

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Νοεμβρίου 1984

Αρ. Φύλλου 1187/946

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIG. 1187/946 APX. 100 15 NOEMBPIOY 1984



KENTRIKA ΓPAΦEIA : Δ. ΓΟΥNAPH 2 · ΠEIPAIEYΣ
THΛEΦΩNA : 4111.511 · 516 (6 ΓPAMMAI)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

ΠPAKTOPEΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSE 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
-

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



T.T. DOLCE — CY FLAG — DWT 232979 M/T

LONDON

TROODOS
SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

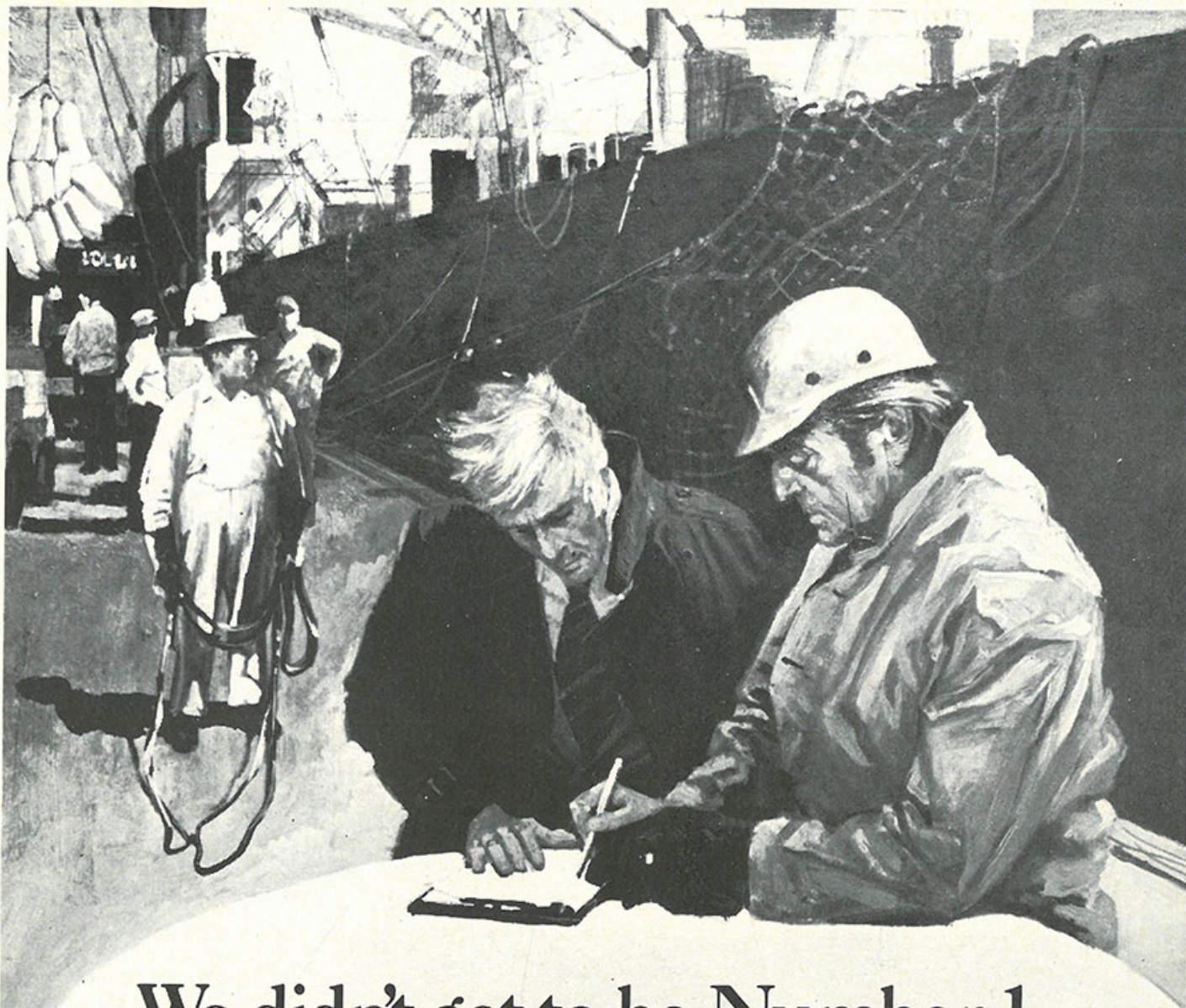
NEW YORK

TROODOS
SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111



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

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

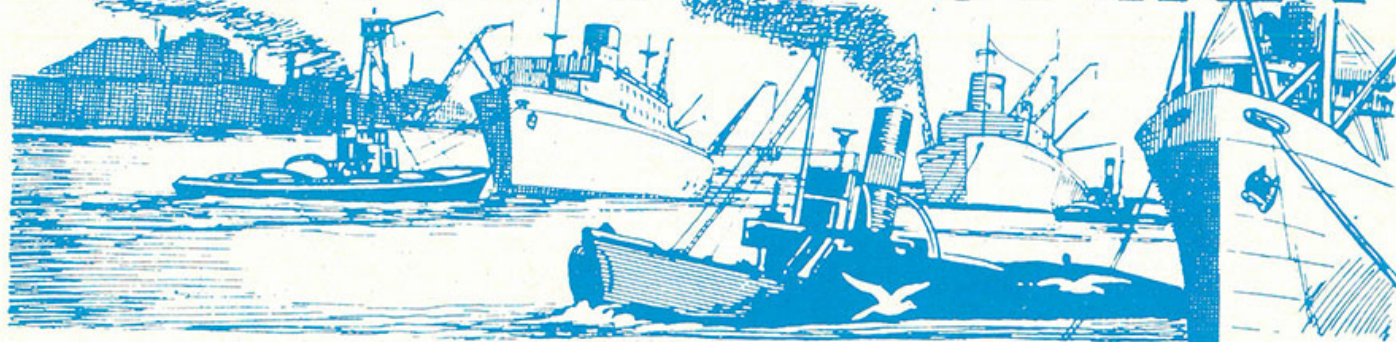
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1187/947

15 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο Τό νομοσχέδιο

Τό 'Υπουργείο άρχισε από τήν περασμένη Δευτέρα νά καλεῖ τίς κλαδικές ναυτεργατικές οργανώσεις σέ συσκέψεις γιά νά εκθέσουν τίς αντιλήψεις τους στίς επί μέρους διατάξεις τοῦ νομοσχεδίου γιά τό ΝΑΤ. Πρώτη είχε κληθεῖ ἡ διοίκηση τῆς 'Ενώσεως Πλοιαρχῶν ἡ ὁποία ὁμως δέν προσήλθε καί σέ σχετικό τηλεγράφημά της πρὸς τόν γεν. γραμματέα τοῦ ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλο ανέφερε ὅτι δέν ὑπάρχει λόγος συμμετοχῆς της σέ παρόμοιες συσκέψεις ἂν δέν ἀνακληθεῖ προηγουμένως τό νομοσχέδιο καί δέν καταρτισθεῖ νέο μέ τήν οὐσιαστική συμμετοχή τῶν ναυτικῶν. Τήν Τετάρτη ἐκλήθη ἡ διοίκηση τῆς 'Ενώσεως Μηχανικῶν, ἡ ὁποία προσήλθε στή σύσκεψη ἀλλά ἀρνήθηκε νά εκθέσει τίς ἀπόψεις της γιά τίς ἐπί μέρους διατάξεις τοῦ νομοσχεδίου καί ζήτησε καί αὐτή νά καταρτισθεῖ νέο. "Ὡς

τό βράδυ τῆς Τετάρτης δέν εἶχε κληθεῖ καμία ἄλλη ναυτεργατική ὁργάνωση — σειρά εἶχε ὁ Σύνδεσμος 'Ασυματιστῶν πού ὅπως εἶχει διευκρινισθεῖ θά συζητήσει τίς ἐπί μέρους διατάξεις τοῦ νομοσχεδίου καί θά εκθέσει τίς ἀντιλήψεις της.

Σημειώνεται ὅτι καί ἡ "Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπιστῶν ἀρνήθηκε νά προσέλθει στό 'Υπουργεῖο γιά τή συζήτηση τῶν ἐπί μέρους διατάξεων τοῦ νομοσχεδίου καί αὐτή τή στιγμή ὑπάρχει, κατά τήν ἀντίληψή μας, ἕνα ἀδιέξοδο. 'Ανεξάρτητα ἀπό ὅσα ἔχουν προηγηθεῖ ἀλλά καί ἀπό τό γεγονός ὅτι οἱ κυβερνήσεις εἶναι ἐκεῖνες πού καταρτίζουν τά νομοσχέδια, θεωροῦμε ὅτι πρέπει νά βρεθεῖ τρόπος γιά νά βγοῦμε ἀπό τό ἀδιέξοδο τό ὁποῖο ἔχει δημιουργηθεῖ ὥστε νά γίνει γιά τό ΝΑΤ καί τούς ἀσφαλισμένους του τό καλύτερο δυνατό.

Νά ἀποπεμφθεῖ ἀμέσως

Πρό καιροῦ, τά «Ναυτικά Χρονικά», πού ζοῦν τήν καθημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα, εἶχαν ζητήσει νά καθιερωθεῖ ἡ ἐκ περιτροπῆς ἐργασία ἐνὸς ὑπαλλήλου τοῦ ΝΑΤ κάθε Σάββατο καί κάθε Κυριακή γιά νά ἀντιμετωπίζονται ἐκτακτές ἀνάγκες τῶν πλοίων σχετικά μέ τά ναυτολόγια. 'Εδόθη τότε ἡ ἀπάντηση ὅτι ἦταν περιττή ἡ καθιέρωση αὐτῆς τῆς «βάρδιας», γιατί ὁ πρόεδρος τοῦ Ταμείου, μέσω τοῦ φύλακα ἢ κλητῆρα πού ὑπάρχει στό ΝΑΤ τά Σαββατοκύριακα μπορούσε νά δώσει λύση σέ κάθε πα-

ρουσιαζόμενο πρόβλημα!

Πόσο ἀπείχε ἡ ἀντίληψη αὐτή ἀπό τήν πραγματικότητα καί πόσο ζημιόγόνος ὑπῆρξε γιά τόν τόπο προκύπτει ἀπό ἕνα πολὺ πρόσφατο περιστατικό, τό ὁποῖο φυσικά δέν εἶναι τό μοναδικό: Λοιπόν, πρό ἡμερῶν, ἐλληνική ναυτιλιακή ἐταιρεία ἔδωσε ἐντολή σέ πλοῖο της τό ὁποῖο ἐπρόκειτο νά περάσει τό Σουέζ κατευθυνόμενο στίς 'Ηνωμένες Πολιτείες νά προσεγγίσει σέ ἑλληνικό λιμάνι γιά ἐφοδιασμό, ὁ ὁποῖος σημειωτέον μπορούσε νά γίνει μέ τούς καλύτερους δυνατούς ὁ-

ρους καί στό Σουέζ. Πράγματι, τό σκάφος, μετά τή διέλευσή του ἀπό τό Σουέζ ἄρχισε νά κατευθύνεται σέ ἑλληνικό λιμάνι στό ὁποῖο ἐπρόκειτο νά προσεγγίσει βράδυ Παρασκευῆς. Λίγες ὁμως ὥρες πρὸ τοῦ κατάπλου διαπιστώθηκε ἀπό τόν ἀρμόδιο ὑπάλληλο τῆς πλοιοκτῆτριας ἐταιρείας ὅτι τήν ἴδια ἡμέρα ἔλγε καί τό ναυτολόγιο τοῦ πλοίου. 'Εγινε ἀμέσως σύσκεψη γιά νά διερευνηθεῖ ἂν αὐτό θά δημιουργοῦσε καθυστερήσεις, ἐκλήθη καί ὁ πράκτορας πού πρακτορεύει τά πλοία τῆς ἐν λόγω ἐταιρείας ὁ ὁποῖος ἀποφάνθηκε ὅτι ἂν ὑπάρξει περίπτωση ἀντικαταστάσεως ὁποιοῦδήποτε μέλους τοῦ πληρώματος θά ἐδημιουργεῖτο πράγματι πρόβλημα καί τό πλοῖο θά ἀπέπλεε ἀπό τό ἑλληνικό λιμάνι γύρω στό μεσημέρι τῆς Δευτέρας, γιατί στή διάρκεια τοῦ Σαββατοκύριακου θά ἦταν ἀδύνατο νά καταβληθοῦν τά ὀφειλόμενα στό ΝΑΤ. Μετά ἀπό αὐτό ἐδόθη ἐντολή στόν πλοίαρχο νά ἀλλάξει πορεία καί νά κατευθυνθεῖ στήν 'Ιταλία γιά τόν ἀνεφοδιασμό πού ἂν γίνονταν ἐδῶ θά ἄφηνε στόν τόπο γύρω στίς 40 — 50.000 δολάρια. Γιά τήν ἀπώλεια τοῦ συναλλάγματος αὐτοῦ θεωροῦμε ὑπεύθυνο τόν πρόεδρο τοῦ ΝΑΤ, ὁ ὁποῖος στή διάρκεια τῆς μέχρι τώρα θητείας του δέν κατόρθωσε νά δώσει τίς λύσεις πού χρειαζόταν τό Ταμεῖο, ἰδιαίτερα μέσα στίς δύσκολες συνθήκες πού ἔχει δημιουργήσει ἡ ναυτιλιακή κρίση, καί τό μόνο γιά τό ὁποῖο ἐνδιαφέρθηκε μέ πάθος ἦταν πῶς θά ἀποκτήσει τόν πολυπόθητο τίτλο τοῦ «διοικητή». Δυστυχῶς καί γιά τόν ἴδιο, καί γιά ἐκείνους πού τόν ἐπέλεξαν, καί γιά τόν τόπο, ὁ ὁποῖος δέν μπορεῖ νά δέχεται πλήγματα — γιατί πλήγμα ἦταν ἡ ἀπώλεια αὐτῶν τῶν 40 — 50.000 δολαρίων, ὅπως πλήγμα εἶναι καί τό γεγονός ὅτι δέν μπόρεσε νά δώσει τίς λύσεις πού ἐπιβάλλονται, λύσεις πού ἔχουν ὑποδειχθεῖ καί εἶναι ἀμεσα καί εὐκόλα ἐφαρμόσιμες γιά τήν ταχύτερη ἐξοδωτική τῶν ἐσόδων τοῦ ΝΑΤ καί πού ταυτόχρονα θά μπορούσαν νά ἐξασφαλίσουν τήν καλύτερη καί ἀποδοτικότερη λειτουργία τοῦ Ταμείου.

