487	αργεί Πειραιά	ΙΩΑΝΝΗΣ.	59	3139	α. Χαβρη 9/3
ΕΛΠΙΔΑ.	66	9918	αργεί Πειραιά	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.	68	16227	α. Τζέντα 7/3
ΕΛΠΙΔΑΦΟΡΟΣ.	75	16822	ε. Σάντα Φέ 11/3	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ).	82	30041	αργεί Λονδίνο
ΕΛΠΙΣ.	71	9885	α. Γκντάνοκ 18/3 για Ρόττερνταμ	ΙΩΝ.	71	11506	ε. Τζέντα 13/3
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ.	69	12216	ε. Βομβάη 1/3	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ.	76	16023	α. Μπαντάρ Αμπάς
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΝΗΝΟΣ.	65	27830	αργεί Στουμπάλ	ΚΑΒΟ ΓΙΟΧΟΝΑΣ.	67	10322	α. Αμβέρσα 20/3 για Αλεξάνδρεια
ΕΜΟΥΛΙ (δ).	58	20590	ε. Πειραιά 18/3	ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ.	68	10322	α. Αμβέρσα 20/3 για Αλεξάνδρεια
ΕΜΠΡΟΣ.	78	8890	α. Πειραιά 6/3 για Ηράκλειον	ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ).	69	50998	αργεί Πειραιά
ΕΝΑΤΟΝ.	67	9548	αργεί Πειραιά	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.	77	12772	δ. Παναμά 27/2
ΕΝΤΗΒΟΡ.	68	43339	α. Ρόττερνταμ 19/3	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.	76	12772	στή Σιγκαπούρη 18/3
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ.	70	10006	ε. Γάνδη 17/1	ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	δ. Γιβραλτάρ 9/3
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ.	73	8927	α. Γάνδη 17/1	ΚΑΛΑΒΡΙΑ.	66	24309	αργεί Πειραιά
ΕΠΟΣ.	77	9786	αργεί Πειραιά	ΚΑΛΕΝΤΖΙ.	64	7558	αργεί Πειραιά
ΕΠΟΣ.	78	8053	στή Μανίλα 10/3	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ).	67	34498	στή Σάντος 19/3
ΕΡΗΝΙΩ.	65	16405	α. Πειραιά 13/3	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	ε. Λέιθ 19/3
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ).	72	126140	α. Πειραιά 13/3	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	ε. Εινγκάγκ 3/3
ΕΡΜΗΣ.	72	15951	α. Μαρίνα ντι Καράρα 9/3	ΚΑΛΛΙΣΤΩ.	56	5382	αργεί Αστακό
ΕΡΜΙΟΝΗ.	66	4508	α. Αμβέρσα 10/3	ΚΑΛΜΑΡ.	51	6199	αργεί Λουάντα
ΕΡΜΙΟΝΗ.	68	16122	α. Ν. Όρλεάνη 22/2	ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	α. Χαλκίδα 6/2
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (δ).	67	46248	στή Σιγκαπούρη	ΚΑΛΥΨΩ.	73	6172	ε. Σ. Τζών 20/2
ΕΡΟ'Κ ΣΕ'ΥΛΟΡ.	57	2074	αργεί Χαλκίδα	ΚΑΜΑΤΕΡΗ.	78	14568	δ. Παναμά 9/3
ΕΡΣΗ (δ).	68	45988	υπό παραλαβή	ΚΑΜΠΟΣ.	71	13116	στη Μανίλα 22/2
ΕΡΥΘΙΑΝΗ.	68	19077	α. Π. Σαϊδ 5/3	ΚΑΝΑΡΗΣ.	79	19037	α. Σαβάννα 9/3
ΕΣΠΕΡΙΣ.	77	9437	α. Μομπάσα 14/4	ΚΑΝΑΡΙΑ (δ).	78	151225	α. Κων/πολη 12/3
ΕΥΑ (δ).	81	41223	α. Σ. Άνκα Μπαϊ 8/3	ΚΑΠ ΙΤΕΑ.	71	4960	α. Αμβούργο 15/3 για Βαλτιμόρη
ΕΥΑ.	59	11894	α. Αστακό 23/3	ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ.	74	3600	αργεί Χαλκίδα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ.	64	2763	αργεί Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.	81	31850	α. Ν. Όρλεάνη 14/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ.	67	12757	δ. Σουέζ 14/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.	68	24801	δ. Γιβραλτάρ 6/3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	8942	α. Πειραιά 24/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.	59	8313	δ. Σουέζ 20/3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	α. Πειραιά 24/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ.	68	24688	α. Κομύ Μπαϊ 31/1
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ.	60	14609	αργεί Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I.	68	15355	αργεί Χαλκίδα
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	63	8454	α. Μπαρ 9/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.	67	8113	ε. Λισσαβόνα 1/3
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	δ. Σκάω 5/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.	69	10839	α. Μίλνερ Μπαϊ 4/3
ΕΥΗ Λ.	67	14569	ε. Σκάρτον 5/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.	69	14807	αργεί Στυλίδα
ΕΥΗΜΕΡΙΑ.	73	13631	επισκευές Τόκυο 14/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ.	67	16098	α. Ταγκόνα 7/3
ΕΥΘΑΛΙΑ.	72	29148	α. Σηάτλ 12/2 για Ικχών	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ.	68	23372	α. Ντάρμπαν 3/3
ΕΥΘΥΤΗΣ.	73	10006	ε. Τσάρλεστον 5/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ.	66	16048	αργεί Βομβάη
ΕΥΛΑΛΙΑ.	59	8630	αργεί Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ.	80	32600	α. Ν. Όρλεάνη 2/3
ΕΥΛΟΙΑ.	70	10006	ε. Αμμόχωστο 19/3	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ.	72	16366	α. Μπακινόνγκ 4/3
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ.	56	2672	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ.	60	9319	α. Κομύ Μπαϊ 8/2
ΕΥΡΥΛΑΟΣ.	73	10713	α. Νταμύ 10/3	ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.	67	13858	αργεί Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ.	59	8222	αργεί Στυλίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.	63	15819	α. Ταγκόνα 7/3
ΕΥΡΩΠΗ II.	60	8242	αργεί Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ).	72	58185	α. Ντάρμπαν 3/3
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ.	72	6680	α. Πειραιά 8/3	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.	71	30193	αργεί Βομβάη
ΕΥΣΤΑΘΙΑ.	57	7165	αργεί Χαλκίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.	58	1763	α. Ν. Όρλεάνη 2/3
ΕΥΤΕΡΠΗ.	56	1593	αργεί Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.	68	13531	α. Μπακινόνγκ 4/3
ΕΥΤΥΧΙΑ.	65	10344	αργεί Χαλκίδα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ.	82	32241	α. Μπ. Άιρες 26/1 για Ιράν
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.	79	10996	α. Ντάρμπαν 18/3	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.	78	10372	
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ.	80	10342	ε. Σίμπα 9/3				
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ).	75	57160	α. Γένοβα 18/3 για Σίντι Κερίφ				
ΕΦΗ.	61	3791	α. Βοστώνη 22/2 για Φλόριδα				

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	αργεί Νουεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	ε. Άιν Σούνκα 9/3
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Τζέντα 18/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Λ.	86	19595	δ. Κων/πολη 4/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΣ ΕΛ.	74	9112	α. Ν. Όρλεάνη 22/2 για Αλγέρι
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	ε. Αλεξάνδρεια 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. Καρντίφ 6/3 για Αλγέρι
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Πειραιά 27/2
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	α. Π. Κήλονγκ 17/3
ΚΑΡΟΣ	67	12702	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Αμβέρσα 17/3
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Κολούμπια 22/2 για Ιαπωνία
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	αργεί Αργεντινή
ΚΑΣΟΣ	76	14983	ε. Άκαμπα 22/2
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	στο Χώρ Μούζα
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ε. Αμβέρσα 15/3
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537	αργεί Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Π. Σαΐδ 21/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Σιγκαπούρη 4/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Αμβούργο 2/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. Τέμα 16/3
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	αργεί Σιγκαπούρη
ΚΑΤΙΕ	60	10187	αργεί Γαλαξειδί
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Πόρτ ντε Μπούκ 13/3

ΚΕΪ'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	α. Τσάρλεστον 11/3
ΚΕΪ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Νταμάμ 19/3
ΚΕΪ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	ε. Καζαμπλάνκα 16/3
ΚΕΪ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	14116	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΚΕΪ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	δ. Παναμά 3/3
ΚΕΪ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΪ'ΣΟΝ	70	11256	αργεί 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 ΜΟΝΤΕΡΕΪ	71	9964	α. Μπ. Άϊρες 15/2 για Κούβα
ΚΕΪ'Π ΡΙΟΝ	77	9862	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	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΚΕΪ'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Λάγος 5/3
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	στην Οζάκα 22/3
ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	α. Χάλλ 26/1 για Αλγερία
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	αργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΪ'ΝΤ	70	13907	δ. Π. Σαΐδ 21/2
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερνεσουζέν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	αργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	αργεί Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	στο Σητάλ 5/3
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	α. Πειραιά 14/4
ΚΙΘΑΙΡΩΝΑΣ	81	15400	δ. Γιβραλτάρ 24/3
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	α. Φός 17/3
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	αργεί Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Τζέντα 23/3
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	αργεί Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	δ. Π. Σαΐδ 9/4
ΚΛΕΙΩ	58	8791	αργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Σχζέσιν 16/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	δ. Κων/πολη 17/3
ΚΟΝΔΟΡ	67	6842	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Π. Χέντλαντ 3/9
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Τζέντα 9/4
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Βίλελμσχαβεν 20/4
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Σιγκαπούρη 12/4
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	ε. Εϊνγάγκ 29/3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Μάρβικ 17/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 26/3
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Σιγκαπούρη 22/3
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Σιγκαπούρη 15/4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	68	22836	αργεί Άμστερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	αργεί Ελευσίνα
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	δ. Κων/πολη 9/4
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	α. Γιοκοσούκα 30/3
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪ'ΣΟΝ			ε. Ν. Ύορκη 15/4
ΓΚΑΛΑΞΥ	67	7680	
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪ'ΣΟΝ			ε. Ν. Ύορκη 20/3
ΕΝΤΕΡΠΑΪ'Ζ	77	5539	ε. Καζαμπλάνκα 15/4
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪ'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	α. Αλεξάνδρεια 9/4
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	στη Μομπάσα
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	63	7689	υπό παραλαβή
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	α. Χάλλ 12/4 για Ραβέννα
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Ν. Όρλεάνη 12/4
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	α. Σητάλ 2/4
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Βαλτιμόρη 14/4
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	αργεί Αστακό
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	στο Τζιμπουτί 6/3
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	64	4772	στο Ντουμπάι 14/4
ΚΟΦΗ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	66	5153	μεταφορές Κούβας
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 22/3
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	α. Σανταλορά 2/2
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6475	ε. Καλοντιμπόργκ 1154
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	α. Κέιπ Τάουν 25/3
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	προς Ακαγιούτλα
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	δ. Σουέζ 13/4
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Τζέντα 3/4
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Αμβέρσα 14/4
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Ντουμπάι 14/4
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Φός 14/4
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Μαλαισία 28/3
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	α. Αυγουστά 11/4
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Τζέντα 12/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	δ. Π. Σαΐδ 16/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Κόμπε 3/4
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	υπό παραλαβή
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	

ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Κόμπε 7/4
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Τζέντα 2/4
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Αμβέρσα 17/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τεργέστη 12/4
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ' (δ.)	73	61054	δ. Π. Σαΐδ 20/3
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Σουέζ 13/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪ'ΝΤ	82	11500	δ. Σουέζ 1/4
ΚΡΙΟΣ	59	16875	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	α. Λομέ 16/3
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Ντάρμπαν 17/4
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Άσπτοντ 9/4
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ε. Ρότερνταμ 26/3
ΚΡΟΥΣΕΪ'ΝΤΕΡ	58	1596	αργεί Πειραιά
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Βίλα Κουνσνιτούσιον 14/4
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	ε. Σάντος 9/4
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Αμβούργο 12/4
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Γένοβα 12/4
ΚΥΜΑ	60	7758	αργεί Πειραιά
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	αργεί Αστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Πρίνς Ρούπερτ 2/4
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Λός Πάλλας 10/4
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	86	20516	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	ε. Σιγκαπούρη 10/4
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ε. Φορτσούν 10/4
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	δ. Σκάω 14/4
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Τζέντα 21/3
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΡΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪ'Υ	68	4350	α. Π. Σαΐδ 23/3
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	αργεί Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	αργεί Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 12/4
ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΙΝΑ	59	2850	ε. Ντουμπάι 12/3
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	δ. Παναμά 9/4
ΛΑΪ'ΟΝ ΟΦ ΠΑΪ'ΡΙΟΥΣ	80	2925	αργεί Πειραιά
ΛΑΪ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	ε. Μπ. Αμπάς 27/3
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	α. Φουτζέιρα 18/3
ΛΑΚΥ ΡΑΪ'ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λούμπερκ Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Θρόντα 14/4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	δ. Π. Σαΐδ 11/4
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 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	αργεί Πειραιά
ΛΕΔΕΑ	63	17879	αργεί Γαλαξειδί
ΛΕΜΑΝ	66	2953	στον Πειραιά
ΛΕΝΑ II.	68	15761	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	αργεί Σετουμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	αργεί Σετουμπάλ
ΛΕΡΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	61	13480	διάλυση Κίνα
ΛΕΥΒΟΣ	74	3259	στη Λισαβώνα 5/3
ΛΕΤΟ	67	38145	αργεί Πειραιά
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ'Υ	60	4489	αργεί Λευκάδα
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Πειραιά 14/3
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	αργεί Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	στο Μπαντάρ Αμπάς 13/3
ΛΕΩΝ	72	2311	αργεί Ηγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	στο Ορμάν 1/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	αργεί Φορταλέζα (αποθήκη)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	αργεί Στυλίδα
ΛΗΔΑ	63	8566	αργεί Πειραιά
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Γιούροπορτ 11/3
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	αργεί Πειραιά
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	αργεί Σετουμπάλ
ΛΙΜΠΕΠΟΡΤ	83	19343	ε. Λός Άντζελες 19/3
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	ε. Σουέζ 11/3
ΛΙΜΠΕΤΡΕΪ'ΝΤ	83	20200	α. Αμβέρσα 13/3
ΛΙΜΠΕΡΕΪ'ΤΟΡ	76	75134	ε. Γκαλβέστον 3/3
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	δ. Π. Σαΐδ 26/2
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	αργεί Ηγουμενίτσα
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Κων/πολη 30/1
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	α. Αμβέρσα 12/3
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	διάλυση Πειραιά
ΛΙΤΣΑ	77	6228	δ. Κων/πολη 7/3
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Πειραιά 9/4 για Λαύριο
ΛΙΨ	68	9650	α. Σάντος 17/3 για Άκαμπα
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	αργεί Μπάρα
ΛΟΪ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Γιούροπορτ 19/3
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Χόνγκ Κόνγκ 27/2
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	αργεί Πειραιά
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Ικχών 2/3
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. Όρλεάνη 9/3
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ν. Όρλεάνη 11/2
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Αμβέρσα 21/3
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Μπιλμπάο 20/3
ΛΥΡΑ	67	41914	αργεί Σετουμπάλ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Ντάρμπαν 19/3
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	στην Άκαμπα
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Σιγκαπούρη 16/3
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σαβάννα 11/3 για Αρούμπα
ΜΑΙΡΗ	84	14500	υπό παραλαβή
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Ντάρμπαν 2/3
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Αμπιτζόν 28/3
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Τζακσονβίλλ 6/3
ΜΑΪ'ΥΣΑΝ II.	58	5376	δ. Σουέζ 16/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Βίλα Κουνσνιτούσιον 10/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	δ. Παναμά 16/3
ΜΑΚΡΑ	73	8957	αργεί Πειραιά
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	αργεί Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Πειραιά 9/3
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	α. Μίλφορντ 13/3
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Ν. Όρλεάνη 13/3
ΜΑΝΤΟ V.	72	17432	α. Μπαχαράιν 12/3
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	ε. Μομπάσα 13/3

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Ηστ Λόνδου 17/3	ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	αργεί Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	αργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΥΣ	68	18525	α. Πειραιά 1/3	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Πειραιά 18/3
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	δ. Παναμά 16/3	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Βαλτιμόρη 6/3 για Σαβάννα
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Σιγκαπούρη 13/3	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/3 για Παραμαρίμπο
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Αμβούργο 13/3	ΜΙΝΙ ΛΕ'ΓΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	ε. Νταμά 15/3	ΜΙΝΙ ΛΕ'Γ'Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Πόρτ Κέμπλα 17/3	ΜΙΝΙ ΛΕ'Γ'Σ	69	1570	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	δ. Σουέζ 10/3	ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Κάδιξ 10/3	ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Τζάκσονβιλ 7/3
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	αργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόννα 14/3
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Γ'Κ	62	8967	ε. Κολόμπο 8/3	ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζέντα 15/3 για Γκιζαν
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	δ. Μπρανσμπούτελ 19/2	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Βαρκελώνη 3/3
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Τζέντα 13/3	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Αλεξάνδρεια 29/2	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I	66	15404	ε. Πειραιά 19/3	ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	αργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζέντα 17/5 για Γκιζαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	αργεί Αργοστόλι	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	αργεί Χαλκίδα	ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΓΚΚΩ (δ.)	76	81106	αργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΡΓΚΚΩ	58	2966	αργεί Πειραιά	ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Χάμπτον 19/3
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Κέιπ Τάουν 22/1	ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Σάο Φρανσίσκο 15/3	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Μπάχια Μπλάνκα 6/3
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Μαχαγιάνα 4/3	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Κόμπε 9/3
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	αργεί Πειραιά	ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές Ερυθράς Θαλ.
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Γένοβα 20/3 για Πειραιά	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Ροζάριο 16/3
ΜΑΡΙΑ	70	9101	στο Μπαντάρ Αμπάς 13/3	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Φιλαδέλφεια 28/3
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Καράτι 18/3	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Τζέντα 7/3
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δ. Κων/πολη 12/3	ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Γαλαξείδι 11/3
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9565	ε. Βομβά 17/2	ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Πειραιά 2/3
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	υπό καθέλκυση	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Σάν Χουάν 7/3
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Μπωμόντ 6/3	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	αργεί Σάρζα
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Ντάρμπαν 27/1	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	δ. Σουέζ 13/3
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ε. Νάπολη 13/3	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	α. Κολόμπο 2/3
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	αργεί Πειραιά	ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36188	α. Αμβούργο 3/3
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	δ. Παναμά 14/1	ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/2
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	α. Σιτακόκη 7/12	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δ. Σουέζ 17/3
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	δ. Γιβραλτάρ 27/2	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Χιούστον 2/3	ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5509	α. Αμβούργο 28/2
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι Θ (δ.)	66	42799	α. Φόξ 15/3	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Δρέπανον 11/3 για ΗΠΑ
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	ε. Σαλβαντόρ 5/2	ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	83	32129	α. Αμβούργο 16/3 για Π. 'Αρθουρ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Λάγος 26/2	ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	67	8799	ε. Χάμπτον 18/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	αργεί Πειραιά	ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ.	66	8997	ε. Καζαμπλάνκα 12/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	δ. Π. Σαϊδ 8/3	ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Βενετία 13/3
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Κουβέιτ 7/3	ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	ε. Μπεντί 2/3
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	αργεί Πειραιά	ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Π. Σαϊδ 26/2	ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	α. Θέοντα 26/2
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	δ. Γιβραλτάρ 2/3	ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	αργεί Αργοστόλι
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	αργεί Πειραιά	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	υπό παραλαβή
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	δ. Κων/πολη 6/3	ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	δ. Κων/πολη 11/3
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569	δ. Κων/πολη 1/3	ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Φιλαδέλφεια 14/3
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Ν. 'Υόρκη 9/3	ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Π. Σαϊδ 8/3	ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	60	8573	α. Αστακό 7/3
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/3	ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ'Υ	63	9657	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	αργεί Σετούμπάλ	ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	α. Αλεξάνδρεια 3/3
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	αργεί Πειραιά	ΜΠΟΣ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	72	3621	στο Ντουμπάι 16/2
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Κων/πολη 18/2	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ράς Τανούρα 20/2
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Θέοντα 3/2	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Σιγκαπούρη 14/3 για Ουλσάν
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Καράτι 20/2	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Πειραιά 2/3 για Ν. 'Υόρκη
ΜΑΡΚΙΖ	75	28882	α. Αυγούστα 9/3	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Γιβραλτάρ	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. 'Ακαμα 22/1	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	αργεί Λευκάδα
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	αργεί Χαλκίδα	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι Σ	54	6103	αργεί Στυλίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Γιβραλτάρ 14/3	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/1	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές	ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	αργεί Στυλίδα	ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.	67	8955	ε. Αλεξάνδρεια 24/2
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Λάς Πάμιας 18/2	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ	69	2979	αργεί Τζέντα
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές	ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	αργεί Ρίβεραφ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Ντάρμπαν 16/3	ΜΠΡΗΖ	64	35082	αργεί Ελευσίνα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	αργεί Πειραιά	ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	α. Μπ. 'Αίρες 23/2 για Ν. Αφρική
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Χόνγκ Κόνγκ 11/3	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Νταμά 14/3
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	65	7696	αργεί Πειραιά	ΜΥΛΟΙ	61	13092	αργεί Ρότερνταμ
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	αργεί Πειραιά	ΜΥΣΙΝΙΔΙ	77	5511	στο Γκάροτον 15/3
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Πόρτ Εσκουίνβελ 14/3	ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	α. Δουβλίνο 19/3 για Χάβρη
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Κέιπ Τάουν 28/2	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	αργεί Γαλαξείδι
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887	ε. Βισκαπατάνι 14/3	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	αργεί Αργοστόλι
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	αργεί Αλιβέρι	ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	66	20199	αργεί Γάνδη
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	α. Λάγος 11/3	ΝΑ'Γ'ΑΝΤ	75	35561	δ. Παναμά 16/3
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σιχαρπορτ 17/2	ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Αμβέρσα 18/2 για Αλγέρι
ΜΕΛΤΕΜΙ III	68	15761	ε. Μπελάγουαν 1/3	ΝΑΞΟΣ Α'Γ'ΛΑΝΤ	80	10982	δ. Σουέζ 27/2
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Χάλλ 13/3 για Αλγερία	ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Κουινγκντάν 6/3
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	αργεί Κεντρά
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	αργεί Πειραιά	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	αργεί Τζέμπελ 'Αλι
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Σ. Ευστάθιος 24/2	ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	αργεί Χαλκίδα
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9989	ε. Ντόβερ 5/12 *	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9989	υπό καθέλκυση *	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Γκέιμς 18/2 *
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Σπλίτ 14/3 για Αλεξάνδρεια	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	ε. Μπαντάρ Αμπάς 10/2 *
ΜΕΝΤΚΕ'Ι Π	62	9092	αργεί Πειραιά	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Π. Ελιζαμπέτ 9/3
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	αργεί Πειραιά	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Σ. Τζών 15/2 για Αλγέρι
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Τζέντα 16/3	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Κουινγκντάν 14/3
ΜΕΝΤΤΖΟΥ	57	3709	αργεί Πειραιά	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. Ντάρμπαν 19/3 για Σαλντάνα
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	δ. Π. Σαϊδ 14/3	ΝΕ'ΙΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ.	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655		ΝΕΛΑ	66	12259	αργεί Ελευσίνα
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Αλγεκίρας 14/3	ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Τουμπαρά 26/2
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	α. Μπελογουάν 28/2	ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Κουβέιτ 11/3
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Φιλαδέλφεια 21/2	ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	αργεί Πειραιά
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Γιούροπορτ 19/3	ΝΕΝΑ	74	39886	α. Παρανάγουα 15/3
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	α. Αρίκα 3/3 για Καλλάο	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	δ. Σουέζ 3/3
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	δ. Π. Σαϊδ 22/2	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	αργεί Πειραιά
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Φόξ 14/3	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Ράς Τανούρα 8/3
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	δ. Κων/πολη 7/3	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ε. Μαντράς 1/3
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Γκαέτα 12/3	ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'	72	9606	α. Χάβρη 20/3
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Φιλαδέλφεια 13/3 για Νιγηρία	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	αργεί Γαλαξείδι
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Κωατζακόλλος 2/2	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	αργεί Πειραιά
ΜΗΛΟΣ Α'Γ'ΛΑΝΤ	79	10991	δ. Παναμά 1/3	ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Μομπάσα 17/1 για Βενεζουέλα
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	αργεί Πειραιά	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	αργεί Πειραιά
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. Αδελαΐδα 9/3	ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	δ. Ντουμπάι 15/3
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	57	5289	ε. Κουβέιτ 13/2	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο Ελ Χάκλ (αποθήκη)
ΜΙΝΑ	67	12843	α. Τερνέστη 16/3	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	αργεί Χαλκίδα
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Αίοι 13/3 για Σύνδεύ
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/3	ΝΙΚΑΤΟΡ	64	10275	ε. Γιούροπορτ 20/3
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές μεταφορές	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	αργεί Πειραιά
				ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	δ. Γιβραλτάρ 13/3
				ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	α. Πειραιά 23/2