'Εκεῖνο πού ἀπομένει τώρα εἶναι ἡ ὑποχρέωση τῶν ἐν προκειμένῳ ἀρμοδίων ὀχι ἀπλῶς νά τόν ἐγκαλέσουν ἀλλά νά τόν ἀποπέμψουν χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση. Κανένας δέν μπορεῖ ἀτιμωρητῆ νά ζημιώνει τά συμφέροντα τοῦ τόπου.

Οί μεταφορτώσεις πετρελαίου

Τό ίδιο μέτρο — άμεση δηλαδή άποπομπή — πρέπει νά εφαρμοσθεί καί γιά εκείνους πού είναι ύπεύθυνοι γιά τό πρόβλημα πού έχουν δημιουργήσει μέ τίς άπολύτως άστοχες καί έπωφελείς μόνο γιά τίς εταιρίες πετρελαιοειδών ένέργειές τους γύρω από τό θέμα των μεταφορτώσεων πετρελαίου. Μιλάμε συγκεκριμένα γι'αυτούς πού συνέταξαν καί υπέγραψαν τήν ύπ' άριθ. 239/29/10.5.84 έγκύκλιο τής 4ης Τελωνειακής Διευθύνσεως του ύπουργείου Οικονομικών μέ τήν όποία άπαγορεύθηκε ή έναπόθεση καυσίμων από τά πλοία σέ σλέπια καί ή παραλαβή τους από τά ίδια ή άλλα πλοία.

Μέ τήν έφαρμογή τής έγκυκλίου αυτής παρεμποδίζεται πλέον ή προσέγγιση πολ-

λών ελληνικών πλοίων σέ ελληνικά λιμάνια όπου ταυτόχρονα έκαναν καί έφοδιασμό καί χάνει ό τόπος σημαντικά ποσά πού τά καρπώνονται γειτονικές χώρες όι όποιες ξέρουν νά προσοψίζουν πολύ καλύτερα από μās τά γενικότερα συμφέροντά τους.

Ό κ. Κατσιφάρας, πού έχει άποδείξει τό ένδιαφέρον του γιά τή διέλευση όσο τό δυνατόν περισσότερων ελληνικών πλοίων από τά ελληνικά λιμάνια, καλείται νά ύποδείξει στήν κυβέρνηση όχι μόνον τήν ανάκληση τής ζήμιογής έγκυκλίου αλλά καί τήν τιμωρία των ύπευθύνων, όποιοι καί αν είναι αυτοί, γιατί επαναλαμβάνομε, κανένας δέν μπορεί νά ζημιώνει άτιμωρητή τόν τόπο.

Φθηνότεροι οι Βρεταννοί!

Τή δουλειά των Έλλήνων ναυτικών στή Σαουδική Άραβία τήν πήραν τελικά οι Βρεταννοί γιατί ήταν φθηνότεροι από έμάς! "Όσο κι' αν αυτό μπορεί νά φαντάζει παράξενο σέ μερικούς, αποτελεί έν τούτοις τήν ώμή πραγματικότητα ή όποία άποδεικνύεται από τούς άριθμούς.

Σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες, ή διοίκηση τής Ένώσεως Πλοίαρχων πού έκανε τίς σχετικές διαπραγματεύσεις γιά τήν έξασφάλιση άπασχόλησεως στους άνέργους πλοίαρχους, στίς τελικές συνομιλίες είχε ζητήσει άμοιβή γιά 12μην άπασχόληση των πλοίαρχων 25.000 δολλαρίων καί 27.000 δολλαρίων γιά τούς πλοηγούς. Τά ποσά αυτά αντιπροσώπευαν ούσιαστικά τούς μισθούς τής ελληνικής συλλογικής συμβάσεως μέ όλα τά επιδόματα μαζί μέ τά άπομαχικά πλοιοκτήτου καί εργαζομένου. Έναντι αυτών οι Βρεταννοί πλοίαρχοι προσφέρθηκαν νά άπασχοληθούν στή Σαουδική Άραβία μέ 21.500 δολλάρια τό έτος καί οι πλοηγοί μέ 24.000 δολλάρια καί κέρδισαν τήν εργασία αυτή, ένώ οι δικοί μας άνεργοί πλοίαρχοι θά αναζητούν μάταια άπασχόληση.

Γιά τήν Ιστορία πρέπει νά σημειωθεί ότι ή πληροφορία γιά τήν πρόσληψη ξένων ναυτικών από τή Σαουδική Άραβία, μετά τό σπάσιμο του κοντράτου πού ύπήρχε μέ τούς Νορβηγούς, διαβιβάσθηκε από Έλληνα πλοίαρχο στό γεν. γραμματέα τής Ένώσεως Πλοίαρχων κ. Άθαν. Βαρίνο καί έπακολού-

θησαν άμεσες ένέργειες τής διοικήσεως τής ΠΕΠΕΝ γιά τήν επίτευξη σχετικής συμφωνίας, ή όποία, δυστυχώς, ματαιώθηκε μετά τήν παρέμβαση των Βρεταννών, οι όποιοί απέδειξαν γιά μία άκόμα φορά ότι εκείνο πού λογαριάζουν περισσότερο από ό,τιδήποτε άλλο είναι ή άπασχόληση.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» πού επανειλημμένα έχουν ύπογραμμίσει ότι πρέπει μέ κάθε θυσία νά προστατεύσουμε τούς άνέργους πλοίαρχους μας γιά νά μήν τούς χάσουμε επαναλαμβάνουν ότι πρέπει νά γίνουν άμεσες ρυθμίσεις πού θά άμβλύνουν τό πρόβλημα τής άνεργίας τους. Μία από τίς ρυθμίσεις αυτές είναι ή άπασχόληση των άνέργων πλοίαρχων στά παροπλισμένα πλοία, όχι βέβαια μέ συστάσεις του ΥΕΝ καί τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, αλλά μέ πρακτικά καί άμεσα έφαρμόσιμα μέτρα. Έπίσης θεωρούμε ότι στήν άμβλυνση του προβλήματος τής άνεργίας θά συνέβαλε καί ή υιοθέτηση τής προτάσεως τής Ένώσεως Πλοίαρχων γιά τήν καθιέρωση θέσεως ύπάρχου στα άνω των 100.000 τον. d.w. δεξαμενόπλοια, μέ τήν όποία παράλληλα θά επιτευχθεί καί ή μετεκπαίδευση πολλών πλοίαρχων στα πλοία ύγρου φορτίου γιά νά μήν ύπάρχει ή μονομέρεια πού έχει έπισημανθεί αλλά καί γιά νά ύπάρχουν προσφερόμενοι πλοίαρχοι καί γιά τήν κατηγορία των πλοίων αυτών.

ΤΡΑΓΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ

Ή σοβιετική αντιπροσωπεία πού είχε έρθει στή χώρα μας γιά νά μετάσχει στίς έργασίες τής μικτής έλληνοσοβιετικής επιτροπής ναυτιλίας, είχε τήν άτυχή (ή εύτυχή;) έμπνευση νά έπισκεφθεί τήν Άνωτέρα Δημόσια Σχολή Έμπορικού Ναυτικού "Υδρας. Καί κατά τά λεγόμενα ενός Σοβιετικού εκπροσώπου ή κατάσταση πού αντιμετώπισαν ήταν... τραγική. Ή έλλειψη κάθε πειθαρχίας καί ή συνεπεία τής έλλειψως αυτής άταξία καί άκαταστασία πού επικρατούσε στή Σχολή ήταν άπερίγραπτη καί γιά τούς Ρώσους άκατανόητη.

Λυπούμεθα ειλικρινά πού παρατάξαμε τέτοια εικόνα. Καί ή λύπη μας είναι τόσο μεγαλύτερη όσο σκεπτόμαστε ότι πρίν λίγα χρόνια καμαρώναμε γιά τίς ναυτικές μας Σχολές.

Οί άρμόδιοι του ύπουργείου πρέπει νά προβληματισθούν βαθύτατα γιά τό κατάντημα. Καί έχουν καθήκον άπέναντι τής Έλληνικής Ναυτιλίας νά τό σταματήσουν πρίν είναι πολύ άργά. Φθάνουν πιά οι πειραματισμοί καί οι δοκιμές. Ή επαναφορά τής τάξεως καί τής πειθαρχίας στίς ναυτικές Σχολές πρέπει νά άποτελέσει άμεσο έργο των ύπευθύνων. Άν διστάζουν άς παρακαλέσουν τούς Σοβιετικούς έπισκέπτας νά τούς διηγηθούν άλλη μία φορά — γιατί τούς τά είπαν ήδη — τίς έντυπώσεις τους.

Ο ΕΘΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Μέ τήν εύκαιρία των έγκαινίων των νέων γραφείων του Έλληνικού Νηογνώμονα καί τήν δωρεά 300.000 δρχ. από τά κέρδη του του έτους 1983 ύπέρ τής Ναυικής Έκπαίδευσως, γιά τά όποία γράφομε σέ άλλες στήλες, επαναλαμβάνομε καί πάλι ότι ό έθνικός νηογνώμονας, ό όποιος τά τελευταία χρόνια παρουσίασε μία σημαντική δραστηριότητα, είναι καιρός νά ύποστηριχθεί όσο είναι δυνατόν περισσότερο από όλους ώστε νά μπορέσει νά διαδραματίσει τό ρόλο πού του άρμόζει καί πού χρειάζεται ή Έλληνική Ναυτιλία. Ή περαιτέρω ανάπτυξη καί ή σύν τω χρόνω γιγάντωση του έθνικού νηογνώμονα δέν θά ώφελήσει άπλώς τόν τόπο καί τό ελληνικό πλοίο αλλά θά συμβάλει καί στή δημιουργία των προϋποθέσεων πού χρειάζονται γιά νά άπαλλαγεί ή Έλληνική Ναυτι-

THE HELLESPOINT GROUP

Managers: Hellepoint Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-185 35 Piraeus, Greece

Tel: (01) 45 33700/3, Telex: 21 3110 HSC GR,

Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

Westmount Square, Suite 800, Westmount, Montreal, Quebec H3Z 2P9

Tel: (514) 937-9293/8, Telex: 05-268780, Cables: PHRIXOS MONTREAL



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS G,

Cables: FRIXOS LONDON EC1

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

9, Place de la Gare, 1260 Nyon

Tel: (22) 6111 68/9, Telex: 419 904

λία από τὰ δεσμά πού έχουν χαλκώσει εκείνοι πού τήν ἐκμεταλλεύονται ἀκόμη στό ἐπακρο, γιατί ἐμεῖς δέν εἶχαμε τήν πρόνοια νά ἀναπτύξουμε, παράλληλα μέ τήν ἀνάπτυξη τῆς Ναυτιλίας, ὅλη ἐκείνη τήν ὑποδομή πού τῆς χρειάζεται γιά νά μπορέσει νά καταστεί ἀνεξάρτητη σέ σημαντικούς τομείς πού σχετίζονται μέ τή δραστηριότητά της.

Γι' αὐτό καλοῦμε δόσεις πού — καί εἶναι ἀρκετοί αὐτοί — νά δώσουν στόν Ἑλληνικό Νηογνώμονα τήν ὑποστήριξη πού χρειάζεται.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟ

Μᾶς καταγγέλλεται ὅτι μερικές ἐταιρίες ἀρνούνται νά προσλάβουν σέ θέσεις πλοιάρχων «πρώτους» οἱ ὁποῖοι λόγω τῆς κρίσεως ἀναγκάσθηκαν νά ναυτολογοῦν σάν «δεύτεροι» γιά νά ἐπιζήσουν. Θεωροῦμε τήν τακτική αὐτή ἀπαράδεκτη καί καλοῦμε τήν Ἑνωσὴ Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν νά συστήσει αὐστηρά στά μέλη της νά τήν ἐγκαταλείψουν. Οἱ πλοῖαρχοι ἐπλήγησαν ἀπὸ τὴ ναυτιλιακή κρίση ὅσο καί οἱ ἴδιες οἱ ναυτιλιακές ἐταιρίες καί δέν ἔχει κανένας τὸ δικαίωμα νά τοὺς μειώνει μέ αὐτὸν τὸν τρόπο — ἡ ἀναγκαστική ἐκ τῶν πραγμάτων ναυτολόγησή τους σάν «δεύτερων» δέν ἀποτελεῖ μειονέκτημα, ἀλλὰ ἀντίθετα δείχνει ὅτι πρόκειται γιά πραγματικούς ναυτικούς πού εἶχαν τὴ δυνατότητα νά προσαρμοσθοῦν στίς σημερινές δύσκολες συνθήκες, τίς ὁποῖες μέ ἀστοχες ἐνέργειες δέν ἐπιτρέπεται νά τίς κάνουν μέ ἀκόμη δυσκολότερες.

ΓΙΑΤΙ ΣΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ;

Τὸ λιμεναρχεῖο τῆς Ἑλευσίνας ἐπέβαλε πρόστιμο 600.000 δραχμῶν στόν πλοίαρχο τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ράμπιχ Μπαίη II» γιὰ τὸ σκάφος προκάλεσε ρύπανση στὴ θάλασσα περιοχῇ τῶν διύλιστηρίων Ἀσπροπύργου μέ 30 τόννους πετρέλαιο πού χύθηκε στὴ θάλασσα ἀπὸ λανθασμένο χειρισμὸ μέλους τοῦ πληρώματος. Γιὰ τὸ πρόστιμο ἐπεβλήθη στόν πλοίαρχο καί ὅχι σέ ἐκείνον πού εὐθύνεται γιά τὴ διαρροή τοῦ πετρελαίου;

Ἐπίσης τὸ λιμεναρχεῖο τῆς Σύρου ἐπέβαλε πρόστιμο 100.000 δρχ. στόν ὑπεύθυνο τοῦ Νεωρίου γιὰ τὴν ἀμμοβολὴ σέ ἐπισκευαζόμενο πλοῖο ἔπεσε λίγη ἄμμος στὴ θάλασσα!

Τὸ θέμα τῶν ἀμμοβολῶν ἔχει καταντήσει πρόβλημα πού ταλαιπωρεῖ δόσεις ἀσχολοῦνται μ' αὐτές ἀλλά καί τίς ἐπισκευαστικές ἐπιχειρήσεις, γι' αὐτό πρέπει νά βρεθεῖ σύντομα μία λύση, γιά νά μὴν χάσουμε σέ τελευταία ἀνάλυση καί τὴ δραστηριότητα αὐτὴ πού θά σπεύσουν νά τὴν ἀρπάξουν οἱ γείτονές μας οἱ ὁποῖοι ἐκμεταλλεύονται κάθε δική μας ὑπερβολή ἢ καί ἀναποφασιστικότητα.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Ἡ Ἑκ. ἐλεστική Ἐπιτροπὴ τῆς ΠΝΟ ἐδῆσε νά ἀσχοληθεῖ οὐσιαστικά μέ τὸ θέμα τῶν νέων συμβάσεων μόλις τὴν Τετάρτη, καί αὐτὸ ὀφείλεται στό ὅτι οἱ κλαδικές ναυτεργατικές ὁργανώσεις καθυστέρησαν νά ὑποβάλουν τίς προτάσεις τους παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι εἶχαν κληθεῖ νά ἐνεργοποιηθοῦν γι' αὐτὸ τὸ σκοπὸ ἀπὸ τὸν περασμένο Σεπτέμβριο. Ἡδὴ ἀπὸ τὴν καθυστέρηση αὐτὴ ἐκτιμᾶται ὅτι δέν θὰ καταστῇ καί πάλι εὐχερὴς ἡ ἐγκαίρη ὑπογραφή τῶν νέων συμβάσεων καί αὐτὸ γιὰ τὸ, ἀκόμη καί ἂν οἱ προτάσεις τῆς ΠΝΟ διατυπωθοῦν τίς ἀμέσως ἐπόμενες ἡμέρες — πού καί αὐτὸ δέν φαίνεται πιθανό — οἱ διαπραγματεύσεις δέν μποροῦν νά ἀρχίσουν γιὰ τὴν μεσολαβὴν οἱ ἀρχαιρεσίες γιὰ τὴν ἐκλογὴ νέας διοικήσεως στὴν Ἑνωσὴ Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καί τὴν ἐκλογὴ ἐν συνεχείᾳ τοῦ προεδρείου της. Ἐπὶ, οἱ διαπραγματεύσεις στὴν καλύτερη περίπτωση δέν μποροῦν νά ἀρχίσουν πρὶν ἀπὸ τὰ μέσα Δεκεμβρίου.

Γιὰ τὰ αἰτήματα πού ἔχουν διατυπώσει οἱ κλαδικές ὁργανώσεις δέν ὑπῆρχαν ὡς χθές πληροφορίες, γι' αὐτὸ ἐπιφυλασσόμεθα γιά τὸ ἐπόμενο τεῦχος.

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Ἡ πλήρης μηχανοργάνωση τῶν Ὁργανισμῶν λιμένων Πειραιῶς καί Θεσσαλονίκης ἦταν ἓνα μέτρο πού ἐπιβαλλόταν ἐκ τῶν πραγμάτων καί μποροῦμε νά ποῦμε ὅτι ἀργῆσε πολὺ. Ἡ σχετικὴ μελέτη πού καταρτίσθηκε ἀπὸ τὸ ΕΛΚΕΠΑ προβλέπει γιά τὸν ΟΛΠ ἓνα δίκτυο δύο ηλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν πού θὰ εἶναι συνδεδεμένοι μέ 48 τερματικούς σταθμούς στό ἀρχικὸ στάδιο καί γιά τὸν ΟΛΘ ἓνα ηλεκτρονικὸ ὑπολογιστὴ μέ ἀνάλογους τερματικούς σταθμούς. Μιλώντας σχετικά κατὰ τὴν παρουσίαση τῆς μελέτης ὁ προϊστάμενος τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ΟΛΠ κ. Γεώργ. Πρασιανᾶκης εἶπε ὅτι μέ τὴν ἐφαρμογὴ τῆς μηχανοργάνωσης θὰ ἐπιτευχθεῖ αὐξηση τῆς παραγωγικότητας καί ταχύτερη διεκπεραίωση ὧν τῶν ἐργασιῶν πού γίνονται στό λιμάνι, ἐνῶ ὁ πρόεδρος τοῦ ΕΛΚΕΠΑ κ. Ἰωάν. Παπακωνσταντίνου, πού παρέστη κατὰ τὴν παρουσίαση τῆς μελέτης, ὑπογράμμισε ὅτι ἡ μελέτη αὐτὴ θὰ ἀποτελέσει καί τὴ βάση γιὰ τὴ μηχανοργάνωση καί τῶν ἄλλων μεγάλων λιμανιῶν τῆς χώρας.

Ἀπὸ μιά ἰδιαίτερη συνομιλία πού εἶχε ἐκπρόσωπος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μέ τὸν κ. Πρασιανᾶκη προέκυψε ἡ διαπίστωση ὅτι ἐπιδεκνύεται καί ζωηρότατο ἐνδιαφέρον γιά τὴν πόλη τοῦ Πειραιῶς, ἡ ὁποία μέ σειρά μέτρων πού βρίσκονται σέ ἐξέλιξη πρόκειται νά ἀποκτήσει μιά ἰδιαίτερη φυσιογνωμία καί γι' αὐτὸ θεωροῦμε ὅτι εἶναι ἀπαραίτητο νά ὑπάρξει στενότερη συνεργασία ΟΛΠ καί Δή-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Εἰς τὸν κ. Ὑπουργόν τῶν Ναυτικῶν ὑπεβλήθησαν ὑπὸ τοῦ κ. Ε. Ἀμπατιέλου, ὡς ἐκπροσώπου ξένων κεφαλαιούχων, νέαι προτάσεις διὰ τὴν συμβατικὴν ἀνάληψιν τῶν ἀκτοπλοικῶν τῆς χώρας συγκοινωνιῶν.

— Μέ τὸν θάνατον τοῦ Λεωνίδα Θρ. Βογιατζῆ ἐξέλιπεν μιά ἀκόμη ἀδρά φουσιονομία τοῦ συγχρόνου ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἕνας παράγων ἀπὸ τοὺς τεχνικώτατα κατηρτισμένους εἰς ὅλα τὰ πολυσχιδῆ καί περίπλοκα ἐμποροναυτικά ζητήματα.

— Ἡ ἀγορὰ τῶν πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν μεταχειρισμένων πλοίων, μονότονος ἀρκετὰ πράξεις ἐκλείσθησαν κατὰ τὸ α' 15ῆμερον τοῦ Νοεμβρίου, δέν παρουσίαζον ἐν τούτοις ἰδιαίτερον ἐνδιαφέρον.

— Μετρία τις πτώσις ἐσημειώθη — ὡς ἀμεσος συνέπεια τῆς ὑποτιμήσεως τῶν ναύλων εἰς ὅλους σχεδὸν τοὺς τομείς τῆς διεθνούς ἀγορᾶς — εἰς τὸν ναυλοτιμῆμα τῶν Ὀκτωβρίου, ὁ μέσος ὁρος τοῦ ὁποῖου κατήλθεν εἰς 67.20% μέ μείωσιν 2 1/2% ἐναντι τοῦ Σεπτεμβρίου.

— Τὸ πρακτορεῖον «Χαβᾶς» μετέδωκε χθές τὴν πληροφορίαν ὅτι τὸ ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Μαριόγκα Ἰ. Γουλανδρῆ» ἐξώκειλε πλησίον τῆς Νεκροσῆς εἰς Ἀργεντινὴν καί ὅτι ἐξέπεμψε τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. Εἰς τὸ τηλεγράφημα προστίθεται ὅτι τὸ ἀτμόπλοιο θεωρεῖται ὀλικῶς ἀπώλεσθόν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 94/15.11.1934)

μου ὥστε νά ὑλοποιηθοῦν ὅσο γίνεται ταχύτερα τὰ σχέδια καί τὰ μέτρα πού θὰ ἀναδείξουν ἀκόμη περισσότερο τὴν πόλιν.

ΟΧΙ ΕΞΙΛΑΣΤΗΡΙΑ ΘΥΜΑΤΑ

Τὸ λάθος πού ἐγίνε ἀπὸ τὸ NAT κατὰ τὴ χορήγηση τῆς αὐτόματης τιμαριθμικῆς ἀναπροσαρμογῆς (ἀντὶ γιὰ αὐξηση 2,2% χορηγήθηκε τελικὰ αὐξηση 6,9% ἀναδρομικὰ ἀπὸ τὴν 1 Σεπτεμβρίου) ἀποδεικνύει κατὰ τὸν ἀνεργέστερο τρόπο τὴν ἀποτυχία τῆς σημερινῆς διοικήσεως νά ἀναμορφώσει καί νά ἀναδιοργανώσει τὸ Ταμεῖο καί γι' αὐτὸ ἡ ἀναζήτηση ἐξίλασθῶν θυμάτων δέν εἶναι ἐπιτρεπτή. Στὸ φίλο Ὑπουργὸ ὑπενηθυμίζομε τὴν παροιμία ὅτι «τὸ ψάρι βρωμάει ἀπὸ τὸ κεφάλι» καί τὸν καλοῦμε νά κάνει ἐκεῖνο πού πρέπει: Νά ἀποπέμψει, δηλαδὴ, ἀμέσως τὸν πρόεδρο τοῦ NAT, ὁ ὁποῖος, εἶναι καί ὁ μόνος ὑπεύθυνος — μέ τὸ νά φορτώσουμε τίς εὐθύνες σέ μερικοὺς ὑπαλλήλους δέν προχωροῦμε στὴν ἐπιβαλλομένη ἐξυγίανση τοῦ Ταμείου.



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
SUEZ CANAL
FINANCIAL AID
OPERATIONAL CONTROL
BUNKERS - Competitive prices

5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
FOR BUNKERS IN EGYPT

5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

Cockatoo Ship Repairs

Cockatoo Dockyard is experienced in all types of repairs of steam and gas turbines and diesel machinery. We provide extensive hull repair facilities, a machine shop for light, medium and heavy machining with a NATA registered metrology section, an electrical and electronic repair division, a modern hydraulics shop and clean-room facilities maintained to a level of 5 microns, and facilities for water/grit blasting of hulls and metal bonding and techniques for shafting.

Details of the two graving docks are:

	Sutherland	Fitzroy
Length	210 M	145.5 M
Breadth	26.7 M	17.9 M
Water over blocks	7.55 M	3.65 M

Service agents for: ● VSG Pumps
● Stal-Laval Turbines ● Stork Diesels
● Elliott Turbines ● GEC Turbines

Ship Technology Unit, a division of Cockatoo Dockyard Pty Ltd — formed in 1981 to extend the services provided to the maritime industry. These services include:

- Marine design ● Feasibility studies
- Marine technology ● Trials evaluation
- Noise and vibration studies
- Special equipment to record and analyse
- Bollard pull on tugs and other craft.

Contact the marketing department:



Cockatoo Dockyard Pty Ltd
P.O. Box 1139, North Sydney, NSW 2060, Australia
Telex: AA72086 SHPTCE
A member of the Comsteel Vickers Group

For further particulars, contact
General Engineering Marine Bureau,

Piraeus Consultant C. Papatheodorou
M. Sc. (Munich) CEng. FIMarE MRINA

P.O. Box 80347 185 10 Piraeus, Greece.
Tel. 417 8181. Tlx. 241015 CRIS GR.

ΟΙ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Αντιπροσωπεία της Ένωσης Έλληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών Βιομηχανιών θα μεταβεί την επόμενη Παρασκευή 23 Νοεμβρίου στη Μόσχα για να συζητήσει με τους Σοβιετικούς τον τιμοκατάλογο που έχει υποβάλει για έπισκευές σοβιετικών πλοίων στην Ελλάδα συνολικής αξίας 20 εκατομμυρίων δολларίων. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες στην αντιπροσωπεία θα μετέσχουν αντιπρόσωποι των ναυπηγείων Σκαρμαγκά, Έλευσίνας και Χαλκίδας καθώς και της ΝΑΥ-ΣΙ, ενώ το Νεώριο δεν πρόκειται να εκπροσωπηθεί γιατί, όπως αναφέρεται, επιδιώκει ιδιαίτερη συμφωνία με τους Σοβιετικούς. Σύμφωνα με τις ίδιες πληροφορίες ο τιμοκατάλογος που έχει καταρτισθεί από την Ένωση Έλληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών Βιομηχανιών είναι όριακός, γεγονός που σημαίνει ότι όρισμένες από τις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες που θα εκπροσωπηθούν στη Μόσχα αν αναλάβουν τελικά έπισκευές σοβιετικών πλοίων θα εργάζονται με ζημιά. Γι' αυτό και επειδή η αξία των έπισκευών θα διακανονισθεί μάλλον με την είσπραξη σοβιετικού πετρελαίου είναι ανάγκη να υπάρξει κάποια δραχμική επιδότηση των έπισκευών ώστε τελικά να μην προκύψει από αυτές και άλλη ζημιά για τις έπιχειρήσεις του κλάδου που φυτοζωούν λόγω της ναυτιλιακής κρίσεως. Η δραχμική αυτή επιδότηση μπορεί να προκύψει από την ώφέλεια της έθνικης οικονομίας από τη μη έκταμειυση συναλλάγματος για την πληρωμή των πετρελαιοειδών που θα εισαγάγουμε από τη Σοβιετική Ένωση για την κάλυψη της αξίας των έπισκευών και πρέπει να γίνει για να μην αναγκασθούμε εκ των ύστερων να έπιδοτούμε την άνεργία που θα προκληθεί εάν όρισμένες μονάδες θα περιορίσουν, όπως λέγεται ότι έχουν διαμηνύσει, τη λειτουργία τους.