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Διαμάντε 1/3
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ε. Μέροσε Μπάρ 21/3
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Σιγκαπούρη 26/3
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	αργεί Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	αργεί Αλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	α. Κακινάνα 13/3 για Σιγκαπούρη
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	ε. Τρίπολη (Λιβ.) 24/2
ΝΙΚΥ	58	9087	α. Πειραιά 28/2
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	αργεί Πειραιά
ΝΙΟΒΗ	69	22604	α. Ρίτσωντες Μπαίη 29/2
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	δ. Π. Σαΐδ 19/3
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	18400	α. Μπαχαρήνη 11/3 για Μομπάσα
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝ	54	7701	αργεί Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	86	25820	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	υπό παραλαβή
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΧΑΪ'ΝΕΣ	62	15110	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	αργεί Μπελέμ
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	ε. Αμπιζάν 27/3
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	αργεί Γαλαξειδί
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	66	22260	α. Ν. Όρλεάνη 10/3
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ.)	59	12299	ε. Μομπάσα 28/2
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Κολόμπο 13/3
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Κίγκστον 13/3
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. Αμβέρσα 19/3
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700	αργεί Γαλαξειδί
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	ε. Π. Σαΐδ 19/3
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	αργεί Μπλάγκουώτερ
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	αργεί Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Αργιστόλι 17/3
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	α. Πειραιά 1/3
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	α. Ν. Όρλεάνη 14/3 για Αρούμπα
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Σουραμπάγια 12/3
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	αργεί Πειραιά
ΝΤΟΡΙΟ (δ.)	66	45289	ε. Κεύχαν Τέρμιναλ 11/3
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Σ. Τζών 10/3
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	δ. Κων/πολη 7/3

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	ε. Άσντοτ 16/3
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	αργεί Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Της 14/3 για Λάρνε
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	αργεί Πειραιά
ΟΛΚΟΥΖ	60	3030	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	δ. Παναμά 16/3
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Πειραιά 19/3 για Ιταλία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	δ. Κων/πολη 31/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Μπλιμπό 27/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Μίνα αλ Φαχάλ 25/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Κέιπ Τάουν 8/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	δ. Ντουμπάι 14/2
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	Όλιχη Απώλεια
ΟΛΥΘΙΑ	72	11946	ε. Σιγκαπούρη 10/3
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	63	14595	αργεί Πειραιά
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	ε. Νουαντίμπου 25/2
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Όγκινισχ 12/3
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	αργεί Πειραιά
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868	α. Πειραιά 17/3
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Τέμα 16/3
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	καθελκύστηκε Φερόλλ
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	καθελκύστηκε Μπλιμπό
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	18622	αργεί Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	ε. Άγκραντς Ρέις 19/3
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	αργεί Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	82	18818	αργεί Κασυέρι
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	αργεί Πειραιά
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	αργεί Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	60	7504	αργεί Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥ'Ι'ΝΣΤΟΝ	70	15579	αργεί Στυλίδα
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	δ. Π. Σαΐδ 12/3
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στό Νατάλ (αποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΑΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Γένοβα 6/2
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	αργεί Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	αργεί Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	υπό παραλαβή
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Κοσίφ 16/3 για Ταϊλάνδη
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στό Λάγος 30/12
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	αργεί Γκρέιτ Μπίτερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	αργεί Σετουμπάλ
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	αργεί Ελευσίνα
ΠΑΙΑΝ	60	9317	αργεί Στυλίδα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	αργεί Πειραιά
ΠΑΛΑΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149	στό Μπαντάρ Αμπάς 24/10/83
ΠΑΛΑΜΕΑ	60	10778	αργεί Ελευσίνα
ΠΑΛΜΙΣ	58	7895	αργεί Στυλίδα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Τζέμπελ Άλι 16/3
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Γαλαξειδί
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Λέγκχορν 18/3 για Βεγκάτζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	α. Δουκέρκη 13/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Σαντάνερ 9/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Ν. Όρλεάνη 13/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	αργεί Γαλαξειδί
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	ε. Ν. Όρλεάνη 11/3
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	ε. Σακάϊ 4/3
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	αργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	αργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Λισαβόνα 14/3

ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	
ΠΑΡΓΑ	59	10066	
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	
ΠΑΡΟΣ	65	8883	
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	
ΠΑΣΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	
ΠΑΣΦΙΚ (δ.)	65	38116	
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	

ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	
ΠΕΛΛΑ	79	10993	
ΠΕΛΛΑ	71	1594	
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623	
ΠΕΡΑΛ	69	4718	
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	
ΠΕΤΡΑ	76	23149	
ΠΕΤΡΕΛ	74	13036	
ΠΕΤΡΕΛ	74	13036	
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776	
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	
ΠΙΝΤΟ	63	14203	
ΠΙΝΤΟ	82	32300	
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	
ΠΟΠΗ	67	11002	
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18656	
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650	
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	88	10722	
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	
ΠΡΟΤΕΥΣ	68	37419	
ΠΡΟΤΕΥΣ	67	10691	
ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	
ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	
ΠΥΛΟΣ	81	13800	
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	
ΡΑΛΙΝΑ Κ.	70	14809	
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	59	12413	
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249	

ε. Σάρεχαμ 19/3
 αργεί Πειραιά
 ε. Αλεξάνδρεια 12/3
 α. Τακόμα 24/2
 στην Αδελαΐδα 18/2
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Γερμανία
 ε. Μοντεβιδέο 20/3
 α. Λας Πάλμας 7/3
 α. Αλιβέρι 24/3
 α. Ρότερνταμ 15/3
 α. Γιούρπορτ 21/3
 δ. Κων/πολη 10/3
 αργεί Ορντάζ
 α. Πειραιά 6/3
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 α. Σιγκαπούρη 11/3
 δ. Κων/πολη 10/3
 ε. Ικόνιο 13/3
 ε. Τέμα 19/2
 εγκαταλείφθηκε 16/3
 δ. Π. Σαΐδ 19/3
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Γιόκοσοκ 10/3
 α. Π. Σαΐδ 19/3
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Αμβέρσα 14/2 για Τρίπολη
 αργεί Πειραιά
 α. Σαγκάι 24/2
 αργεί Πειραιά
 ε. Κασσιόνη 16/1
 α. Ρότερνταμ 25/2
 α. Π. Σαΐδ 15/3
 ε. Καζαμπλάνκα 17/3
 ε. Λούπη Τέρμιναλ 18/3
 αργεί Πειραιά
 α. Ρίτσωντες Μπαίη 28/2
 προς Ταχεχάρα
 αργεί Πειραιά
 μεταφορές Τζέντας
 αργεί Τζέντα
 αργεί Ελευσίνα
 αργεί Ελευσίνα
 ε. Πειραιά 18/3
 α. Πειραιά 16/3
 αργεί Πειραιά
 α. Πειραιά 19/3 για Μέγαρο
 ε. Τζέντα 16/3
 ε. Πειραιά 9/3
 ε. Πειραιά 25/2
 αργεί Βομβάη
 ε. Τζέντα 16/3
 αργεί Πειραιά
 α. Ρίο Γκράντε 3/3
 α. Σ. Τόμας ντέ Καστίλα 27/1
 α. Σ. Νικόλας Μπαίη 17/3
 δ. Ελαινόρη 12/3
 α. Ν. Ύορκ 12/3
 α. Αμβέρσα 1/3
 αργεί Ιτέα
 αργεί Αστακό
 στη Μάλτα 24/1
 αργεί Ηγουμενίτσα
 αργεί Στυλίδα
 αργεί Πόρτλαντ
 αργεί Γαλαξείδι
 α. Αλεξάνδρεια 11/3 για Τουρκία
 υπό παραλαβή
 α. Ν. Ύορκ 15/3
 αργεί Λομπίτο
 ε. Μπόγγουντ 17/3
 αργεί Ελευσίνα
 αργεί Γαλαξείδι
 α. Κάρντιφ 8/2 για Αλγέρι
 δ. Παναμά 15/3
 α. Αμυδούρο 23/2
 α. Ν. Όρλεάν 15/3
 δ. Ντόβερ 14/2
 α. Καρατίσι 20/2
 αργεί Πειραιά
 δ. Π. Σαΐδ 6/3
 ε. Τζέντα 3/3
 δ. Γιβραλτάρ 15/3
 αργεί Πειραιά
 ε. Ρίο Ιανέιρο 18/3
 α. Πειραιά 19/3 για Ιταλία
 α. Γκρίμσπιν 17/3 για Λέγχορν
 επισκέυε Πειραιά
 α. Κολομπία 22/2
 α. Ν. Ύορκ 1/3 για Αρούμπα
 α. Ν. Ύορκ 2/3 για Π. Άρθουρ
 στο Σουέζ (αποθήκη)
 α. Ν. Τουτικόριν 10/2
 ε. Π. Κήλονγκ 18/3
 α. Ν. Ύορκ 19/3
 προσάρθε Αλιβέρι 3/3
 αργεί Αστακό
 δ. Σουέζ 18/3
 αργεί Πειραιά
 δ. Γιβραλτάρ 19/3
 α. Της 20/3
 α. Ρότερνταμ 28/2
 δ. Γιβραλτάρ 12/3
 ε. Αντροσάν 13/3
 ε. Μπρισμαϊν 19/3
 α. Μάμο 28/12 για Π. Χάρκωρτ
 α. Τζέντα 10/3
 α. Λας Πάλμας 12/3
 ε. Μπωμόν 4/3
 α. Σουνύ 29/2 για Ν. Κορέα
 δ. Κων/πολη 9/3
 δ. Τζιμπουτί 13/2

ΡΑΜΠΧ ΜΠΑΪ'Υ' 1 (δ.)	77	18325	α. Ρότερνταμ 18/3 για Πειραιά
ΡΑΜΠΧ ΜΠΑΪ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	α. Αυγούστα 15/3 για Τραπεζούν
ΡΑΜΠΧ ΜΠΑΪ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	δ. Π. Σαΐδ 13/3
ΡΕΑ	71	9025	ε. Λάγος 11/1
ΡΕΑ	56	4275	αργεί Πειραιά
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	δ. Γιβραλτάρ 1/3
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	ε. Κεμπέκ 10/3
ΡΕΝΑ	72	14651	στών Πειραιά 22/3
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294	ε. Ταϊτσούνγκ 28/2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	αργεί Τρινκομάλη
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961	αργεί Πειραιά
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	ε. Λάγος 12/2
ΡΗΝΗ	63	15929	αργεί Πειραιά
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	αργεί Πειραιά
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ε. Ιταζάι 15/3
ΡΙΒΑ	63	10299	αργεί Γαλαξειδί
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599	α. Λομέ 10/1
ΡΙΟ	75	9112	α. Βομβάη 14/2 για Σιγκαπούρη
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	αργεί Γαλαξειδί
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Τάμπα 14/3
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198	α. Χάμπτον 26/2
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931	αργεί Λευκάδα
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	αργεί Αλιβέρι
ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552	ε. Μομπάσα 25/12
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	ε. Πειραιά 14/3
ΡΟΔΟΣ	55	3370	αργεί Πειραιά
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Ν. Ορλεάνη 11/3
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	ε. Άντεν 25/2
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	αργεί Πειραιά
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	αργεί Αργοςστόλι
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Τενερίφη 17/3
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	αργεί Αλιβέρι
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100	ε. Πειραιά 22/2/83
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	στών Πειραιά 8/3
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	ε. Ντάρμπαν 27/2
ΡΟΝΧΙΑ	63	6063	στών Πειραιά
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Λάγος 30/1
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	αργεί Πειραιά
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	αργεί Πειραιά
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Λομέ 21/1

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	ε. Μαϊούτ Άιλοντ 18/1
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	α. Μίνα Καμπούς 19/3
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	α. Γδύνια 7/3 για Ινδία
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	αργεί Αλιβέρι
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. Ιμουίντεν 11/3 για Αλγέρι
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995	α. Θέοντα 2/2
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	α. Μπορντώ 9/3 για Μιζούρα
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Φερόλ 8/3
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	α. Αλεξάνδρεια 16/3
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	δ. Γιβραλτάρ 17/3
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	ε. Λάγος 7/2
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Βενετία 7/3
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ε. Μαρίνι Καράρα 18/3
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	ε. Λάγος 7/3
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	δ. Σουέζ 25/2
ΣΑΜΟΣ	66	17208	μετον. «ΠΑΛΑΝΕΤ»
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	στο Πόρτ ορ Σπαίν 6/10/83
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5851	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	στο Ρότερνταμ 25/10/83
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	α. Βενετία 18/3
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	α. Πειραιά 6/3
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	αργεί Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	ε. Δουνκέρκη 7/3
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	ε. Ρουέν 3/3
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	α. Λόμε 22/2
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990	ε. Σ. Τζών 15/3
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	α. Ρίο Ιανέιρο 28/2 για Σκίντα
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	67	10329	αργεί Τρινκομάλη
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	αργεί Ελευσίνα
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	ο. Σ. Κίτς 13/3
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Κίγκστον 6/3 για Βενεζουέλα
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	α. Χόνγκ Κόνγκ 12/3
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	δ. Μπραμσπούτελ 12/3
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	αργεί Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Ρουέκ 14/3
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Μόντρεαλ 15/3
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Ρίο Γκράντε 17/3
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Αμβούργο 18/3
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	αργεί Άσπρα Σπίτια
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	ε. Τζέντα 26/2
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	16263	δ. Κων/πολη 18/2
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Νιούκαστλ 9/3
ΣΑΠΦΟ	63	17876	αργεί Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	αργεί Ρίο Ιανέιρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	αργεί Μπράγκς
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	αργεί Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	αργεί Πειραιά
ΣΕΛΑΣ	63	10947	αργεί Γαλαξειδί
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	α. Μασσαλία 10/2
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	δ. Ντόβερ 29/1
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Λάγος 27/2
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	στο Σφάξ 21/2
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	αργεί Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Μοντεβιδέο 2/3
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	δ. Π. Σαΐδ 10/3
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	α. Πειραιά 14/2
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	7746	Διάλυση Μπαγκλαντές
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	60	34640	ε. Τάραντα 14/5
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	ε. Βανκούβερ 10/3
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	δ. Γιβραλτάρ 16/3
ΣΗ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	59	10075	α. Πειραιά 3/2
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ε. Ρουέν 19/3
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	δ. Σουέζ 13/3
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	ε. Λάγος 11/3
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	α. Βολπάραιο 16/3
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ	57	2926	στη Βομβάη 24/8/83
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Καλούμπια 31/12
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	α. Μόντρεαλ 9/3
ΣΙΔΩΝ	66	2202	αργεί Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Βομβάη 10/3

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Αλεξάνδρεια 3/3
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΕ	76	11866	α. Κάδιξ 10/3
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Έλσινγκμποργκ 10/2
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	υπό ναυπήγηση
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	6660	αργεί Αντίκυρα
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	ε. Ντούαλα 27/2
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Μαρακάμπο 3/2
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Τάραντα 18/3
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	υπό κατέλκυση
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305	α. Καγκοβάα 6/3
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	αργεί Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Πειραιά 17/2 για Γιβραλτάρ
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599	αργεί Μόσκο
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Λός Άντζελες 4/3
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Λεμεσό 10/3
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10990	υπό παραλαβή
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Σιγκαπούρη 2/2
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	αργεί Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1855	αργεί Πειραιά
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Φός 19/3 για Μάρσα Μπρέγκα
ΣΚΑΝΡΙΩΝ	69	9057	α. Αυγούστα 11/3
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Ροζάριο 27/2
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	δ. Κων/πολη 13/2
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	στη Βομβάη
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	αργεί Πειραιά
ΣΝΟΥΦ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Σουέζ 13/3
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	αργεί Γαλαξειδί
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	αργεί Τζέντα
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Μαλάγα 24/2
ΣΟΥΑΝ	63	5404	αργεί Έμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433	ε. Κόρντον 20/3
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	αργεί Ελευσίνα
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	δ. Γιβραλτάρ 19/3
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	α. Πειραιά 17/ =
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρλεάνη 16/3
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	αργεί Γάνδη
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	α. Αμβέρσα 15/3 για Αλγέρι
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μέβουλ Ρόαντς 6/3
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Ν. Όρλεάνη 4/3
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Π. Σαΐδ 18/3
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Σιγκαπούρη 5/3
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ε. Βανκούβερ 13/3
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Ροζάριο 10/3

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ Ι	58	7100	αργεί Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ε. Φιλαδέλφεια 16/3
ΣΤΑΡ ΓΚΕ'Ι'ΖΕΡ	68	16611	ε. Αυγούστα 17/3
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	δ. Γιβραλτάρ 2/3
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Σιγκαπούρη 5/3
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Γιοκοχάμα 9/3
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Κρίστιμας Άιλ 19/3
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Νιούκαστλ 10/3
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Βανκαρέι 14/3
ΣΤΑΡ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	62	15649	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	α. Σάντος 18/3
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Ντουμπάι 21/3
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Λικάτα 29/2
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	αργεί Ελευσίνα
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ	69	16789	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	αργεί Αμπτζάν
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Ρίο Γκράντε 28/2
ΣΤΕΛΛΙΣΤΑ	55	8021	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Αμπτζάν 25/2
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Π. Κορτές 3/3
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.	73	3700	στών Πειραιά
ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Πειραιά 10/2
ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818	αργεί Γκουαγιακούϊ
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	ε. Σάντα Φέ 29/2
ΣΤΡΥΜΟΝ	69	16229	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	αργεί Πειραιά
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	α. Πειραιά 13/3 για Λιβύη
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	ε. Ν. Όρλεάνη 2/3
ΣΥΡΑ	77	16380	αργεί Πειραιά
ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Λός Πάλμας 16/3
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	αργεί Γαλαξειδί
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	αργεί Ιθάκη
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	α. Πειραιά 11/2
ΣΩΤΗΡ	62	21099	α. Γένοβα 15/3 για Μασσαλία
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	αργεί Πειραιά
ΤΟΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	αργεί Πειραιά
ΤΟΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	δ. Πόρτ Σαΐδ 29/2
ΤΑΚΗΣ Η.	57	8508	αργεί Πειραιά
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	αργεί Πειραιά
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	αργεί Γάνδη
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	ε. Ταράκονα 10/3
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	α. Γιοκοχάμα 10/3
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	Διάλυση Ινδία
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	ε. Ρίταρσους Μπαϊ 14/3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Κόμπε 9/3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	δ. Σουέζ 19/3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	στο Ντάρμπαν 9/3
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	αργεί Πειραιά
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Τζέντα 23/1
ΤΑΤΑ'Ι' ΚΟΥΗΝ	66	1677	
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	δ. Ντόβερ 9/3
ΤΑΠΙΑΝΑ Λ.	75	14785	α. Λός Άντζελες 14/2
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Μπιλμπάο 10/3
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Βοστώνη 3/3
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	α. Τζέντα 20/11/83
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	αργεί Πειραιά
ΤΖΑΚΥ	84	32247	υπό παραλαβή
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569	ε. Ν. Όρλεάνη 9/3
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ	72	9081	αργεί Αστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	δ. Κων/πολη 24/2

ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100	α. Αμβέρσα 17/3
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100	α. Μπ. Άϊρες 18/3
ΤΖΕΛΑ	82	9571	αργεί Αστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ	86	5450	ε. Ρουέκ 19/3
ΤΖΕΝΗ Σ	87	9171	δ. Π. Σαΐδ 3/3
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑ ΓΚΛΟΥ	82	16563	αργεί Στυλίδα
ΤΖΙΜΥ	68	13847	υπό παραλαβή
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	α. Πειραιά 26/2
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Λέιβ 12/3 για Μουρμάνσκι
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Φιλαδέλφεια 10/3
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15889	αργεί Ελευσίνα
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569	ε. Ν. Όρλεάν 9/3
ΤΖΩΝ	71	13857	ε. Χαλκίδα 1/3
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ	77	16278	δ. Σουέζ 11/3
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΡ	77	16380	α. Βίλα Κονσταντίνου 17/3
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Βουλώνη 11/3
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	αργεί Πειραιά
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Βισακαπάνταμ 21/2
ΤΖΩΝ Π.	68	12011	ε. Άμστερνταμ 19/3
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	αργεί Μανφρεντόνια
ΤΖΩΝΗ	65	19750	δ. Γιβραλτάρ 10/2
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	δ. Μπρανσμπούτελ 8/2
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	ε. Γένοβα 18/3
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	αργεί Ελευσίνα
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	α. Ν. Όρλεάν 10/3
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Πειραιά 15/3
ΤΗΘΥΣ	73	3717	αργεί Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Πειραιά 6/3
ΤΙΑΡΑ	69	9731	αργεί Ρίβερ Ντάρτ
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. Πειραιά 14/3
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	αργεί Χαλκίδα
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Αμπου Ντάμπι 11/3
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	αργεί Πειραιά
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	αργεί Πειραιά
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Πειραιά 12/3
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ε. Ρίο Ιανέιρο 18/3
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Ιταζόι 14/3
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	α. Χάμπτον 13/2
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Ν. Όρλεάν 15/3
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	αργεί Στυλίδα
ΤΟΥΛΙΠ	70	32758	υπό παραλαβή
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	αργεί Πειραιά
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60670	α. Μέντα Σάουντ 14/3
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	ε. Φόξ 20/3
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	α. Ίνβεργκρόντον 10/3
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.)	75	68631	α. Χόβικ 28/2
ΤΡΑ'Ι'ΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	α. Χιούστον 7/3
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	α. Λός Πάλμας 25/1
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ	78	10299	δ. Σουέζ 19/3
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	δ. Σουέζ 17/3
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	α. Τενερίφη 11/3
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	αργεί Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Καζαμπλάνκα 18/3
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	δ. Ντουμπάι 19/3
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	64	17295	α. Χάμπτον 9/3
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Λάγος 7/3
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	αργεί Γαλαξείδι
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Ν. Όρλεάν 4/3
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	προσάραξε Μίνα Καμπούλ 20/2
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	α. Γένοβα 9/3
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	αργεί Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Ρουέν 29/2
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	αργεί Ν. Όρλεάν
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	δ. Π. Σαΐδ 19/3
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	δ. Π. Σαΐδ 14/3
ΤΣΑΡΙΤΥ	67	46248	
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Σγκαπούρη 18/2
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Όκλαντ 17/3
ΤΣΙΓΓΟΥΝΤΑ	65	17713	αργεί Στυλίδα
ΤΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Πειραιά 17/2