ΜΠΟΥΚΟΤΑΖ ΣΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑ

Για πρώτη φορά πραγματοποιήθηκε στο Ιαπωνικό λιμένα Μπούκοτάζ εναντίον πλοίου με σημαία εύκαιρίας. Πρόκειται για το λιβερριανό φορτηγό «Ocean Esperance», 18.084 τόν. γκρός, το οποίο οι λιμενεργάτες του Τόκιο άρνηθηκαν να ξεφορτώσουν σε ένδειξη διαμαρτυρίας για τους χαμηλούς μισθούς και τους όρους εργασίας των επί του πλοίου υπηρετούντων ναυτικών. Η ενέργεια αυτή οφείλεται σε επέμβαση των Ιαπωνικών ναυτεργατικών σωματείων τα όποια και έπεισαν τους λιμενεργάτες να άρνηθούν την εκφόρτωση, εκδηλώθηκε δε εύθως μετά τον διορισμό του πρώτου έπιθεωρητού της ΔΟΜ στην Ιαπωνία.

Τελικά η εταιρία Μισοούι που έχει ναυλωμένο το πλοίο, πέτυχε την εκφόρτωση του, αφού ο έφοπλιστής του Χόγκ - Κόγκ, στον όποιο ανήκει το πλοίο, δέχτηκε να πληρώσει μισθούς σύμφωνα με τα έπιπεδα μισθολογίου της ΔΟΜ. Σημειούται ότι οι έπιθεωρητές της ΔΟΜ ένηργησαν τρεις έλέγχους επί του πλοίου, απαιτώντας να έφοδιασθεί με την περίφημη «μπλέ κάρτα» που πιστοποιεί ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της ΔΟΜ ως προς τους μισθούς και τους όρους διαβίωσης.

Με την εύκαιρία αυτή η ναυτεργατική όμοσπονδία της Ιαπωνίας δήλωσε ότι προτίθεται να σκληρύνει τη στάση της εναντίον κάθε πλοίου με σημαία εύκαιρίας που δεν είναι έφοδιασμένο με τη «μπλέ κάρτα» της ΔΟΜ.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Σύμφωνα με την έτήσια έκθεση της ΕΟΚ για τη ναυπηγική βιομηχανία της Δυτικής Εύρώπης, η κατά 28% αύξηση του αριθμού των πλοίων που παραγγέλθηκαν μέσα στο 1983 πρέπει να καταλογισθεί στις κερδοσκοπικές τάσεις όρισμένων έφοπλιστικών έπιχειρήσεων. Συνεπώς η άκρωση πολλών εκ των παραγγελιών αυτών παρίσταται έπιβεβλημένη.

Ειδικότερα η άνωτέρω έκθεση διαπιστώνει ότι πολλοί έφοπλιστές βιάστηκαν τον περασμένο χρόνο να τοποθετήσουν παραγγελίες στα Ιαπωνικά και Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία για να έπωφεληθούν από την πολιτική των χαμηλών τιμών τους. Οι δύο αυτές χώρες έπομένως είναι υπεύθυνες για την έπιδείνωση της κρίσεως της εύρωπαϊκής ναυπηγοβιομηχανίας.

Παρατηρείται σχετικώς ότι κατά το 1983 η συμμετοχή της ΕΟΚ στο συνολικό αριθμό των ναυπηγικών παραγγελιών μειώθηκε κατά 11%. Οι παραγγελίες των εύρωπαίων έφοπλιστών κυμάνθηκαν στα ίδια περίπου έπιπεδα του 1982, ενώ οι παραγγελίες που τοποθετήθηκαν σε εύρωπαϊκά ναυπηγεία έπεσαν από το 70% του 1982 στο 51% κατά το 1983.

ΘΥΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Νέο θύμα της κάθετης πτώσης της Νιγηρικής αγοράς — την όποια προκάλεσε η άπόφαση της Κυβερνήσεως περί περιορισμού των εισαγωγών της κατά 50% — υπήρξε η Ιταλική έφοπλιστική έπιχείρηση Medafrica Line, η όποια κηρύχτηκε σε πτώχευση με χρέη 18 εκατομμυρίων δολларίων.

Μιά μέρα νωρίτερα, η Αμερικανική έφοπλιστική εταιρία Seawinds παρουσίασε τον ίσολογισμό της με παθητικό 11 εκατομμύρια δολларίων, συνέπεια των χαμηλών ναύλων των γραμμών του Ειρηνικού, όπου είχε συγκεντρώσει τις ύπηρεσίες της, και κίνησε τη διαδικασία για την κήρυξη της σε πτώχευση.

Σχετικά με τις άνωτέρω έπιχειρήσεις παρατηρείται ότι η Medafrica ίδρυθείσα το 1975 έξελεχτηκε σε μεγάλη εταιρία πλοίων κοντέινερς η όποια έφθασε να διαθέτει 45 πλοία. Σήμερα δεν της έχουν άπομείνει παρά μόνο δύο πλοία, από τα όποια το ένα κατεσχέμενο και το άλλο υπό κατάσχεση. Η κατολίωση αυτή άποδίδεται στον ύπερβολικό συγκεντρωτισμό των εργασιών της προς τη Νιγηρία που άπασχολούσε το 80% των δραστηριοτήτων της στη Δυτική Αφρική, χάρη στις πολύ καλές σχέσεις της Έταιρίας με την Κυβέρνηση της χώρας.

Έξάλλου η Seawinds είχε συσταθεί μόλις πρό έτους με τη συμμετοχή μεγάλων εύρωπαϊκών εταιριών (Nedlloyd, Harrison Line, Overseas Containers κλπ.) και γνώρισε μιά σύντομη περίοδο ταχείας άναπτύξεως την όποια άκολούθησε η άπότομη πτώση. Άπό άποψη δυνάμεως, διέθετε τρία ναυλωμένα πλοία κοντέινερς σε μεταφορές μεταξύ Ήν. Πολιτειών και Άπω Άνατολής.

ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΤΟ ΑΝΕΛΚΥΣΕΙ

Όπως είναι γνωστό στις 25 Αύγουστου το γαλλικό ρό-ρό «Mont - Louis» της Compagnie Generale Maritime έξέκυλε και βυθίστηκε άνοικτά των Βελγικών άκτών στο ύψος της Όσάνδης στη Βόρειο Θάλασσα. Η διάσωση του φορτίου του άποτελούμενου ά-

πό εξαφθοριοϋχο κράμα ούρανιου θεωρήθηκε ένας σταθμός στά ναυαγισσώσιμα χρονικά, χωρίς ωστόσο να τερματίζει τα προβλήματα που δημιουργήσε το ναυάγιο.

Πράγματι ήδη το κύριο πρόβλημα αποτελεῖ ἡ ἀνέλκυση τοῦ σκάφους, γιὰ τὴν ὁποία ἐμφανίζονται ὡς ὑπόχρεοι: Τὸ γαλλικὸ Κράτος, τὸ Βελγικὸ Κράτος, ἡ πλοιοκτητρία ἑταιρία, οἱ ἀσφαλισταὶ καὶ ὁ οἰκείος ἀλληλασφαλιστικὸς ὁργανισμὸς (Club). Σημειωτέον ὅτι πρόκειται περὶ ἰδιαίτερα δαπανηρῆς ἐπιχειρήσεως, τὸ κόστος τῆς ὁποίας ὑπολογίζεται σὲ ποσὸ 4,8 ἑκατομ. δολλαρίων ἐναντὶ κόστους ἀρχικῆς ναυπηγήσεως τοῦ σκάφους 2,5 ἑκατομ. δολλαρίων.

Σύμφωνα μὲ πρόσφατες δηλώσεις, οἱ ἀρμόδιες Βελγικὲς Ἀρχές θὰ στραφούν εἴτε κατὰ τοῦ Γαλλικοῦ Κράτους ἐνώπιον τοῦ Διεθνούς Δικαστηρίου τῆς Χάγης, εἴτε κατὰ τοῦ πλοιοκτητοῦ ἐνώπιον τοῦ Βελγικοῦ ἐμποροδικείου. Αὐτὸ ἐφόσον στὸ μεταξύ οἱ ἀσφαλιστὲς καὶ τὸ Κλάμπ δὲν παρέμβουν στὴν πληρωμὴ τῶν δαπανῶν ἀνελεύσεως. Ἀντίθετα ὁ Γάλλος Ὑπουργὸς Ναυτιλίας δήλωσε ὅτι ἡ Γαλλικὴ Κυβέρνηση δὲν μπορεῖ νὰ ἐπιβαρυνθεῖ μὲ τὴ δαπάνη ἀνελεύσεως, δεδομένου ὅτι πρόκειται περὶ ναυαγίου στὰ διεθνή ὕδατα, γιὰ τὸν χειρισμὸ τοῦ ὁποίου ὑπάρχει νομοθετικὸ κενό. Τὸ ἴδιο ἰσχύει καὶ γιὰ τὴν πλοιοκτητρία ἑταιρία.

Ἔτσι τελικὰ φαίνεται πὺς κατὰ πάσα πιθανότητα οἱ Βέλγοι θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ πληρώσουν μόνοι τους τὴν ἀνέλκυση, διατηρώντας πολὺ λίγες ἐλπίδες γιὰ τὴ δικαστικὴ ἀποκατάσταση τῆς σχετικῆς δαπάνης.

ΤΑ ΠΛΗΓΗΚΑ

Τελικῶς ἡ Βρεταννικὴ Πλοηγικὴ Ὑπηρεσία, ἡ πασίγνωστη Trinity House, ἀναγκάσθηκε νὰ δεχθεῖ ὅτι θὰ χορηγῇ δίπλωμα πλοηγῆσεως στοὺς πλοιοάρχους τῶν πλοίων τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος. Στὴν ἀπόφασ

αὐτὴ προήλθε ὁ Πλοηγικὸς Σταθμὸς τοῦ Λονδίνου γιὰ νὰ συμμορφωθεῖ μὲ τὴν πρόσφατη ἀπόφασιν τοῦ Ἀνωτάτου Βρεταννικοῦ Δικαστηρίου, τὸ ὁποῖο ἐπέβαλε τὴν ἀρσὴ τῶν διακρίσεων ὡς μὴ συμφώνων μὲ τὶς διατάξεις τῆς Συμβάσεως τῆς Ρώμης. Θεωρεῖται βέβαιον ὅτι καὶ οἱ ὑπόλοιποι 40 πλοηγικοὶ σταθμοὶ τῆς χώρας θὰ ἀκολουθήσουν τὸ παράδειγμα τοῦ Λονδίνου.

Ὅπως ἔχουμε γράψει, μέχρι τῶρα ἡ Βρεταννικὴ Πλοηγικὴ Ὑπηρεσία χορηγοῦσε δίπλωμα πλοηγῆσεως μόνο σὲ βρεταννοὺς πλοιοάρχους μὲ σπάνιες ἐξαιρέσεις ὑπὲρ ὠρισμένων ἀλλοδαπῶν. Κατὰ τῆς τακτικῆς αὐτῆς εἶχαν προσφύγει στὰ βρεταννικά δικαστήρια ὀρισμένες Δανικὲς καὶ Νορβηγικὲς ναυτιλιακὲς ἐταιρίες πού διατηροῦσαν γραμμές μὲ βρεταννικοὺς λιμένες, μὲ βάση τὸ ἀπαράδεκτο τῶν τέτοιων διακρίσεων καὶ αἰτιολογία τὴν προφανῆ ζημία τῶν μὴ βρεταννικῶν πλοίων λόγω τῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν μὲ ὑπέρογκα πλοηγικά δικαιώματα. Τὶς ἀποψεις αὐτὲς ἔκανε δεκτὲς τὸ Ἀνώτατο Δικαστήριον.

Θεωρεῖται βέβαιον ὅτι ἡ συμμόρφωση τῆς Trinity House μὲ τὴν ἀπόφασιν τοῦ δικαστηρίου θὰ θέσει σὲ κίνδυνον τὴν ἀπασχόλησιν μιᾶς περίπου εικοσάδος βρεταννῶν πλοηγῶν ἀπὸ τὸ σύνολο τῶν τετρακοσίων πού διαθέτει ἡ Ὑπηρεσία. Κυρίως θὰ πληγεῖ ὁ Σταθμὸς τοῦ Λονδίνου, ἐνῶ ἐκεῖνοι πού θὰ ὠφεληθοῦν ἀπὸ τὴ μεταβολὴ θὰ εἶναι οἱ εὐρωπαϊκὲς ἐταιρίες γραμμῶν μὲ τὴν Ἀγγλίαν τῶν ὁποίων τὰ πλοία θὰ γίνουν συναγωνιστικώτερα.

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Στὴν τελευταία τῆς σύνοδο ἡ τριμερὴς ναυτιλιακὴ ἐπιτροπὴ τοῦ Διεθνούς Ὁργανισμοῦ Ἑργασίας, πρότεινε τὴ λήψη μέτρων γιὰ τὴ βελτίωση τῆς ἀσφαλείας, ὑγιεινῆς καὶ διαβιώσεως τῶν ναυτικῶν ὅλου τοῦ κόσμου.

Οἱ προτάσεις αὐτὲς ἀναφέρονται εἰδικώτερα στὴν ἐπικύρωση τῆς συμβάσεως 147 τοῦ ΔΟΕ γιὰ τὰ κατώτερα ὅρια ἀσφαλείας στὴ βελτίωση τῶν ὁρων ὑγιεινῆς τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν ἀναθεώρηση τῆς συμβάσεως τοῦ 1926 περὶ παλιννοστήσεως ναυτικῶν, περιλαμβανομένων καὶ τῶν πλοιοάρχων καὶ τῶν δοκίμων.

Ἐξάλλου, ἐπειδὴ διαπιστώθηκε ὅτι σὲ διάφορα σημεία τοῦ κόσμου παρατηροῦνται πολλὲς περιπτώσεις παρανόμου κατακρατήσεως ναυτικῶν, ἡ ἀνωτέρω Ἐπιτροπὴ παρέκάλεσε τὸ Διεθνὲς Γραφεῖο Ἑργασίας νὰ ἐξετάσει τὴ δυνατότητα καταρτίσεως διεθνούς συμβάσεως ἡ ὁποία θὰ ὑποχρέωνε τὰ διάφορα Κράτη τὰ ὁποία κατακρατοῦν ναυτικούς ἢ πλοία, νὰ πληροφοροῦν ἀμέσως γιὰ τὴν κατακράτηση τὸ κράτος τῆς σημαίας ἢ τὸ κράτος τῆς ἰθαγενείας τοῦ κρατουμένου καὶ νὰ ἐπιλαμβάνονται τὸ ταχύτερον δυνατό τῆς σχετικῆς ὑποθέσεως.

Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ

Μὲ πρόσφατη ἀπόφασιν τοῦ Σ.Ε.Ν., μετὰ ἀπὸ εἰσήγηση τῆς Διευθύνσεως Λιμενικῆς Ἀστυνομίας, αὐξήθηκε τὸ ὄριο τοῦ χρηματικοῦ προστίμου πού ἀφορᾷ παραβάσεις ἀστυνομικῶν διατάξεων τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν ἀπὸ 40.000 σὲ 70.000 δραχμὲς καὶ σὲ περίπτωση ὑποτροπῆς σὲ 100.000 δρχ.

Τὰ πρόστιμα αὐτὰ ἀφορῶν τὶς περισσότερες φορές παραβάσεις στίς ὁποῖες ὑποπίπτουν οἱ πλοιοἱκτοὶ τῆς Ἀκτοπλοίας, τῶν τουριστικῶν πλοίων καὶ τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν, οἱ ὁποῖοι τὸν τελευταῖον καιρὸ ἀντιμετωπίζουν αὐξημένη ἀστυνόμευση καὶ ὑπερβολικὰ πρόστιμα.

Δεδομένου δὲ ὅτι σὲ περίπτωσιν παραβάσεως ὁ πλοιοἱκτος ὑπόκειται σὲ πειθαρχικὴ ἢ ποινικὴ δίωξιν, ἐναντὶ τῆς ὁποίας τοῦ δίδεται ἡ εὐκαρία νὰ ὑπερασπίσῃ τὸν ἑαυτοῦ ἐνώπιον δικαστηρίου, δὲν εἶναι ἀπαραίτητη

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for over a hundred and twenty years to offer members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

In an effort to offer even better and more expeditious services to our Greek members we have appointed as our correspondents in Piraeus, Messrs Marlin Insurance Agencies S.A. who, having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, will be able to assist the members locally.

For enquires and quotations please contact your Brokers or our Correspondents:

MARLIN INSURANCE AGENCIES S.A.

Iassomos Street No. 2, PIRAEUS

Phones: 4134007/4125297

Telex: 212801 (MARL GR)

καί η περαιτέρω αύξηση της οικονομικής επιβάρυνσας, ή όποία γιά πολλούς είναι έπαχθέστατη.

Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

Ίδρυθείσα τό 1958 γιά τήν εκπαίδευση πληρωμάτων, ή Ναυτική Σχολή τού Παναμά, μόνο από τό 1971 περιέλαβε στό πρόγραμμά της καί τήν εκπαίδευση αξιωματικών καταστρώματος καί μηχανής. Ήδη ή δύναμή της άνέρχεται σέ 100 μαθητές κατωτέρου πληρώματος (καταστρώματος, μηχανής καί γενικών υπηρεσιών) μέ έννέαμηνη φοίτηση καί σέ 174 δοκίμους πλοιάρχους καί μηχανικούς τετρατοούς φοιτήσεως.

Μετά τήν τετραετή θεωρητική κατάρτιση στή Σχολή, οι απόφοιτοι διανύουν ενός έτους θαλασσία υπηρεσία, μέ τή λήξη της όποίας παίρνουν τό αντίστοιχο δίπλωμα δοκίμου αξιωματικού καταστρώματος ή μηχανής. Αργότερα έφόσον κριθεί ότι συγκεντρώνουν τά άναγκαία προσόντα λαμβάνουν τό δίπλωμα τρίτου αξιωματικού τού Παναμαϊκού Έμπορικού Ναυτικού. Από τό 1977 πού βγήκαν οι πρώτοι απόφοιτοι της Σχολής μέχρι τό 1982, μόνο τό 50% κατάφεραν νά συμπληρώσουν τήν έτήσια θαλάσσια υπηρεσία σέ πλοία της Έσσο καί της Τεζάκο. Από τό 1983 όμως μέ τή βοήθεια τού IMO πολλές ναυτιλιακές εταιρίες προσφέρθηκαν νά ναυτολογούν δοκίμους τού Παναμά καί έτσι τό σύνολο σχεδόν τών αποφοίτων βρήκε άπασχόληση.

Κα ά τόν διευθυντή της Σχολής, τό εκπαιδευτικό πρόγραμμα είναι έντελώς συγχρονισμένο καί έν πολλοίς άνωτερο από τά όρια πού προβλέπει ή τελευταία διεθνής σύμβαση περί άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας (STCW).

Ήδη δέ περιέλαβε ειδικά μαθήματα γιά ραντάρ, καθαρισμό δεξαμενών, σύστημα άδρανοίς αερίου, επιβιώσεως στή θάλασσα καί ύπηρεσίας δεξαμενοπλοίων. Παράλληλη ύπληξε ή διαμόρφωση τών έγκαταστάσεων της Σχολής μέ τήν προσθήκη χώρων ένδιαίτησεως, διδασκαλίας καί διοικήσεως.

ΣΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Στήν άκρη τού κόσμου, στήν έσχατιά της Γής τού Πυρός, ύπάρχει ή διώρυγα τού Beagle πού όρίζει τά νοτιώτατα σύνορα μεταξύ Χιλής καί Άργεντινής. Πρό ήμερών λοιπόν μεταξύ τών δύο αυτών χωρών υπεγράφη μία

«συνθήκη ειρήνης καί φιλίας» ή όποία τερματίζει τήν από αιώνων διένεξή τους, ή όποία τόν Δεκέμβριο τού 1978 παρά λίγο νά στοιχίσει έναν άκόμη πόλεμο.

Μέ τή νέα συνθήκη, ή όποία όπως φαίνεται έγινε μέ τή μεσολάβηση τού Πάπα, ή μέν Χιλή άποκτά τόν έλεγχο τριών νησίδων στήν είσοδο της διώρυγας, ένώ στήν Άργεντινή παραχωρούνται έκτεταμένες θαλάσσιες ζώνες. Έξάλλου ή συνθήκη ρυθμίζει τή διένεξη της κυριαρχίας τού στομίου τών στενών τού Μαγγελάνου, άποκαθιστά τό δικαίωμα ναυσιπλοίας στά κανάλια της περιοχής καί δημιουργεί μία Έπιτροπή γιά τήν προαγωγή της πολιτικής καί οικονομικής συνεργασίας μεταξύ τών δύο χωρών.

Θεωρείται χαρακτηριστικό τό γεγονός ότι ή συνθήκη δέν κάνει μνεία της Άργεντινής «διώκεανικής άρχής» κατά τήν όποία ή δικαιοδοσία της Χιλής στήν έσχατιά της Νότιας Άμερικής περιορίζεται στόν Ειρηνικό ένώ της Άργεντινής στόν Άτλαντικό.

Ο ΙΝΜΑΡΣΑΤ ΒΟΗΘΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ

Στίς 26 Οκτωβρίου μία έφοδιοπομπή ξεκίνησε από τό Νουαντίμπου της Μαυριτανίας μέ 26 φορτηγά φορτωμένα τρόφιμα καί φάρμακα γιά τόν άπειλούμενο από ξηρασία καί έπιδημίες πληθυσμό τού Νίγηρα. Γιά νά φτάσει στήν περιοχή αυτή ή έφοδιοπομπή πρέπει νά ακολουθήσει μία διαδρομή 5.000 χιλιομέτρων πού περνά από σχεδόν άχαρτογραφημένα έδάφη της Βορειοδυτικής Άφρικής. Όμως ό προσανατολισμός της έφοδιοπομπής θά είναι άκριβής σάν νά ταξίδευε στήν Εύρώπη, μέ τήν βοήθεια τών δορυφόρων τού ΙΝΜΑΡΣΑΤ. Ένας μεταφερόμενος επίγειος δορυφορικός σταθμός θά στήνεται σέ κάθε στάση της έφοδιοπομπής. Ό σταθμός θά μεταφέρεται μέ ένα έλαφρό άεροσκάφος πού θά συνοδεύει τά αυτοκίνητα καί χρησιμοποιείται γιά τίς καθημερινές τηλεπικοινωνίες της ομάδας, άνταλλαγή στοιχείων αλλά καί γιά τήν μετάδοση ειδήσεων από τίς μονάδες μεταδόσεων τού γαλλικού καναλιού FR3 καί τού ραδιοφώνου τού Λουξεμβούργου, καθώς καί άρθρων πρός τίς έφημερίδες από τούς δημοσιογράφους πού θά συνοδεύουν τήν ομάδα, ένώ θά γίνουν καί μερικές πειραματικές εκπομές τηλεόρασεως. Ή άποστολή πατρνάρεται από τόν Γαλλικό καί τόν Διεθνή Έρυθρό Σταυρό, τήν Γιούνισεφ, άλλους όργανισμούς καί τήν εταιρία «Τόμσον S.A.».

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Διαβάζοντας τή συναρπαστική πραγματι ιστορία της μεταφοράς τού Όβελίσκου της Κλεοπάτρας από τή σπαρασσόμενη Αίγυπτο τού περασμένου αιώνα, γιά νά στολίσει τήν πρωτεύουσα της θαλασσοκρατίας Βρεταννίας, σκέπτεται κανείς ότι δέν είναι μόνο τά «έλγινεία» πού μάς χρωστά ή γηραιά Άλβιών. Γιατί ό πολυσυζητημένος αυτός όβελίσκος είχε στηθεί από τήν Κλεοπάτρα, ή όποία βέβαια ήταν Έλληνίδα καί μάλιστα ή τελευταία της ελληνικής δυναστείας τών Πτολεμαίων πού βασίλευσε στήν Αίγυπτο επί 300 περίπου χρόνια. Έκτός όμως τών παλαιών αυτών προγονικών τίτλων, είναι βέβαιο ότι ό όβελίσκος άρπάχτηκε από ελληνικά χέρια, άφού — όπως οι ίδιοι οι Βρεταννοί άναγνωρίζουν — κατά τήν έποχή της μεταφοράς του άνήκε στή νόμιμη κατοχή Έλληνα αρχαιολόγου. Μάς λένε βέβαια οι Βρεταννοί ιστορικοί ότι ό Έλληνας αρχαιολόγος προθυμοποιήθηκε νά παραδώσει τόν όβελίσκο του, έκφράζονται όμως πολλές άμφιβολίες άν τιμήθηκε γι' αυτή του τήν πράξη, ένώ είναι σίγουρο ότι όπωσδήποτε δέν ... άποζημιώθηκε.

Σκεφθίτε λοιπόν νά έγείρουμε τώρα αξίωση έπιστροφής τού όβελίσκου της Κλεοπάτρας παρουσιάζοντας τούς τίλους ιδιοκτησίας τού πατριώτη μας αρχαιολόγου. Θά μάς αντίτάξουν άσφαλώς τό δικαίο της χρησικτησίας μαζί μέ τό λοιπό έπιχειρηματικό όπλοστάσιο πού έπιστρατεύουν γιά τήν κατακράτηση τών κλεμμένων έλγινείων. Άλλά ή χρησικτησία προϋποθέτει καλή πίστη ή τουλάχιστον «διάνοιαν κυρίου», πού γιά νά τήν άποδείξουν θά πρέπει νά άναφερθούν στόν μακρύ κατάλογο τών λεηλατημένων μνημείων τού κόσμου. Έτσι όμως θά επικυρώσουν τήν καυστική έκείνη έπιγραφή τού άγνώστου, ό όποιος στηριζόμενος στή σκωτική προέλευση τού Έλγιν είχε χαράξει σ' ένα ναϊδριο της Άκροπόλεως: Quod non fecerunt Goti, hoc fecerunt Scoti. (Αυτό πού δέν έκαναν οι Γότθοι, τό διέπραξαν οι Σκώτοι).

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

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

Τά τελευταία στοιχεία του αμερικανικού υπουργείου Γεωργίας ανεβάζουν στο επίπεδο των 49 εκατομ. τόννων το σύνολο των ποσοτήτων δημητριακών που πρέπει να εισάγουν οι Σοβιετικοί κατά τη νέα περίοδο, έναντι των 32,5 εκατομ. τόννων που εισήχθησαν κατά το 1983/84. Τά παραπάνω μεγέθη αντιπροσωπεύουν αύξηση κατά 6% του αναμενόμενου όγκου των μεταφορών δημητριακών κατά την περίοδο 1984/85 και θά καλυφθούν κυρίως από το πλεόνασμα της τάξεως 10 εκατομ. τόννων της ΕΟΚ και από την αμερικανική γεωργική παραγωγή.

...

Σταθερή στά ίδια επίπεδα παραμένει η άργυσα παγκοσμίως χωρητικότητα κατά το τελευταίο δίμηνο.

Σύμφωνα με στοιχεία του Βρετανικού Ναυτιλιακού Συμβουλίου τά άργούντα πλοία μειώθηκαν μόνο κατά έννιά και άνέρχονταν στο τέλος 'Οκτωβρίου σέ 1.435, χωρητικότητας 65,8 εκατομ. τον. d.w.

Κατά κατηγορία τά άργούντα περιλαμβάνουν 335 δεξαμενόπλοια 50,1 εκατομ. τον. d.w. χωρητικότητας που αντιπροσωπεύει τό 16% του παγκόσμιου στόλου τάνκερς και 1.100 φορτηγά 15,7 εκατομ. τον. d.w. που σημαίνει τό 4% του υπάρχοντος τοννάζ πλοίων ξηρού φορτίου.

...