ΤΥΧΗ	70	10886	α. Καρατάσι 13/3
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Φουτζέιρα 12/2
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	προσάραξε Φιλαδέλφεια
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	αργεί Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	δ. Π. Σαΐδ 6/3
ΦΑΙΑΣ	70	11489	δ. Παναμά 19/3
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	αργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	αργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	ε. Ντουάλα 25/2
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Γιοκοχάμα 7/3
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥ	77	9477	α. Φέλιξτσου 17/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	ε. Ντάρμπα 15/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	αργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	αργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΕΙΡΗΝΗ	83	12811	α. Σγκαπούρη 12/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	ε. Κορίνθο 11/3
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Σ. Βινσέντε 13/3
ΦΑΝΗΣ	55	3382	υπό παραλαβή
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	δ. Παναμά 11/3
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	αργεί Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Σπέζια 13/3
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	αργεί Πειραιά
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	ε. Αλ Ρουέκ 18/3
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ Ι.	83	17217	ε. Βιτώρια 2/3
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	22297	α. Λειξόες 29/2
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600	α. Νταμάμ 16/3
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Χάμπτον 26/2

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	δ. Σουέζ 12/3
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ε. Σάρροχ 2/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	αργεί Ελευσίνα
ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗ	59	7801	αργεί Ελευσίνα
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Λίβερπουλ 17/3
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	δ. Παναμά 13/3
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Ν. Όρλεάν 15/3
ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	δ. Κων/πολη 12/3
ΦΙΛΑΓΚ ΕΣΠΡΕΣ	69	9992	υπό παραλαβή
ΦΙΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Λός Άντζελες 29/2
ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	δ. Κων/πολη 8/3
ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	ε. Αλεξάνδρεια 7/3
ΦΙΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Τάραντα 10/3
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Κων/πολη 13/3
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 26/2
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	αργεί Πειραιά
ΦΛΩΡΑ Π.	60	5044	αργεί Πειραιά
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	
ΦΟΡ ΦΑΛΓΚΣ II	58	10340	δ. Σουέζ 11/3
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	στο Γκάλβεστον 15/3
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	α. Αμβέρσα 16/3
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	α. Σάντος 18/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	α. Χουέβα 14/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	δ. Παναμά 3/3
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	α. Πειραιά 27/1
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	αργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	στη Λάρνακα 23/12
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	α. Ταμπέκο 14/2
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444	αργεί Χαλκίδα
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562	υπό ναυπήγηση
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	υπό ναυπήγηση
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	
ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	ε. Μπομπάσα 24/11/83
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χώρ αλ Ζουμπάιρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	υπό παραλαβή
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	ε. Ν. Μαγκλαδάρ 24/2
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	ε. Γιοκίχι 11/3
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	α. Λάγος 9/3
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	ε. Κόμπε 8/3
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	α. Λός Πάλμας 5/1
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΦΡΟΞΩ	70	18328	α. Αλεξάνδρεια 25/2
ΦΡΟΞΩ Κ.	70	9069	ε. Ροζάριο 4/3
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Κέιπ Τάουν 15/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Σάντος 7/2 για Αλγέρι
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Λός Πάλμας 10/3
ΦΩΦΩ Α.	82	25200	υπό ναυπήγηση
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Παραμαρίμπο 13/3
ΧΑΛΚΑ (δ.)	66	41108	αργεί Πειραιά
ΧΑΛΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ε. Ιαίοιο 9/3
ΧΑΡΗΣ	68	2918	α. Παλάμος 10/2 για Τρίπολη
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	δ. Κων/πολη 20/2
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	αργεί Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	α. Ν. Όρλεάν 16/3
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016	α. Κόμπε 7/3
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016	α. Κολούμπια 6/3
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	ε. Σουέζ 12/3
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Γκερδάλδον 13/3
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Αλεξάνδρεια 20/2
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Τζέμπελ Άλι 27/2
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	α. Αλεξάνδρεια 29/1
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Κάντλα 26/2
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Ναυλάκι 3/3
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	δ. Π. Σαΐδ 10/3
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σ. Νικόλας Μπαϊ 2/3
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	α. Κριστομπαλ 10/3
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	δ. Παναμά 16/3
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	α. Πειραιά 16/3
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	ε. Σάν Αντόνιο Έστε 9/3
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Καρντέγιεβο 11/3
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	α. Αλεξάνδρεια 11/3
ΧΙΩΝ	75	16421	αργεί Αργοντάλι
ΧΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΝ	71	17187	ε. Ρίο Ιανέιρο 17/3
ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433	αργεί Ν. Όρλεάν
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67	3831	α. Πειραιά 23/2
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	αργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Φιλαδέλφεια 7/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	αργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256	ε. Χάβρη 26/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Λάγος 1/3
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	προς Ιαπωνία
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	αργεί Πειραιά
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Πειραιά 11/3
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΑΡΑ	56	8524	υπό παραλαβή
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ	65	7952	ε. Χοντίντα 2/3
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Σγκαπούρη 29/2
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	ε. Βομβάη 17/2
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	αργεί Ελευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	αργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Πειραιά 2/3
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	αργεί Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	αργεί Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	αργεί Πειραιά



Τά υπό ξένες σημαίες



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

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1836	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ MARINER	69	21420	ε. Καζαμπλάνκα 13/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	ε. Ντόρμπαν 1/10	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Λ. Αντζελες 31/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	δ. Σουέζ 14/3	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Ρόττερταμ 16/3 για Χάμπτον
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	αργεί Πειραιά	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	α. Σηάτλ 1553 για Μ. Ανατολή
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Χιούστον 4/4	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	ε. Βενετία 2/4	ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	α. Χιούστον 11/4	ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	δ. Δαρδανέλια 11/4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	δ. Κωνίπολη 31/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. Λεμεσό 14/4
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	ε. Αυγούστα 13/4	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501	ε. Λισσαβώνα 854
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Ν. Ορλεάνη 14/4	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	αργεί Πειραιά
ΑΓΚΟΡΑΣ (Μαλ.)	62	8975	μετ. «ΑΙΛΑΝΤ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ» (Μαλ.)	ΑΝΤΣΕΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	δ. Σουέζ 6/4
ΑΓΛΑΪ'Α 7 (π.)	74	8944	α. Λός Αντζελες 10/4	ΑΝΤΣΕΛ'ΙΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Καζαμπλάνκα 1/4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	ε. Άντεν 5/5	ΑΝΤΣΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	α. Ρίο Ιανέιρο 27/3
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Φόρ 5/4	ΑΝΤΣΕΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	9122	α. Βενετία 5/4
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	στό Κώδιξ 11/4	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	αργεί Πειραιά
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	αργεί Πειραιά	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	αργεί Τραβάνι
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	αργεί Σάν Πέντρο	ΑΥΟΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	επώληθη αλλοδαπούς
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	ε. Βοστώνη 5/4	ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	α. Ν. Ορλεάνη 10/4
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	αργεί Νέα Υόρκη	ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	α. Βαλένσια 11/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	α. Ρίο Ιανέιρο 18/3	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Τζέντα 10/4	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Κιλινγκχόλμ 17/4	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ (π.)	60	3500	α. Μπαρναγκάρ 22/3
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Καοσιούνγκ 1/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Π. Σαϊδ 16/4	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	δ. Π. Σαϊδ 20/3	ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	δ. Σουέζ 11/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	δ. Κωνίπολη 5/4	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Χόγκ Κόγκ 11/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Αυγούστα 13/4	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	αργεί Λευκάδα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	59	8724	αργεί Πειραιά	ΑΡΗΣ (κ.)	59	4532	α. Ανκόνα 3/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	α. Φουτζέιρα 30/3	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	α. Κάλιαρι 10/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	υπό παραλαβή Χερσώνα	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	δ. Π. Σαϊδ 12/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Λάγος 7/3	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	στήν Πύλο
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	αργεί Πειραιά	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
Α'ΙΒΟΡ (κ.)	71	7232	αργεί Άμστερνταμ	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	δ. Κεϋλάνη 5/4
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Σαγκάη 11/3	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. Αλγκεβίρας 4/4
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ (π.)	72	11185	δ. Κωνίπολη 13/3	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ'Ι'Κ (π.)	74	12498	α. Τζέντα 16/3	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	δ. Κωνίπολη 4/4
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Πειραιά 11/4 για Καναδά	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	α. Σιγκαπούρη 7/2	ΑΡΡΟΥ I (π.)	73	6415	α. Ν. Ορλεάνη 24/3
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Αλεξάνδρεια 10/4	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Μάλτα 12/4
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	ε. Ειγγκάγκ 23/3	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	α. Ν. Υόρκη 31/3 για Αρούμπα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	στό Χάρ αλ Ζουμπάρ	ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	ε. Κεμπέκ 6/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ (π.)	71	15205	α. Κολούμπια ρίβερ 29/3	ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	α. Λισσαβώνα 254
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Γιβραλτάρ 11/4	ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	αργεί Αστακό
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	69	9199	ε. Πειραιά 8/4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	αργεί Κρίστομαλ
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	α. Πειραιά 14/4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Α (π.)	71	1463	ε. Κέιπ Τάουν 12/4
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	ε. Αλεξάνδρεια 6/4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	69	7574	ε. Σουέζ 16/4
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	α. Αμβέρσα 4/4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘ (π.)	69	9199	α. Λ. Πάλμας 10/4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (π.)	83	15200	υπό καθέκωση
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	α. Λομέ 21/3	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	αργεί Τρινκομάλη
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Σηάτλ 6/4 για Ιαπωνία	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	α. Μένα αλ Αχμάντι 954
Α'Ι'ΚΟΝ	71	27958	α. Σηάτλ 5/4 για Κορέα	ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	δ. Κωνίπολη 10/4
Α'Ι'ΛΑΝΤ (Μαλ.)	82	5225	στήν Λεμεσό 20/3	ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078	α. Κάρτσι 11/4
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	71	15497	α. Κουκάν 30/3	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	δ. Σουέζ 9/4
Α'Ι'ΝΤΗΛΑ (Μαλ.)	65	9223	ε. Τσιταγκόγκ 13/4	ΒΑΓΓΕΛΗΣ (π.)	69	12360	δ. Παναμά 3053
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	προς Αλεξάνδρεια 7/4				
Α'Ι'ΡΗΝΣ 'ΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	ε. Ν. Ορλεάνη 13/4	ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	στήν Βαρκελώνη 5/4
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	α. Κολόμπο 7/3	ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	ε. Ηράκλειο 28/1
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	67	29256	α. Πειραιά 14/4	ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	α. Π. Σαϊδ 9/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	αργεί Μομπάσα	ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Λ. Πάλμας 29/3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	α. Τουμπάρσο 12/4 για Ντακάρ	ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Μιζοσίμια 3/3
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	ε. Πόιντ Νουάρ 18/3	ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	αργεί Πειραιά
ΑΚΟΥΑΤΖΟ'Υ	68	25433	προς Ν. Ορλεάνη 18/4	ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	α. Γιοκοχάμα 10/4
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Άμβούργο 2/4	ΒΕΡΑ	65	24314	δ. Γιβραλτάρ 2053
ΑΚΤΗ	77	17395	α. Ν. Ορλεάνη 4/4	ΒΙΚΤΩΡΥ V (π.)	62	10403	υπό παραλαβή
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	δ. Π. Σαϊδ 18/4	ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	στό Μπαντάρ Αμπάς 8/3
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Α (δ.)	70	51615	δ. Κωνίπολη 7/4	ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	ε. Σιγκαπούρη 3/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (π.μ.)	71	68731	α. Νταμπιέρ 28/3	ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Ρ. Ιανέιρο 26/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Μασσαλία 12/4 για Βενγκάζη	ΒΟΛΑΤΕΡΑ (π.)	70	3025	επώληθη αλλοδαπούς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Σουέζ 15/4	ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716	ε. Σακάι 25/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	69	10722	α. Σιγκαπούρη 22/3	ΒΥΡΩΝ I (π.)	63	8671	ε. Τσιταγκόγκ 2/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.				ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	αργεί Πειραιά
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	στό Μαγκάλωρ 4/2	ΓΛΑΝΝΗ	55	9418	αργεί Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ	58	4877	επώληθη αλλοδαπούς	ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	αργεί Αλιβέρι
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	α. Βανκούβερ 27/3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	α. Λ. Πάλμας 1054	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	ε. Πειραιά 11/3
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	ε. Αργεντινή 11/4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	επισκευές Μομπάσα
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	α. Κίγκστον 1054	ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	64	22062	αργεί Πειραιά
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9877	μετατρέπεται Σεμέντ Κάρριερ	ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (π.)	81	5491	α. Αμβούργο 27/3 για Καναδά
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15897	υπό παραλαβή	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (π.)	67	13091	α. Εϊλάτ 4/4
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	αργεί Χώγκεσαντ	ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Μαλ.)	68	28879	δ. Γιβραλτάρ 27/3
ΑΛΚΜΗΝΗ Α. (Μ.)	57	8898	επώληθη Πακιστανούς διαλυτές	ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	α. Λεμεσό 11/4
ΑΛΚΥΟΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	αργεί Αλιβέρι	ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9089	αργεί Μαλάγκ Μπαϊ
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	αργεί Πειραιά	ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	στήν Λας Πάλμας
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	δ. Π. Σαϊδ 13/4	ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	υπό παραλαβή
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	α. Μασσάουα 3053	ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12087	α. Αμβούργο 7/4 για Καναδά
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	ε. Τζέντα 14/4	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μαλ.)	59	8847	επισκευές Πειραιά
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Μπελέμ 5/4 για Σάντος	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)		10073	επισκευές Γκνάντοκ
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Ρ. Ιανέιρο 15/4 για Ντακάρ	ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (μ.)	66	3849	α. Ν. Ορλεάνη 24/3
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Καοσιούνγκ 24/3	ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Αλεξάνδρεια 24/3
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. Λύτλετον 17/4	ΓΚΑΖ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Σ. Άννα Μπαϊ 3/4
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	αργεί Πειραιά	ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Αυγούστα 13/4
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	αργεί Κάρτσι	ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	αργεί Πειραιά
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	α. Πειραιά 15/1
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	δ. Σουέζ 17/3	ΓΚΑΛΛΑΝΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222	α. Σιγκαπούρη 16/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	δ. Παναμά 8/4	ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στην Καζαμπλάνκα
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231	α. Γκόττενμποργκ 1153 για Γιβραλτάρ	ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΜΕΝΤ	62	8530	α. Μομπάσα 6/4
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	67	21457	α. Γιοκοχάμα 2/4 για Σηάτλ	ΓΚΛΑΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	α. Νάπολη 12/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Σαλντάνια Μπ. 1953	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	α. Π. οφ Σπαϊν 3/4
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ	68	21420	α. Ταγκονούρα 3/4				