Ένθαρρυντική είναι η αύξηση π ύ παρατηρήθηκε κατά τό τελευταίο δίμηνο στον ρυθμό διαλύσεως μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Συγκεκριμένα, τούς μήνες Σεπτέμβριο και 'Οκτώβριο 1984 έπωλήθησαν γιά διάλυση 13 VLCC's μετά από τά όποία τό σύνολο των διαλυθέντων μεγάλων δεξαμενοπλοίων μέχρι και τά τέλη 'Οκτωβρίου έφθασε τά 40 σκάφη, έναντι 63 που διαλύθηκαν καθόλη τη διάρκεια του 1983. 'Από τά πωληθέντα γιά διάλυση VLCC 19 κατέληξαν στη Φορμόζα, 17 στη Νότιο Κορέα, δύο στην 'Ιαπωνία και δύο στην Κίνα.

...

Γιά πέμπτη φορά συναντήθηκαν τόν 'Οκτώβριο στη Σεούλ οι αντιπρόσωποι των ναυπηγικών ενώσεων της 'Ιαπωνίας και της Κορέας, με σκοπό την άνταλλαγή άπόψεων πάνω στο άκανθώδες θέμα του περιορισμού της ναυπηγικής δυναμικότητας των δύο χωρών, ή όποία υποδαυλίζει τις προσπάθειες περιορισμού του πλεονάζοντος τοννάζ.

Οι συζητήσεις μεταξύ των δύο ναυπηγικών υπερδυνάμεων θά συνεχισθούν τό 1985 αλλά στο μεταξύ τά στοιχεία των νέων παραγγελιών που τοποθετήθηκαν σέ ναυπηγεία της Νότιας Κορέας κατά τόν περασμένο 'Οκτώβριο άποδεικνύουν ότι οι νέες παραγγελίες στη χώρα αυτή συνεχώς αύξάνονται.

Συγκεκριμένα, τόν περασμένο μήνα άνατέθηκαν σέ νοτιοκορεατικά ναυπηγεία παραγγελίες γιά τη ναυπήγηση 17 σκαφών, 274.000 τον. γκρός, που αντιπροσωπεύει αύξηση 280% έναντι των σκαφών που ναυπηγήθηκαν τόν αντίστοιχο περυσινό μήνα, γεγονός που άποδεικνύει ότι ή Κορεάτες συζητούν μέν αλλά δέν παύουν χρησιμοποιώντας

τίς γνωστές μεθόδους, νά έπαυξάνουν τη ναυπηγική τους παραγωγή.

'Αντίθετα, πλέον του 50% μειώθηκαν σέ τόννους γκρός οι παραγγελίες που άνατέθηκαν σέ ιαπωνικά ναυπηγεία κατά τόν περασμένο 'Οκτώβριο έναντι του Σεπτεμβρίου 1984, ενώ ή μείωση έναντι του 'Οκτωβρίου 1983 φθάνει τό 28%.

Σύμφωνα με στοιχεία του οικείου ύπουργείου Μεταφορών, τόν περασμένο μήνα παραγγέλθηκαν στην 'Ιαπωνία 13 σκάφη, 463.600 τον. γκρός, έναντι 39 σκαφών 646.220 τον. γκρός που είχαν παραγγελθεί τόν περυσινό 'Οκτώβριο.

...

Στό άπίστευτο σέ μέγεθος ποσό των 4,5 δισεκατ. δολλαρίων ύπολογίζουν οι γνωστοί ναυλομεσίτες Fearnleys και Platou τό ύψος των ναυπηγικών έπιδοτήσεων σήμερα.

Είναι λοιπόν πασιφανές ότι οι κυβερνήσεις που χορηγούν τις τεράστιες αυτές έπιδοτήσεις έπεκτείνουν τη διάρκεια της ναυτιλιακής κρίσεως, οι συνέπειες της όποίας άργά ή γρήγορα θά εξαπλωθούν και στα ναυπηγεία που σήμερα δραστηριοποιούνται χάρη σ' αυτές.

...

Ρισκάροντας τό νά θεωρηθούμε αισιόδοξοι, θά σημειώσουμε ότι κατά την γνώμη μας τά έπιτόκια του δολλαρίου θά σημειώσουν κάμψη μετά τις προεδρικές εκλογές του Νοεμβρίου.

'Ηδη, τό γεγονός ότι δέν αύξήθηκαν τά δανειστικά έπιτόκια στις 'Ηνωμένες Πολιτείες, ένισχύει την άποψη ότι θά έπέλθει σταδιακή μείωση των έπιτοκίων του άμερικανικού νομίσματος.

DEPRESSION??? DEPRESSION??? DEPRESSION??? WHY SO MANY SHIPOWNERS/CHARTERERS/MARINE MANAGERS WANT VENSPORT's SERVICES ON THEIR SIDE...

When it comes to ECONOMICAL and DEPENDABLE Ship attendance in ALL VENEZUELAN OIL/LPG/LNG terminals, Shipowners have come to depend on modern, experienced VENSPORT's services. Twenty four hours a day, afloat or ashore, your needs will get priority service from dynamic VENSPORT's team.

May be that's WHY a lot of VENSPORT's customers keep on calling, recommending to be handled their TANKERS by us in ALL VENEZUELAN terminals.

TELEPHONES: Maracaibo:
(61) 912612, 912712, 912901
TELEX: 62336 (VEPOR VE)
CABLES: VENSPORT MARACAIBO

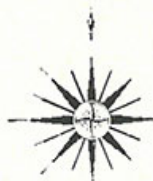


VENEZOLANA DE SERVICIOS PORTUARIOS, C.A.

Apartado Postal No. 1201, Maracaibo - Venezuela.

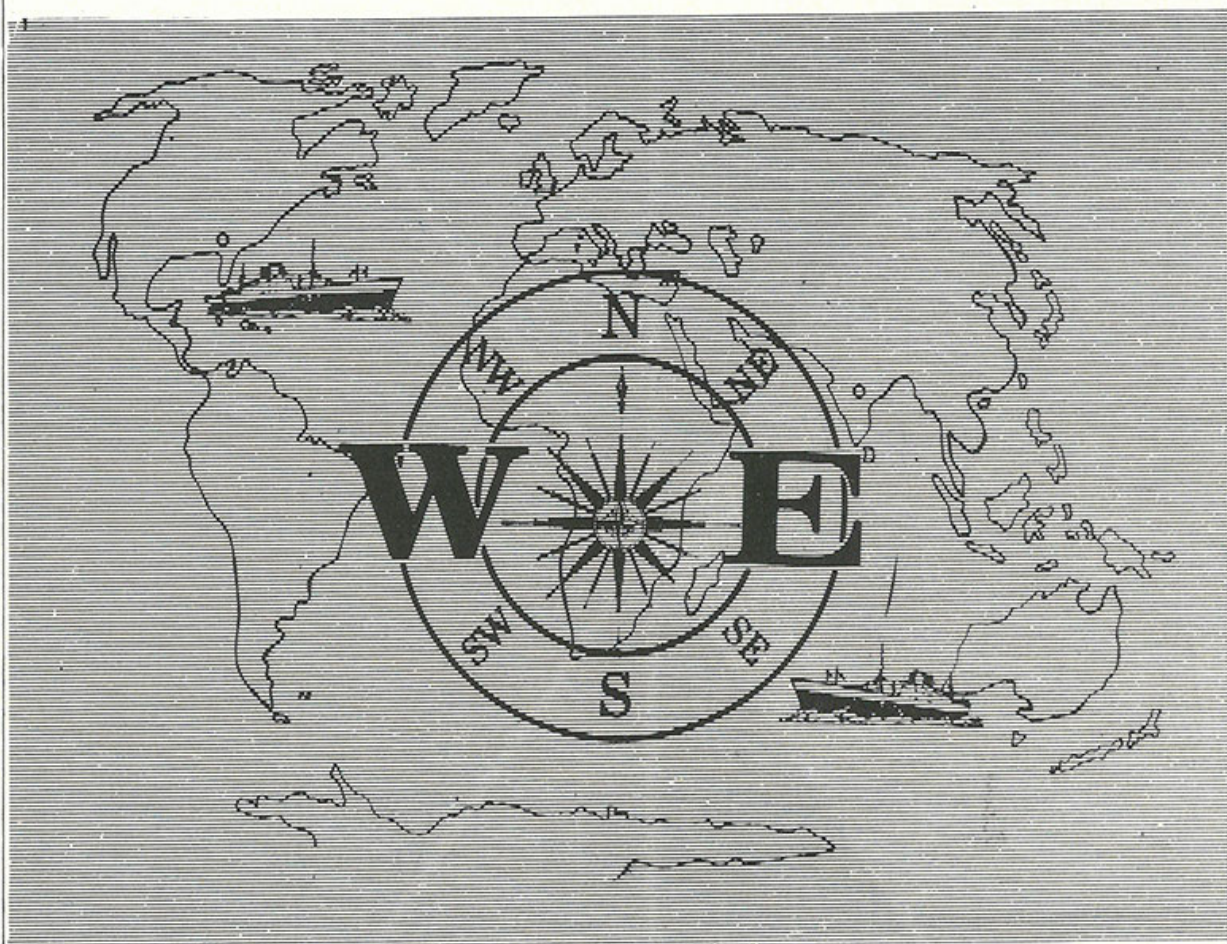
MAIN OFFICE ADDRESS:
Edificio Los Cerros, 10 piso
Calle 77 Esquina Ave. 3C
Maracaibo, Venezuela

The following are some of the companies for whom we are acting as Shipping Agents: Exxon & world wide affiliates, Lagoven, S.A., Texaco Inc., Phillips Petroleum Comp., Petro Canada, A.P. Moller, Apex Marine Corp., Sun Enterprises, Conoco Shipping Co., Imperial Oil Ltd., Sanko Steamship Comp., Coastal Marine Transportation Inc., Mayamar Marine Enterprises, Tsakos Shipping, Olympic Maritime S.A., Ionian Transport Inc., Eletson Maritime, Livanos & Sons Ltd., Olistim Navigation, Norse Management, Odfjell Westfal - Larsen, Mundogas, Tropigas, Gazocean, Transammonia Ltd., Norgulf Unigas Inc., etc...



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

‘Η αλληλογραφία μας

ΟΙ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΕΞΑΓΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ επιστολή πού δημοσιεύτηκε στο τεύχος της 1.8.1984 του περιοδικού σας, με τίτλο «ΑΥΘΑΙΡΕΤΗΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΤ» σάς πληροφορούμε τά επόμενα:

Σύμφωνα με τό άρθρο 37 πρ. 3 του Π.Δ. 913/78 στην περίπτωση εξαγοράς υπηρεσίας σέ πλοίο με ξένη σημαία μή συμβεβλημένο με τό ΝΑΤ απαιτείται νά καταβληθούν οι εισφορές πού όφείλονται γιά τό χρόνο πού εξαγοράζεται καί τήν ειδικότητα με τήν όποία αποκτήθηκε ή ‘Υπηρεσία, γιά τό ΝΑΤ, τό ΤΠΕΝ καί τά λοιπά κεφάλαια καί τούς λογαριασμούς πού ισχύουν κατά τό χρόνο της εξαγοράς.

‘Ετσι, εφόσον ή εξαγορά πραγματοποιείται σήμερα, πρέπει νά καταβληθούν εισφορές όχι μόνο γιά τό ΝΑΤ καί τό ΤΠΕΝ αλλά καί γιά τό ΕΛΟΕΝ, τό ΤΕΑΝ καί τά λοιπά κεφάλαια καί τούς λογαριασμούς πού ισχύουν σήμερα, έστω κι αν ή υπηρεσία πού εξαγοράζεται πραγματοποιήθηκε παλαιότερα όταν δέν είχαν δημιουργηθεί ακόμα τά κεφάλαια αυτά.

‘Όσον αφορά τό γεγονός της πληρωμής εισφορών απόφοιτου ΔΣΕΝ ενώ ήταν απόφοιτος ιδιωτικής Σχολής, σάς γνωρίζουμε ότι σύμφωνα με τίς συλλογικές συμβάσεις έργασίας υπάρχουν οι έξι ειδικότητες: α) Δόκιμου Μηχανικού προσοντούχου καί τέτοιος είναι ό απόφοιτος σχολής, Δημόσιας ή ‘Ιδιωτικής, καθώς καί εκείνος πού δέν έχει αποφοιτήσει από κάποια Σχολή αλλά έχει προϋπηρεσία πάνω από 12 μήνες καί β) Δόκιμου Μηχανικού μή προσοντούχου καί τέτοιος είναι εκείνος πού δέν είναι απόφοιτος Σχολής καί δέν έχει προϋπηρεσία πάνω από 12 μήνες.

‘Ετσι στην περίπτωση της εξαγοράς υπηρεσίας του κ. Γ. ΜΗΝΟΓΙΑΝΝΗ, ό όποιος είχε πραγματοποιήσει υπηρεσία πού εξαγόρασε με ειδικότητα Δοκ. Μηχανικού καί ό όποιος ήταν απόφοιτος Σχολής (έστω καί ιδιωτικής) έπρεπε νά καταβληθούν εισφορές Δοκ. Μηχανικού προσοντούχου, πράγμα τό όποιο καί έγινε.

‘Από τά παραπάνω διαπιστώνεται, ότι ή εισπραξη των εισφορών από τόν επιστολογράφο σας πού εξαγόρασε τήν υπηρεσία του σέ πλοίο με ξένη σημαία μή συμβεβλημένο με τό ΝΑΤ, δέν έγινε αυθαίρετα αλλά με βάση τίς διατάξεις πού ισχύουν.

Μέ τιμή

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

‘Υπουργός ‘Εμπορικής Ναυτιλίας

Πειραιάς 28.10.1984

Η ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ δημοσίευμα του περιοδικού σας της 1.10.1984 με τίτλο «‘Ενα έρώτημα», σάς πληροφορούμε τά παρακάτω:

1. Στο ‘Υπουργείο μας αναφέρθηκε μία περίπτωση καθυστέρησης ελληνικού πλοίου σέ Βρετανικό λιμάνι. Συγκεκριμένα ‘Ελληνική Ναυτιλιακή ‘Εταιρία μας γνώρισε, ότι πλοίο της πού ήταν στό λιμάνι BUNCORN της ‘Αγγλίας, παρέμεινε εκεί, καίτοι είχε τελειώσει τίς φορτοεκφορτώσεις του, γιατί δέν μπορούσε νά περάσει από τή λεκάνη ΕΑΣΤΗΑΜ, της όποιας οι χειριστές άπεργούσαν.