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Φόυνες 16/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι (η)	65	21261	δ. Μπουρουνμπουτελ 25/3
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ Π'	70	11525	α. Σιγκαπούρη 7/3
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	μετ. «ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ»
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (η)	63	8628	ε. Πειραιά 12/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'ΟΝ	64	10141	εγκατελείφθη Περισκό
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (η)	68	9067	δ. Σουέζ 3/3
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ)	66	36276	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (η)	62	8891	ε. Σιγκαπούρη 11/4
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ Π'	63	10141	δ. Π. Σαϊδ 24/3
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	αργεί Αλβέρτι
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (η)	68	9070	α. Σουέζ 12/1
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388	α. Ρίο Ιανέιρο 16/4
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (η)	60	4470	α. Ν. Ορλεάνη 9/4
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (η)	68	9079	δ. Π. Σαϊδ 20/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (η)	68	9067	α. Πειραιά 24/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ)	74	3279	ε. Γκάλβεστον 22/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Καλάο 18/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ (η)	58	8891	
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ (η)	67	38636	α. Μπρεμεχάβεν 1/4
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (η)	67	42273	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (η)	62	8631	α. Ούμ Σαϊντ 25/3
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ)	70	9954	στο Μπαντάρ Αμπάς 25/3
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (η)	75	3520	α. Ν. Ορλεάνη 11/4
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	α. Λισσαβώνα 10/4
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ (η)	60	7187	α. Π. Νουάρ 10/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ (Ονδ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83 για Ελ Τζαζίρ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (η)	67	38636	ε. Ν. Ορλεάνη 1/4
ΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (η)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ)	68	8915	α. Τσιότσια 29/3
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	δ. Σκώ 14/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΙΤΥ	83	24500	α. Σητάλ 1/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Σιγκαπούρη 15/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ)	81	40357	ε. Μπόταν Μπαϊ 15/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. Ροζάριο 30/5
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	ε. Κουβέιτ 14/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	α. Παρανάγκουα 9/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Γιβραλτάρ 29/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Σιγκαπούρη 16/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ)	70	56799	αργεί Ν. Υόρκη
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ)	71	56800	α. Σητάλ 6/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ)	72	114710	α. Τζουέμα 14/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ)	73	114933	α. Γιούροπορτ 17/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (η)	57	9158	δ. Σουέζ 4/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ)	78	126261	α. Σιγκαπούρη 16/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ)	79	126260	α. Γιοκοχάμα 30/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ)	71	102326	αργεί Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (η)	45	2740	αργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ)	60	6235	α. Τσάλνα 21/3
ΔΑΣΑΚΙ'	72	14334	α. Μπ. "Αύρες 13/4
ΔΑΦΝΗ (μ)	63	30886	α. Ν. "Υόρκη 20/2
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.η)	71	17805	α. Ρ. Ιανέιρο 10/4 για ΗΠΑ
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	υπό παραλαβή
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β. (π.)	61	2981	επωλήθη αλλοδαπούς
ΔΗΜΗΤΡΑΣΗΣ (Μόλτ.)	61	7838	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 15/4
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ)	68	50999	ε. Φιλαδέλφεια 14/4
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Νταλιάν 28/3
ΔΩΤΩ	68	35191	α. Αλγκεθίρας 28/3

ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ)	69	10625	α. Ντάρμπαν 17/4 για Βραζιλία
ΕΒΙΤΑ II (κ)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ. (π.)	62	8399	ε. Καλούτα 17/4
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	αργεί Αστούρια
ΕΚΤΩΡ (κ)	72	4922	
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ IV (κ)	52	2484	επωλήθη διάλυση
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ V (κ)	55	4037	επωλήθη διάλυση
ΕΛΕΝ'	67	27989	αργεί Χώκεσαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Ροζάριο 15/4
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Π. Χέντλαντ 3/4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ)	65	38279	α. Γένοβα 10/4
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ)	65	9694	α. Ν. Ορλεάνη 11/4
ΕΛΛΙΝΑ (κ)	67	24766	δ. Κωνίπολη 31/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕ'Ι'Π (Σιγκ.)	82	4280	στη Λάρνακα 10/12
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Ρας Τανούρα 11/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ)	67	47344	ε. Σιγκαπούρη 13/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	75	60491	α. Γιοκοχάμα 1/4
ΕΛΛΗ (Μαλτ)	66	9135	α. Σαλβαντόρ 3/4
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μόλτ.)	69	12102	α. Χόγκ Κόγκ 24/12
ΕΛΝΤΑΝΙΑ (κ)	65	7498	δ. Γιβραλτάρ 30/3
ΕΝΑΜΕΛ (κ)	60	5513	αργεί Αστούρια
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ II (η)	64	32756	αναμένει Ντουμπάι
ΕΣΤΙ (η)	72	10351	ε. Βομβάη 9/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (η)	59	7059	αργεί Πειραιά
ΕΥΔΟΡΗ (δ)	64	35410	αργεί Ιτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. "Αμβούργο 15/4
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Λ. "Αντζελες 9/4
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (η)	69	8676	α. Αμβέρσα 5/4 για "Αβάνα
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (η)	69	10900	ε. Ριγίεκα 3/4
ΕΥΦΡΑ (δ)	65	35406	αργεί Ιτέα
ΖΑΚ (π.)	62	10028	αργεί Μπλάγκουώτερ
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	δ. Π. Σαϊδ 9/4
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Νικόσια 3/3 για Κούβα
ΖΗΝΑ (λ)	68	31093	δ. Γιβραλτάρ 14/4
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (η)	66	10051	α. Εινγκκάγκ 16/2 για Νταλιάν
ΖΗΝ	79	16379	ε. Βιτόρια 1/4
ΗΡΑ	79	16390	ε. Λ. "Αντζελες 15/4
ΗΡΑΚΛΗΣ (η)	57	2875	ε. Π. Σουδάν 31/3
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ)	58	5266	υπό παραλαβή
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ)	53	5691	αργεί Πειραιά
ΗΣΤΓΟΥΑΙΛ (δ)	63	29739	επωλήθη Ιάπωνες διαλυτές
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Αμβέρσα 11/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Μπάσσα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ)	765	37431	αργεί Αγ. Δομνίκιο
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	αργεί "Αγ. Δομνίκιο
ΘΑΣΟΣ (δ) Σιγκ.	74	51501	α. Φορμάντλ 8/4 για Σιγκαπούρη
ΘΕΑΝΩ (κ)	69	10650	α. Ν. Ορλεάνη 21/3
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (η)	61	9266	α. Ροζάριο 14/4
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ)	58	11765	ε. Γκιάν 22/3
ΘΕΟΧΑΡΗΣ (η)	68	9803	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ)	60	3847	α. Βασιλικό Κόλλο 13/4 για Βενετία
ΘΥΕΛΛΑ (μ)	66	40933	δ. Παναμά 10/4
ΙΜΑ	68	27989	α. Γιοκοχάμα 31/3
ΙΝΔΙΑΝΑ (λ)	77	11280	α. Τζέντα 14/4 για "Ακαμπο

ΙΝΦΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ)	54	7528	
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ)	55	5690	
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ)	58	3825	
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μαλ)	45	3684	
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ)	58	3834	
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μόλτ.)	61	5201	
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ)	45	4621	
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)	59	3704	
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (η)	61	8999	
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μαλ)	52	3840	
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)	58	3993	
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)	52	4039	
ΙΟΣ I (η)	70	3971	
ΙΣΜΗΝΗ (η)	68	4202	
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ)	52	1575	
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ)	60	4067	

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (η)	61	10934	αργεί Αστούρια
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (η)	60	10934	αργεί Αστούρια
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Κο Σισάγκ 13/3 για Μεξικό
ΚΑΔΜΟΣ (λ)	59	5051	αργεί Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. Αμερικής
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ' (η)	60	4240	αργεί Γάνδη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (η)	60	5323	ε. Κολόμπο
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ)	69	4229	α. Τσιτγκόνγκ 27/3 για Περισκό
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Σπένια 6/4
ΚΑΛΥΝ (κ)	69	11430	ε. Ντουμπάι 10/4
ΚΑΛΥΨΩ (η)	69	5997	ε. Φλώοινγκ 14/2
ΚΑΝΙΚΑ (π.)	60	3840	ε. Μαντράς 1/4
ΚΑΠΑΛ (κ)	55	1599	ε. Μαπούτο 24/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η)	57	3826	αργεί Π. οφ Σπαίην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ)	54	10905	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ)	67	8927	ε. Ρανκούν 7/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Σάο Σερμασιό 9/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Σ. "Ελενα 9/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (η)	62	9222	επωλήθη αλλοδαπούς
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	δ. Σουέζ 15/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ)	66	3168	αργεί Πειραιά
ΚΑΡΑΒΟΤΑΜΟ (κ)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (η)	66	16301	ε. Φλώοινγκ 18/4
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	μετον. "ΣΗ ΓΚΑΛ" (λ)βερίας)
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ)	71	9206	α. Σιγκαπούρη 23/3
ΚΑΡΡΑΣ (η)	62	10834	δ. Σουέζ 31/3
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (η)	81	3900	επωλήθη αλλοδαπούς
ΚΑΣΤΑ (κ)	72	17674	α. Χαλίφα 5/1
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	α. Μπέιρα 14/3
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σαουδική Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΣΠΡΕΣ (η)	62	5870	αργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (η)	65	9799	α. Αμβέρσα 7/4
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	στη Γκαζουέτ 29/2
ΚΕΒΒΑΝ	61	10444	επωλήθη αλλοδαπούς
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑ'Ι'Τ (κ)	67	21706	επωλήθη αλλοδαπούς