2. Μέσω της Πρεσβείας μας στό Λονδίνο, έγινε γιά τήν πιό πάνω περίπτωση διάβημα, στό ‘Αγγλικό ‘Υπουργείο ‘Εξωτερικών τό όποιο όμως δήλωσε άδυναμία παρέμβασης γιά τήν τακτοποίησή του.

Σχετικά ενημερώθηκε ή πλοιοκτήτρια εταιρία του πλοίου.

Μέ τιμή

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

‘Υπουργός ‘Εμπορικής Ναυτιλίας

Πειραιάς, 29.10.1984

Σημ. Συντ.: ‘Όταν ρωτούσαμε ποιά ενημέρωση είχε γιά τό συγκεκριμένο θέμα τό ‘Υπουργείο δέν έννοούσαμε με τίς αναφορές των ενδιαφερομένων εταιριών αλλά τήν ενημέρωση του ΥΕΝ από τίς αρμόδιες υπηρεσίες του, δηλαδή τή Διεύθυνση ‘Όκεανοπόρου Ναυτιλίας καί τό Προξενικό Λιμεναρχείο του Λονδίνου, οι όποιες όταν υπάρχουν γεγονότα πού ένδεχεται νά επηρεάσουν τά ελληνικά πλοία όφείλουν νά κινούνται αυτοβούλως καί νά διερευνούν τά άναφερόμενα προβλήματα ώστε νά είναι σέ θέση κάθε στιγμή νά παράσχουν όση δυνατή βοήθεια μπορούν. Στο ίδιο δημοσίευμα στό όποιο αναφέρεται ή επιστολή του φίλου ‘Υπουργού υπήρχε καί ένα ακόμη έρώτημα στό όποιο δέν δίδεται καμμία άπάντηση. Τό έρώτημα ήταν πότε θά άπαλλαγούμε από τήν εξάρτηση από τούς ξένους σέ πολλούς τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας καί κυρίως από τήν εξάρτηση στό θέμα των κλάμψ.

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ δημοσιεύματα πού έγιναν στά τεύχη της 1.9.1984 καί 15.9.1984 του περιοδικού σας, με τίτλους: «Δέν θά άπογραφούν ή μήπως δέν τούς λογαριάζουμε» καί ή «‘Απογραφή» αντίστοιχα, σάς πληροφορούμε τά επόμενα:

1. Σκοπός της άπογραφής είναι ή εξακρίβωση του αριθμού των ναυτικών πού υπηρετούν κατά τήν ήμερομηνία της διεξαγωγής της, σέ πλοία ‘Ελληνικής σημαίας καί ξένης σημαίας πού όμως είναι συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ.

Κατά συνέπεια δέν είναι δυνατόν νά περιλάβει:

α. ‘Ελληνες ναυτικούς πού εργάζονται σέ πλοία ξένης σημαίας μή συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ, έπειδή τά πλοία αυτά δέν είναι με κανένα τρόπο ύποχρεωμένα νά δηλώσουν τή σύνθεση των πληρωμάτων τους. Μιά τέτοια άπαίτηση από τήν πλευρά των ελληνικών ‘Αρχών, ακόμα καί στην περίπτωση πού τά πλοία αυτά θεωρούνται ελληνόκτητα, θά ήταν πρωτοφανής καί στην πράξη μή έφάρμοσιμη.

β. ‘Ελληνες ναυτικούς πού γιά όποιοδήποτε λόγο βρίσκονται εκτός πλοίου στην ‘Ελλάδα, εφόσον κατά τήν πρακτική πού ισχύει διεθνώς, άπογραφική μονάδα θεωρείται τό πλοίο καί άπογραφόμενοι αυτοί οι ναυτικοί πού υπηρετούν στό πλοίο κατά τό δεδομένο χρόνο.

Σχετικά με τούς εκτός πλοίου ναυτικούς οι όποιοι έμφανίζονται ως «άνεξακρίβωτοι» στό σχετικό δημοσίευσμά σας, σάς πληροφορούμε ότι αυτούς τούς παρακολουθεί τό Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής ‘Εργασίας (ΓΕ-ΝΕ) σέ μηνιαία βάση, τό όποιο δίνει στοιχεία τόσο γιά τόν αριθμό των μή άπασχολούμενων ναυτικών, όσο καί γιά τούς άνεργους ναυτικούς σύμφωνα με τό Π.Δ. 29/84.

2. Σχετικά με τό θέμα της άπογραφής θά θέλαμε ακόμα νά σάς υπενθυμίσουμε ότι μόνο από τό έτος 1978 (όταν έγινε ή πρώτη άπογραφή του έν ένεργεία ναυτεργατικού δυναμικού) καί μετά, έχουμε αναλυτικά στα-

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 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 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIREIS

τιστικά στοιχεία για την άπασχόληση στον ελληνικό εμπορικό στόλο, τα οποία τόσο εμείς όσο και οι συνεργάτες του περιοδικού σας χρησιμοποιείτε τακτικά στις διάφορες αναλύσεις που αναφέρονται στο ναυτεργατικό δυναμικό και στον εμπορικό μας στόλο.

Επειδή ακριβώς η αναγκαιότητα και χρησιμότητα της απογραφής είναι αναμφισβήτητη και η πρακτική που ακολουθείται για τη διεξαγωγή της έχει γίνει αποδεκτή ως η καλύτερη δυνατή από ολόκληρο τον κλάδο της εμπορικής μας ναυτιλίας, θεωρούμε τουλάχιστον άτυχες τό δημοσιεύμα σας, στο οποίο επί πλέον αναφέρεται ότι «η απογραφή είναι έντελώς άσκοπη, δεν πρόκειται δηλαδή να ωφελήσει» τη στιγμή μάλιστα που στο περιοδικό σας έχουν κατά καιρούς δημοσιευθεί όχι άπλως θετικά αλλά έγκωμιαστικά σχόλια για τό ίδιο θέμα (ένδεικτικά αναφέρουμε σχόλιο που δημοσιεύθηκε στο τεύχος 1071/830/15.1.1980 σελ. 164: «... τούς αξίζει κάθε έπαινος και τούς συνιστούμε όπως χάριν της ναυτιλίας μας ή απογραφή να καταστεί θεσμός μόνιμος».

Μέ τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ
Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας

Πειραιάς, 29.10.1984

Σημ. Συντ.: Εμείς έμμενομε στην αντίληψη ότι η απογραφή, όπως γίνεται, δεν είναι δυνατόν να δώσει ολόκληρη και ακριβή εικόνα του υπάρχοντος αυτή τη στιγμή ναυτεργατικού δυναμικού. Διότι:

Πρώτο, δεν απογράφονται οι ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν είναι συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ και άσφαλώς δεν έννοούμε ούτε έννοούμε ότι ήταν δυνατόν να γίνει ή απογραφή τους στα πλοία στα οποία υπηρετούν — για την απογραφή τους έπρεπε να βρεθεί άλλος τρόπος και τέτοιοι τρόποι υπάρχουν.

Δεύτερο, δεν απογράφονται οι ναυτικοί που για οποιοδήποτε λόγο (συμμετοχή σε εξετάσεις, ασθένεια, κλπ.) που δεν μπορεί να τούς παρακολουθήσει τό ΓΕΝΕ, παρά τό δσα διαλαμβάνονται στην ύπουργική έπιστολή.

Τρίτο, τό ζητούμενο με την απογραφή στοιχεία, δηλαδή τούς άπασχολουμένους επί των πλοίων σε συγκεκριμένες χρονικές στιγμές, θά μπορούσαμε να τά έχουμε δυό φορές τό χρόνο άν τά ναυτολόγια έκλειναν σε δυό τακτές ήμερομηνίες κάθε έτους — 30 Ιουνίου και 31 Δεκεμβρίου — και άποστέλλονταν αντίγραφα τους στα Μητρώα και στη Στατιστική Υπηρεσία. Δεν αναφερόμεθα στις άλλες εύνοϊκές έπιπτώσεις που θά είχε ή ρύθμιση αυτή και που είναι πολλές.

Τό αναφερόμενο στην έπιστολή του Υπουργού για έγκωμιασμό παλαιότερης άπογραφής είναι όρθό, αλλά άν κάνει τον κόπο ό φίλος κ. Κατσιφάρας να διαβάσει ολόκληρο τό σχόλιο θά διαπιστώσει ότι έντελώς άλλη ήταν ή άφεταιρία από την οποία ξεκίνησε και αυτά που είχαν διαπιστωθεί τότε είναι πολύ εύκολότερο να διαπιστώνονται άν τά ναυτολόγια κλείνουν στο έξάμηνο και άποστέλονται άμέσως — έν πάση περιπτώσει όμως άν κάτι ήταν καλό τό 1980, όποτε οι συνθήκες ήταν έντελώς διαφορετικές από τις σημερινές, γιατί μπορεί να είναι τό ίδιο καλό τώρα που όλα έχουν αλλάξει. Τά «πάντα ρεϊ» τό ξεχνάμε συνεχώς σ' αυτόν τον τόπο και έτσι μένομε σε σχήματα που είναι ξεπερασμένα.

Η «ΚΑΤΑΒΟΘΡΑ» ΤΟΥ ΝΙΕΝ ΚΑΙ Η ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Απαντώντας σε σχόλιο που συνόδευε άπαντητική έπιστολή μας που δημοσιεύσατε στο τεύχος της 15.9.1984 του περιοδικού σας με τίτλο «Η καταβόθρα του ΝΙΕΝ και δύο νέα έρωτήματα» σας πληροφορούμε συμπληρωματικά τά έπόμενα:

1. Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Οίκου Ναύτης στη συνεδρίασή του της 12.7.1984 άποφάσισε τη διάλυση της έργολαβίας έπειδή όπως προέκυψε από σχετική έκθεση του έπιβλέποντος μηχανικού, ή μέση άναθεώρηση των ύπολοιπομένων προς έκτέλεση έργασιών ύπερβαίνει τό 20%.

Η άπόφαση αυτή του ΔΣΟΝ έγκρίθηκε όπως προβλέπεται από τη νομοθεσία που ίσχύει με τη μέ αριθμό πρωτ. ΤΥ 4184/οικ./ΣΧ./ΤΤ/3819/7.9.84 άπόφαση της Νομαρχίας Αττικής που διαβιβάστηκε ήδη στον έργολάβο και στη συνέχεια στον έπιβλέποντα μηχανικό Άλκη Στραγάλη, μαζί με τις οδηγίες της Νομικής Υπηρεσίας ΝΑΤ, για άμειση ύλοποίηση αυτών που άποφασίστηκαν ένω παράλληλα συστήθηκε στον έπιβλέποντα μηχανικό και στη Νομική Υπηρεσία του ΝΑΤ ή ταχεία δραστηριοποίησή τους, προκειμένου έτσι να συντελεσθεί τό συντομότερο ή παράδοση του ΝΙΕΝ στο Υπ. Υγείας και Πρόνοιας όπως έχει άποφασισθεί.

Μέ τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ
Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας

Πειραιάς, 29.10.1984

Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Σε άπάντηση έπιστολής που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό σας της 15.10.1984 με τίτλο: «Ο Άλλοπρόσαςος Κανονισμός του Οίκου Ναύτου» σας γνωρίζουμε τά παρακάτω:

1. Ο Ο.Ν. χορηγεί στους άσφαλισμένους του, με βεβαίωση όφθαλμιάτρου για την πάθησή τους, ένα ζευγάρι γυαλιών ανά έξάμηνο (894/81 άρθρ. 17 παρ. 1 και 2 ΠΔ και της άρθρ. 12897 έγκυκλίου του).

2. Δεύτερο ζευγάρι γυαλιά χορηγεί σε άσφαλισμένους όταν πρόκειται για δύο διαφορετικές παθήσεις. Στην περίπτωση αυτή ό άσφαλισμένος ύποβάλλει αίτηση με συνημμένη γνωμάτευση του όφθαλμιάτρου στο ΔΣΟΝ, τό όποιο άποφασίζει για την χορήγηση του δεύτερου ζευγαριού γυαλιών τά όποια κατά κανόνα χορηγεί.

3. Άκόμα σας γνωρίζουμε ότι κανένα άσφαλιστικό Ταμείο δεν χορηγεί στους άσφαλισμένους του γυαλιά ανά έξάμηνο και ότι ό Ο.Ν. παρέχει αυτά έντελώς δωρεάν, ένω σε άλλα ταμεία (όπως τό ΙΚΑ) ό άσφαλισμένος πληρώνει συμμετοχή σε ποσοστό 25%.

Αυτή είναι ή διαδικασία που ακολουθείται στον Ο.Ν. σχετικά με την παροχή γυαλιών, στους άσφαλισμένους και είναι νομίζουμε «άτυχος», ό χαρακτηρισμός «άλλοπρόσαςος κανονισμός Ο.Ν.» όπως αναφέρει τό δημοσίευμα.

5. Θά παρακαλούσαμε τέλος τον άσφαλισμένο συντάκτη του δημοσιεύματος — να μάς γνωρίσει με συγκεκριμένα στοιχεία κάποια λογομαχία, όπως αναφέρει, μεταξύ ύπαλληλων και άσφαλισμένων προκειμένου ή Υπηρεσία να πάρει τά ένδεικνύόμενα μέτρα για τη διασφάλιση της όμαλης λειτουργίας του Ταμείου των ναυτικών μας.