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ)	57	5250	αργεί Ελευσίνα
ΚΕΛΑΙΑ (κ)	75	176009	αναμένει Ουάν 15/2
ΚΛΕΟ I (π.δ)	59	20880	ε. Κολόμπο 10/4
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070	ε. Κρατζακόλκος 1/4
ΚΟΡΑΛ (κ)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ I. (κ)	60	5991	δ. Κωνίπολη 6/4
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ)	51	7126	αργεί Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Βαγκάρε 15/4
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βαγκάρε 12/4
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ)	59	20514	α. Τζέμπελ "Αλ 6/4
ΚΡΑΝΑΟΣ (η)	59	3354	α. Π. Κουετζά 20/3
ΚΡΑΝΤΩΡ (η)	64	2304	α. Καλλάο 17/3
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (η)	60	3995	α. Τάμα 12/4 για Μπαλμπόα
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΙΣΟΣ (λ)	58	5058	
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Κολόμπο 10/4
ΚΥΚΛΟΠΑΣ (λ)	57	9118	ε. Μπ. Αμπάς 2/4
ΚΥΜΩ (δ)	56	24234	αργεί Ιτέα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	αναμένει Βομβάη
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ)	65	10596	μεταφορές Περισκό
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (η)	67	26493	αργεί Ελευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Πειραιά 9/4
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ)	63	24424	α. Σ. Σερμασιό 11/4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ)	67	11056	ε. Τσάλνα 6/4
ΚΩΣΤΗΣ (Μόλτ.)	60	3325	ε. Αλεξάνδρεια 4/4
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μόλτ.)	59	6140	αργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	ε. Χιούστον 12/4
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΘΥ (δ)	53	11230	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	στο Σάν Χουάν
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ (η)	78	11162	α. Ακαπούλκο 2/4
ΛΑΡΑ (κ)	56	6921	προσάραξε Τίραν
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ)	68	22244	α. Σιλικά 4/4
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ)	69	2993	α. Ν. Ορλεάνη 29/3
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Τουμπαρό 23/2
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ)	60	4068	α. Πειραιά 21/3
ΛΕΝΑ	68	22449	ε. Γκάλβεστον 25/3
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (η)	63	8427	α. Ρίο Ιανέιρο 7/4
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (η)	61	8627	ε. Σετομπάλ 8/3
ΛΕΤΑ (κ)	55	1000	μεταφορές Ινδονησίας
ΛΕΥΘΕΡΩ (η)	62	14027	α. Μιζουσίμα 20/3
ΛΕΥΚΑΣ (κ)	65	2406	ε. Αλεξάνδρεια 11/4
ΛΕΥΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Ν. Ορλεάνη 15/4
ΛΗΤΩ II (η)	72	6106	α. Λ. Πάλμας 25/3
ΛΙΑΑ (π.)	50	2734	αργεί Σαρζά
ΛΙΑΙΛΑ (η)	64	16323	δ. Κωνίπολη 25/3
ΛΙΑΙΜΑΡΕ (κ)	68	1599	ε. Αλεξάνδρεια
ΛΙΤΣΑ	77	6228	
ΛΙΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	υ. Σουέζ 14/4
ΛΟΥ'Υ'ΑΛΤΥ (κ)	71	22523	α. Ν. Ορλεάνη 14/2
ΛΟΥΝΑ (κ)	69	93547	δ. Ντουμπάι 15/4
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ε. Κορούνα 31/3
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μόλ.)	42	11229	α. Αμβέρσα 14/4
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ)	47	5010	επωλήθη αλλοδαπούς
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ)	75	136991	ε. Σιγκαπούρη 28/3
ΜΑ'Ι'ΤΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Νικόσια 8/4 για Κούβα
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	α. Μομπιλ 28/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ)	68	6116	α. Λ. Πάλμας 14/4

α. Σιγκαπούρη 10/4 για Κήλογκ		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Κων/πολη 29/2		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ρ. Πλείτ 7/4		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
στον Πειραιά		
α. Μπαρ 24/3 για Πρέβεζα		
α. Ν. Ορλεάνη 13/4		
μεσογειακές μεταφορές		
επιλήθη αλλοδαπούς		

ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (η)	70	9101	στό Ιράν 8/3
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	αργεί Γάνδη
ΜΑΡΕΛ (κ)	69	9853	ε. Μανφρεντόνια 9/4
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	ε. Σάουθεντ Ανκόρατζ 16/4
ΜΑΡΘΑ Α. (η)	59	8596	αργεί Μπιλμπάο
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (η)	64	3947	α. Ν. Ορλεάνη 11/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. Αλεξάνδρεια 11/3
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (η)	73	45500	ε. Ρότερνταμ 12/4
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	α. Νάπολη 8/4
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ)	74	30341	δ. Σκώ 10/4
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ)	69	8773	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (Όνδ.)	60	5760	δ. Κων/πολη 11/3
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ)	69	9072	α. Π. Μωχ. Κασιμ 12/3
ΜΑΡΙΝΕΡ II (η)	68	10099	δ. Ντόβερ 17/4
ΜΑΡΙΝΙΚΗ (κ)	73	86098	α. Λ. "Αντζελες 24/4
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.κ)	66	57027	α. "Αιν Σούκνα 25/3
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. Αλεξάνδρεια 14/4
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Κρατσακόλκος 1/4
ΜΑΡΙΩ	65	17238	αργεί Στιλβία
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ)	61	8831	αργεί Λευκάδα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455	ύψωσε Ελληνική
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	α. Φουτζέιρα 5/4
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Ν. Ορλεάνη 11/4
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ)	56	3903	αργεί Κουβέιτ
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ)	60	3745	α. Αλεξάνδρεια 12/4
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στό Μπόου (αποθήκη)
ΜΕΣΙΣ	69	9650	ε. Οζάκα 11/4
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	ε. Μελβούρνη 18/4
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	αργεί Πειραιά
ΜΗΛΟΣ (η)	66	10715	ε. Πειραιά 8/4
ΜΗΛΟΣ VI(κ)	59	4668	ε. Μόκχα 7/2
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ)	68	2983	α. Σαβόνα 6/4
ΜΙΑ*	80	15552	α. Μπανγκόκ Μπάρ 2/3
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000	ε. Ν. Ορλεάνη 6/4
ΜΙΛΑΝΤΑ Α. (Μ)	56	8985	επώλησε Πακιστανούς Διαλυτές
ΜΙΜΗ Μ. (Μάλτ.)	69	13525	α. Τέμα 7/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ (η)	71	1590	ε. Ταμπίκο 6/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (η)	70	1582	α. Ν. Ορλεάνη 31/3
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (η)	70	1587	ε. Κίγκστον 10/4
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η)	70	1591	αργεί Νέα Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 20/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	δ. Παναμά 20/3
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η)	70	1591	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (η)	71	1562	ε. Ν. Ορλεάνη 14/4
ΜΙΝΙ ΛΗ (η)	71	1562	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (η)	70	1592	ε. Σ. Λούις ντί Ρόνε 14/4
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Ν. Ορλεάνη 7/4
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (η)	71	1584	α. Χιούστον 10/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (η)	71	1584	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (η)	70	1592	α. Ν. Ορλεάνη 22/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Π. ορ. Σπείνην 10/4
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	α. Χιούστον 10/4
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. Ορλεάνη

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η)	70	1584	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	αργεί Βοστώνη
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (η)	61	3943	ε. Πειραιά 19/3
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλτ.)	59	5384	ε. Τζέντα 22/3
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Πενσάκολα 14/4
ΜΑΟΥΝΑ (η)	77	3227	α. Λά Γκουλέτ 4/4 για Σφάξ
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. Αυγούστα 28/3
ΜΠΑΡΟΥ (κ)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές *
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (η)	57	2281	μετον "ΤΖΟΥΝΙΟΡ Α." (Παν.) *
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ)	68	13706	ε. Μπ. "Αίρες 20/3
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (η)	61	1460	αργεί Πειραιά
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ Ι. (η)	65	31779	αναμένει Φουτζέιρα
ΜΠΕΛ (η)	56	8717	υπό παραλαβή
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ*	73	56273	α. Πόρτ Χάουπερ 2/4
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η)	67	4659	αργεί Ν. "Υόρκη
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η)	67	3861	αργεί Ν. "Υόρκη
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.)	73	31861	α. Λάς Πάλμας 17/4
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (η)	72	3172	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΗΖ (κ)	71	9085	στό Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	υπό παραλαβή
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Καρθαγένη 16/3
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	ε. Μιζουσίμα 31/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Σουέζ 8/4

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (η)	78	11850	α. Μαυρίκιο 5/4
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ' (η)	74	10250	α. Τής 11/4 για Πένγκ
ΝΑΝΤΙΑ (κ)	71	22759	ε. Λισαβόνα 6/4
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (η)	63	12273	α. Σιγκαπούρη 8/4
ΝΑΝΩ Κ. (κ)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΑ (κ)	61	1458	στην Καβάλα
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Ερυθράς Θαλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (η)	67	32137	δ. Κων/πολη 8/4
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	αργεί Ιτέα
ΝΕΦΕΛΗ (η)	69	5801	α. Τζιμποτί 16/3
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	αργεί Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ*	69	4231	α. Σάρζα 11/4
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Λάς Πάλμας 30/3
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	α. Δακάρ 23/3
ΝΙΚΗ Ρ. (η)	62	6171	ε. Καλκούτα 15/4
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Τακόμα 10/4 για Ταϊβαν
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ)	69	1473	ε. Πειραιά 12/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (η)	67	4016	ε. Ν. Ορλεάνη 12/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (η)	61	6123	α. Σαντάντερ 12/4
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ)	82	29700	α. Ράς Τανούρα 9/4
ΝΙΚΟΣ Α. (η)	56	2163	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΜΑΣ Ι. (η)	56	3274	α. Π. Σουδάν 28/9 για "Αδεν
ΝΙΝΕΤΑ (η)	68	9395	ε. Αβόνα 7/4
ΝΙΟΒΗ (Μάλτ.)	69	21427	δ. Μπραμσπούτελ 5/4
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ)	62	9043	α. Πειραιά 15/4 για Ιταλία
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	ε. Νόρ "Ανκορατζ 17/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	α. "Αμστερνταμ 6/4
ΝΟΡΕ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	αργεί Στιλβία
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	ε. Χάβρη 16/4
ΝΤΑΝΙΕΛ II(η)	69	1999	ε. Ρότερνταμ 7/4
ΝΤΑΟΥΝ (Σινκ.)	81	5226	αργεί Αμβούργο
ΝΤΑΡΤ (κ)	72	9953	α. Λάς Πάλμας 14/4
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	αργεί Μίνα Σάκρ
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ)	72	9440	υπό παραλαβή
ΝΤΕΝΕΜΠ (η)	68	2534	επώλησε Αλκοδοπούς
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	α. Τζέντα 5/4
ΝΤΟΒΕΡ (κ)	66	10129	ε. Πειραιά 2/4
ΝΤΟΛΛΥ II (η)	67	9854	α. Βισακαπαντάμ 14/4
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρίο Ιανέιρο 12/4
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σιλακάπ 1/4 για Ντουμπάι
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Αμβέρσα 28/3
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	ε. Γιούροπορτ 15/4
ΝΥΜΦΗ Κ. (η)	66	22260	α. Θέοντα 11/4
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	α. Ντάρμπαρν 15/4
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. "Ανγκρα ντ'ος Ρέις 7/4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	63	11120	αργεί Αστακό
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	υπό παραλαβή
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ)	70	14095	α. Χαλδία 18/2
ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡ	68	45678	α. Ν. "Υόρκη 2/3
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ)	64	26174	α. Π. ορ. Σπείνην 6/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	αργεί Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η)	75	138037	αργεί Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123	αργεί Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (η)	77	15935	δ. Κων/πολη 26/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (η)	77	15844	α. Σηάτλ 30/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στό Μπαλκισπάνν 17/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	αργεί Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ε. Φιλαδέλφεια 1/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Φρήπορτ 17/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	αργεί Πειραιά*
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ	69	15688	αργεί Πειραιά*
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	α. Κρατσακόλκος 2/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	στον Πειραιά 8/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Κομώ Μπαίη 14/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (η)	77	15844	α. Γκούεμας 24/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η)	61	1098	ε. Λονδίνο 9/4
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	ε. Μολφέτα 9/4
ΟΞΕΑΝ (κ)	66	10825	δ. Γιβραλτάρ 9/4
ΟΞΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΛΑ (δ.)	72	49808	αργεί Πειραιά
ΟΞΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	ε. Πειραιά 13/4
ΟΞΕΑΝ ΣΚΑ'Υ' (η)	67	24128	δ. Π. Σαίδ 15/5
ΟΞΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	αργεί Χήγκεσαντ
ΟΞΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δ. Παναμά 1/3
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η)	74	9712	μετον "ΛΑΡΑ" (Παν.)
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ II (η)	61	8816	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ)	63	10318	ε. Λισαβόνα 15/4
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (η)	60	1577	ε. Αλεξάνδρεια 2/4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η)	59	3906	

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

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

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

ΠΑΝΘΗΡ (η)	82	35380	α. Τενερίφη 8/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (η)	66	7463	α. Πούλα 15/3 για Τρίπολη
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	υπό παραλαβή
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	α. Σμύρνη 19/3 για Βεγκάζη
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	αργεί Μπρούκει Μπαίη
ΠΑΣΙΦΙΚ (η)	66	21883	α. Καλαό 17/3 για Ματαράνι
ΠΑΤΒΙΝ (η)	62	14112	αργεί Χαλκίδα
ΠΑΤΡΑΪΚΟΣ (η)	62	11756	αργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	αργεί Καμπάνας
ΠΑΥΛΟΣ XII (η)	69	1999	αργεί Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	επισκευές Πειραιάς 27/3
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	α. Σαουθάμπτον 31/3 για Αλγέρι
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	ε. Γκέμπο 14/4
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Σήατλ 11/3 για Ταϊβάν
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876	α. Θέοντα 29/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577	α. Λός Πάλμας 8/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707	α. Νταμά 5/2
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (η)	71	90757	α. Πόρτ Ελίζαμπεθ 17/4
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	δ. Π. Σαϊδ 20/3
ΠΛΕΙΑΣ (η)	64	5654	α. Αλεξάνδρεια 31/3
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ε. Ροζάριο 13/4
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΡΑΡ (μ.)	72	57102	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΠΟΛΙΔΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	αργεί Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Σ. Άννα Μπαίη 1/4
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	α. Τζέντα 8/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	αργεί Μπρούκει Μπαίη
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η)	70	3825	α. Σάν Χουάν 3/3
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στο Κατάκωλο
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Α. (η)	66	15565	ε. Σαγκάη 19/3
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	α. Κάντλα 14/2
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δ. Παναμά 8/4
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	δ. Σουέζ 15/4
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ.π.)	68	48781	α. Κισαράζου 26/3
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977	α. Καζαμπλάνκα 1/4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η)	61	3966	δ. Παναμά 8/4
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (η)	69	10524	α. Μασσαλία 17/3
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η)	73	11363	α. Τσούσβιλ 8/4
Π. ΣΤΑΡ II (λιβ.)	66	15393	ε. Π. ορ. Σπαίν 5/4
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (η)	67	11258	αργεί Αστικό
ΡΕΓΚΙΝΑ II (π.δ.)	59	12662	επώληθη Κινέζους Διαλυτές
ΡΕΪΝΜΠΟΥ Ι (η)	63	15982	ε. Βοστώνη 12/4
ΡΕΪΝΦΡΟΣΤ (η)	60	4820	α. Λός Πάλμας 22/2
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	δ. Παναμά 23/3
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ.)	67	35540	ε. Κων/πολη 22/3
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	αργεί Πειραιά
ΡΩΔΑΝΘΗ (Μ.)	62	12040	δ. Κων/πολη 10/3
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η)	58	8920	ε. Κολόμπο 23/3
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	δ. Δαρδανέλια 22/3
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)	69	99134	δ. Ντουμπάι 24/3
ΣΑΛΛΥ Δ. (η)	68	15474	α. Ν. Όρλεάνη 4/4
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	α. Πειραιά 28/3
ΣΑΜΠΠΑ	70	5746	μετον. «ΣΗ ΣΟΥΪΪΦΤ» (Λιβερ.)
ΣΑΝ ΜΑΪΚΑ ΜΠΑΙΗ (η)	73	10630	ε. Σαντάνερ 10/4
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	ε. Οριστάνο 12/4
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	α. Φατέχ Τέρμ. 21/3
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Γιοκάνι 16/3
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	στη Χόπα 10/4
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	αργεί Σιγκαπούρη
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΣΑΝΣΕ (η)	62	15405	α. Βενετία 24/3
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η)	57	1674	δ. Π. Σαϊδ 12/4
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	α. Λός Άντζελες 11/4
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	δ. Κων/πολη 5/4
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.)	76	43143	α. Σουέμα 30/3 για Ντουμπάι
ΣΑΟΥΘΓΟΥΪΝΤ	70	11329	δ. Κων/πολη 9/4
ΣΑΥΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874	στην Ν. Όρλεάνη 29/3
ΣΕΙΡΗΝΑ (η)	77	16267	α. Κουβέιτ 15/4
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	ε. Αλεξάνδρεια 11/4
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	ε. Γιβραλτάρ 5/4
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	ε. Αμβούργο 17/4
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456	ε. Φλίνγκ 8/4
ΣΗ ΚΟΝΔΟΡ (λιβ.)	71	8894	α. Χόνγκ Κόνγκ 11/4
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΑΪ ΟΝΗΡ	71	11055	αργεί Σιγκαπούρη
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Μπάχια Μπλάνκα 16/3
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η)	62	9979	στην Κωνσταντία
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η)	71	11379	α. Σιγκαπούρη 15/4
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043	α. Θέοντα 13/4
ΣΗΓΚΑΛ IV (π.)	55	3522	α. Κίγκοτον 11/4
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (φιλ.)	75	8884	α. Φρημάντλ 28/3
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	ε. Γιβραλτάρ 11/4
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	ε. Λισαβόνα 13/4
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	στο Μπουένος Άιρες 18/4
ΣΗΛΟΓΓΕΡ (Μαλτ.)	65	7047	ε. Βοστώνη 19/3
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	α. Ροζάριο 10/4
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	δ. Παναμά 8/4
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411	α. Π. Νουάρ 21/3
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Τζόκσονβιλ 15/4
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	αργεί Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η)	80	9015	α. Ντάρμπαν 9/4 για Ντουμπάι

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Νιχάμα 11/4
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	δ. Κων/πολη 6/3
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ	63	24810	αργεί Γαλαξειδί
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ.)	62	7704	δ. Κων/πολη 9/3
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομενί
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	στο Αμπτζάν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	αργεί Πειραιά
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	στον Πειραιά 16/4
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	ε. Χιροσίμα 6/4
ΣΟΥΖΑΝ (η)	66	15765	α. Ρουέν 16/4
ΣΟΥΖΑΝΑ (η)	68	7701	α. Ντάρμπαν 5/4
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	ε. Νάπολη 16/4
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Π. Χάρκωρτ 20/3
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	δ. Κων/πολη 1/4
ΣΤΑΡΓΚΑΝ (κ.)	59	3809	υπό παραλαβή
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η)	80	32000	ε. Βαλτιμόρη 8/4
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	ε. Σιγκαπούρη 15/4
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΪΡ	69	9946	υπό παραλαβή
ΣΩΤΗΡΗΣ (η)	70	5278	α. Πειραιά 14/4
ΣΩΤΗΡΗΣ (η)	70	5480	υπό παραλαβή
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μαλτ.)	60	6.646	υπό παραλαβή
ΤΑΪΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	δ. Ντουμπάι 7/3
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	αργεί Αστικό
ΤΖΕΪΝΤ (κ.)	56	6500	αργεί Αστικό
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842	α. Ιμουέντεν 14/4
ΤΖΩΝ Κ. (η)	72	5393	ε. Π. Κουετζάλ 4/4
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	στο Π. Σαϊδ 18/4
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Σαλβαδόρ 10/4
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	αργεί Πειραιά
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	αργεί Αστικό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910	αργεί Πειραιά
ΤΗΝΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	α. Ν. Όρλεάνη 14/3
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	αργεί Πειραιά
ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	δ. Σουέζ 16/4
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η)	73	8848	ε. Ροζάριο 12/4
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η)	60	8070	προσάρξε Αβάνα 13/5/82
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Βίλα Κονσταντίνου 5/4
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Λ. Άντζελες 20/3
ΤΡΕΪΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	ε. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Νικόσα 19/3
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΛ	72	18723	α. Ήστ Λόντον 11/4
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	δ. Π. Σαϊδ 11/4
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	δ. Παναμά 9/4
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Ν. Ύορκη 3/4
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	α. Φιλαδέλφεια 8/4
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Ν. Όρλεάνη 13/4
ΤΡΕΪΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	δ. Π. Σαϊδ 31/3
ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230	ε. Ρότερνταμ 17/4
ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	α. Μπιζέρτα 13/4 για Σφαξ
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	αργεί Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Λισαβόνα 8/3
ΥΠΑΝΤΗΝ (η)	71	4635	α. Χιούστον 6/4
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η)	78	45330	α. Σήατλ 23/3 για Μπαγκλαντές
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	α. Γουακαγιαμά 2/4
ΦΑΪΒ ΑΪ ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Αδελαΐδα 4/4
ΦΑΪΓΡΟΥΪΝΤ (κ.)	4	16299	α. Φιλαδέλφεια 1/3
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	α. Γιούρπορτ 4/4
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	ε. Ταμπόκο 28/3
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	ε. Φουτζέιρα 8/4
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Φιλαδέλφεια 5/4
ΦΙΛΙΠΙΔΑ (π.)	74	8869	α. Ν. Ύορκη 25/3
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	α. Σιγκαπούρη 14/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	α. Πειραιά 15/4 για Ρουμανία
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	ε. Αμβέρσα 15/4
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	ε. Πειραιά 18/3
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	ε. Ντακάρ 19/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736	α. Τάμπα 31/3 για Βομβάη
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	δ. Καυμάν Μπράκ 9/3
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Ρουέν 15/4
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	65	9628	α. Πειραιά 28/2 για Χαλκίδα
ΦΡΗΝΤΟΜ I	59	122.945	α. Χάρκ "Αιλ 14/3
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	α. Πειραιά 5/4
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (η)	60	3563	πρώην «ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ»
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (η)	61	1652	α. Τζέντα 11/3
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (η)	61	1695	ε. Λός Πάλμας 12/4
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Σάν Φρανσίσκο 8/4
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	υπό παραλαβή
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	α. Χάμπτον 10/4
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	α. Σιγκαπούρη 24/8
ΧΕΛΜΑΡ (π.)	60	4657	στον Πειραιά
ΧΕΡΟ (η)	57	1368	ε. Τζέντα 6/4
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η)	78	15981	αργεί Πειραιά
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	α. Κολόμπο 16/4
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4999	α. Θέοντα 9/4
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)	57	6229	α. Φλώσινγκ 6/1
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	μεσογειακές μεταφορές
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	στην Αυγουστα 17/3
ΩΚΕΑΝΙΑ (η)	62	10530	α. Νίκαια 23/3
ΩΣΤΡΑΛ (η)	67	2938	

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές άναχωρήσεις
άπό ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341



CHANDRIS CHANDRIS CHANDRIS CHANDRIS

S.S. ELLINIS

M.V. ROMANZA

S.S. BRITANIS

S.S. REGINA PRIMA

S.S. AMERIKANIS

S.S. ARIANE II

M.V. THE VICTORIA

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

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



The name for reliability



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

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

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

Sulzer reliability is no surprise

so I should like to know more about

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

Name

Company name and address

Company position

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