Μέ τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ
Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας

Πειραιάς, 5.11.1984

Σημ. Συντ.: Άφού ό κανονισμός προβλέπει τη χορήγηση δεύτερου ζευγαριού γυαλιών για διαφορετική πάθηση, γιατί δεν χορηγήθηκε στη σύζυγο του συγκεκριμένου άσφαλισμένου τό δεύτερο ζεύγος για μακρία;

Όσον άφορά τις λογομαχίες άσφαλισμένων και

PHONES: 675.4321, 323.0064

TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIoudi" BALTIMORE

JAMES SMYRNIoudIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

υπαλλήλων είναι καθημερινές και μπορεί ο φίλος 'Υπουργός να τις διαπιστώσει και ο ίδιος προσωπικά αν πάει οποιαδήποτε μέρα στον Οίκο Ναύτου διακριτικά και χωρίς κουστωδίες και κυρίως χωρίς να ξέρει κανένας ότι θα πάει και επί πλέον να ξεκαθαρίσει σε όλους ότι είναι υπάλληλοι των ναυτικών και όχι αφέντες τους χωρίς αυτό να σημαίνει ότι πρέπει να γίνουν και δούλοι τους αλλά απλώς να κάνουν πάντοτε σωστά τη δουλειά τους για να εξυπηρετούν κατά τον καλύτερο τρόπο εκείνους που τους εξασφαλίζουν τη διαβίωσή τους. Και παράλληλα να γίνουν όλες διορθώσεις χρειάζονται σε νόμους και κανονισμούς για να αποκτήσουν οι ναυτικοί μας περίθαλψη που να είναι ανάλογη με εκείνα που πληρώνουν.

ΟΙ ΘΥΣΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριοι,

Διαβάζοντας τό δημοσίευμα του κ. Χρήστου Ντούνη εις τό τεύχος της 1ης τρέχοντος μηνός του έγκρίτου περιοδικού σας σχετικώς με τίς θυσίες της 'Ελληνικής Ναυτιλίας στον Β' Παγκόσμιον πόλεμον παρατηρούμεν ότι εις τόν πίνακα των άπωλεσθέντων πλοίων περιλαμβάνεται μόνον τό Α/Π ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ ιδιοκτησίας Λουκά Νομικού.

Πρός πληροφορίαν σας και προς ενημέρωσιν των αναγνωστών σας παρακαλούμεν σημειώσατε ότι κατά τόν Β' Παγκόσμιον πόλεμον άπωλέσθησαν τά κάτωθι πλοία ιδιοκτησίας του άειμνήστου Καπετάν Λουκά Νομικού.

Α/Π ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ 3.700 τόννων έβομβαρδίσθη και έβυθίσθη εις Χαλκίδα τήν 19/4/1940.

Α/Π ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ 1.800 τόννων έτορπιλίσθη και έβυθίσθη εις Κάρυστον τήν 22/4/1941.

Α/Π ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ 1.000 τόννων έβομβαρδίσθη και έβυθίσθη ανατολικώς των Πατρών τήν 21/4/1941.

Α/Π ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ 1.000 τόννων έβομβαρδίσθη και προσήραξε δυτικώς του Αίγιου τήν 22/4/1941.

Α/Π ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΣ 1.700 τόννων διερχόμενον εκ Μεσσίνας τήν 26ην 'Οκτωβρίου 1940, δύο ημέρες πριν τήν κήρυξη του πολέμου, εκρατήθη υπό των 'Ιταλών ως λεία πολέμου και άργότερα έβυθίσθη.

Μετά τιμής
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. ΧΕΙΜΑΡΙΟΣ

'Αθήνα, 8.11.84

Η ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΟΒΙΕΤΙΚΟΥ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥ ΣΕ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑ ΣΤΑ ΧΩΡΙΚΑ ΜΑΣ ΥΔΑΤΑ

'Από τόν κ. Λουκά Γ. Μάτσα πήραμε
τήν ακόλουθη έπιστολή:

Με τήν εύκαιρία πού ή εταιρία ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ προτιμήθηκε από τό σοβιετικό έπιβατηγό IVAN FRANKO παρακαλούμε να δημοσιευθεί ή έπιστολή μας, γιατί τό άρθρο «Περίεργη ανάμιξη σοβιετικού ναυαγοσωστικού σε θαλάσσια άρρωγή» άπηχεί μονομερώς σε άπόψεις μιās εταιρίας, πού πα ακολούθησε τό έργο μας από τά γραφεία της στον Πειραιά.

1. Κατ' άρχήν τό σοβιετικό έπιβατηγό προσάραξε στη Ρόδο τήν ώρα πού τά τοπικά ρυμουλκά τό ρυμουλκούσαν για να φύγει.

2. 'Η ANE N.E. ΒΕΡΝΙΚΟΣ προτιμήθηκε για συνεργασία, γιατί τό Ν/Κ ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ήδη είχε καταφθάσει στη Ρόδο.

3. Τό ρυμουλκικό VLADIMIR RUSANOV, πού ρυμουλκούσε φορτηγίδα για τήν 'Οδησό, τό διαχειρίζεται ή ίδια σοβιετική εταιρία καιήρθε στη Ρόδο, γιατί άποτελούσε τήν μοναδική άμεση και ταχύτερη λύση, για τήν έλάφρυνση του έπιβατηγού από πετρέλαιο, πού κανένα ναυαγοσωστικό δέν μπορούσε να παραλάβει, λόγω έλλείψεως χώρου.

'Ετσι λοιπόν δέν χρειάζεται άπορία για τήν άποδοχή της άμεσης ρωσικής βοήθειας, ούτε για τή μη χρησιμοποίηση του ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (πού οί πλοιοκτήτες του ήθελημένα ξεχνάμε ότι είναι τό δεύτερο ισχυρότερο έλληνικό ναυαγοσωστικό, μετά τό «ΣΜΙΤ ΜΑΤΣΑΣ 1»), ιδιαίτερα, γιατί τήν ίδια ώρα προσέφερε τίς υπηρεσίες του δίπλα στο χημικό πλοίο «GULF PRINCESS», στη Ράδα του Πειραιά, συνέχεια από τό μήνα 'Ιούλιο, με εξαίρετικά πλουσιοπάροχη ήμερήσια άμοιβή.

'Ερχόμαστε πλέον να διατυπώσουμε τή δικιά μας άπορία, χωρίς να μπορούμε να δώσουμε εξήγηση, γιατί ο οίκος ΤΣΑΒΛΙΡΗ έλησμόνησε, τή διμερή σύμβαση της 11.6.1926, τό νόμο πού τήν κύρωσε, τή νέα διμερή του 1975, πού κύρωσε ο Ν. 461/1976, τίς ποινικές κυρώσεις, πού προβλέπει ο Ν. 19.11.1935, όταν εκχωρούσε τό άποκλειστικό δικαίωμα των έλληνικών ναυαγοσωστι-

κών πλοίων και συνεργαζότανε:

1. Στίς 24.7.79 με τό ανατολικογερμανικό ρυμουλκό STURM VOGEL στη διάσωση του πλοίου «EUROSAILOR».

2. Στίς 25.2.80 με τόν όλλανδικό οίκο WIL-SMULLER για τό ναυάγιο του «IRENE SERENADE».

3. Με τόν ίδιο όλλανδικό οίκο στη διάσωση του πετρελαιοφόρου «ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ».

4. Με τόν ίδιο όλλανδικό οίκο τό 1981, πού υπέβαλε προσφορά για τό έπιβατηγό «ΝΑΥΑΡΙΝΟ» και πού τελικά υπέγραψε συμβόλαιο τό 1982 ο οίκος ΒΕΡΝΙΚΟΥ με τή σουηδική NEPTUN.

'Αλλά φυσικά τό ζήτημα είναι άπλό, έπρωτιμήθηκε ένας ναυαγοσωστικός οίκος πού ο φορέας της έχει συνδέσει τό όνομά του με 50 χρόνια έπιτυχημένης φειρας στίς δύσκολες ναυαγιαίρεσις και φυσικά για μιá ακόμη φορά δέν διαψεύστηκε.

Με φιλικούς χαιρετισμούς
ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Πειραιεύς, 7 Νοεμβρίου 1984

Σημ. Συντ.: 'Ομολογούμε ότι μάς ξάφνιασε ή έπιστολή του κ. Λουκά Γ. Μάτσα. Κι' αυτό γιατί ο στόχος του δημοσιεύματός μας στό όποιο άναφέρεται δέν ήταν ή ύποστήριξη μιās συγκεκριμένης επιχειρήσεως. Μας είναι αδιάφορο ποίο έλληνικό πλοίο θά έκανε τή ναυαγιαίρεσις. 'Εκείνο πού μάς ενδιαφέρει είναι να μήν επιτρέπεται, υπό όποιοδήποτε πνεύμα, ή παροχή θαλάσσιας άρρωγής στα έλληνικά χωρικά ύδατα από ξένα πλοία, όπως έγινε στην περίπτωση του IVAN FRANKO από σοβιετικό ναυαγοσωστικό. Και θεωρούμε ότι αν στο παρελθόν έλληνικές επιχειρήσεις συνέπραξαν με ξένα πλοία — πράγμα πού άγνοούμε γιατί κανείς δέν τό έχει καταγγείλει — αυτό τό κακό προηγούμενο, αν υπήρξε, δέν δημιουργεί τίτλο για έπανάληψή του. Δέν υπεισερχόμαστε σε άλλα σημεία της έπιστολής, γιατί άπλούστατα δέν θέλομε να ρίξουμε λάδι στη φωτιά αλλά και στον άνταγωνισμό πού ύπάρχει — κάκιστα κατά τή γνώμη μας — μεταξύ των έλληνικών εταιριών ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών και έπαναλαμβάνομε ότι στόχος του δημοσιεύματος ήταν να άποτραπεί στό μέλλον κάθε περίπτωση παρεμβάσεως ξένων πλοίων στο έργο των έλληνικών.

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLESO STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

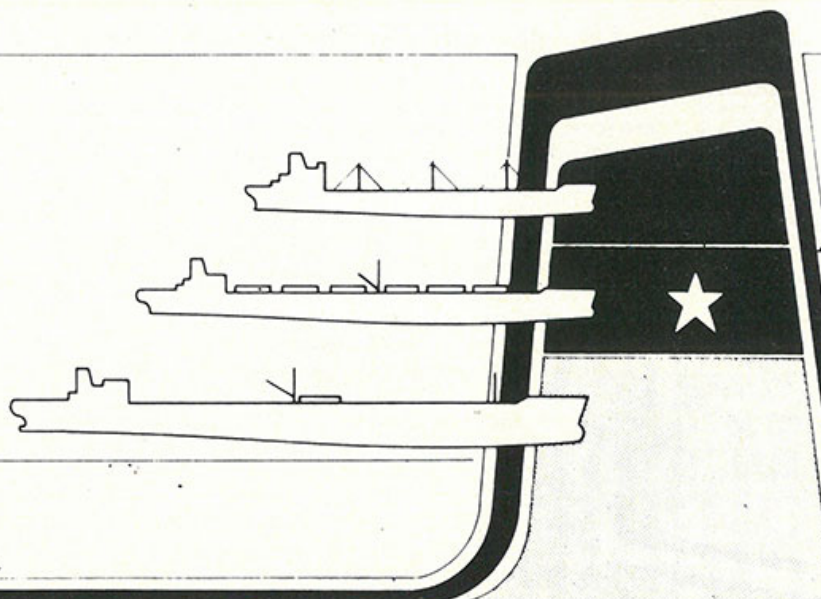
IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



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

Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά

Η παραδοσιακή ρυμούλκηση και η σύγχρονη μεταφορά των πλωτών εξεδρών. Οι διάφοροι τομείς απασχολήσεως στη ρυμούλκηση και την επιθαλάσσιο άρωγή. Οι προοπτικές για το μέλλον. Οι μεγάλες ναυαγοσωστικές εταιρίες του κόσμου. Ένα αφιέρωμα του Λούδς Λίστ.

Στίς ναυτιλιακές άνασκοπήσεις και στατιστικές σπάνια γίνεται ειδικός λόγος για τα ρυμουλκά και τα ναυαγοσωστικά, τα μικρά αυτά αλλά θαυματικά υγρά σκάφη που συγκροτούν τη λεγόμενη βοηθητική ναυτιλία αλλά αποτελούν τον απαραίτητο βοηθό και πολλές φορές τον σωτήρα των μεγάλων συναδέλφων τους. Καί όμως και η κατηγορία αυτή έχει εξίσου πληγεί από τη διεθνή κρίση και η ανάκαμψή της προχωρεί με πολύ μικρά βήματα. Πίσω από τα προβλήματά της βρίσκεται και εδώ η υπερπροσφορά του τοννάζ. Πράγμα που οδήγησε άργα αλλά σταθερά προς μία διαφοροποίηση της παραδοσιακής απασχολήσεώς τους. Η τάση αυτή γεννήθηκε από την ανάγκη μεταφοράς των μεγάλων ναυπηγικών κατασκευών της υποβρύχιας εξορύξεως και ακολούθησε συνεχής άνοδος, καθώς η βιομηχανία αυτή της θαλάσσιας πετρελαιοπαραγωγής γνωρίζει στην εποχή μας μία πρωτοφανή ανάπτυξη.

Βέβαια η παλιά δόξα των υπερήφανων ρυμουλκών-ναυαγοσωστικών της άνοικτης θαλάσσης που ανέλαμβάναν τις πιο επικίνδυνες διασώσεις, υπεχώρησε μπροστά στον ταπεινότερο ρόλο της συμμετοχής τους σε συνδυασμένες συλλογικές προσπάθειες. Άλλά η πρόκληση ήταν εξαιρετικά ενδιαφέρουσα και προσήλκυσε σημαντικό αριθμό μεγάλων κυρίως ρυμουλκών στην παροχή υπηρεσιών αποτελεσματικής μεταφοράς βαρύτατων φορτίων και πλωτών εξεδρών ή γεωτρυπάνων, γεγονός που εξασθένησε τη γενικότερη ρυμουλκική αγορά. Τα δύο όμως τελευταία χρόνια φάνηκε κάποια βελτίωση, καθώς οι φορτωτές έψαχναν για το φθηνότερο και όχι το ταχύτερο μέσο μεταφοράς, αν και η αίσιοδοξία φαίνεται να προέρχεται κυρίως από την ανάπτυξη της εξορυκτικής βιομηχανίας, πράγμα που ισχύει τόσο για

την Ιαπωνία όσο και για τη Μ. Βρετανία και τις άλλες ενδιαφερόμενες χώρες.

Για τα συνήθη ρυμουλκά, προβλήματα δημιουργεί τόσο η κρατική ανάμιξη στον τομέα αυτόν όσο και η πολιτική της διακρίσεως που επιχειρείται σε διάφορες χώρες. Γι' αυτό και η τακτική της συγκροτήσεως κοινών επιχειρήσεων σημείωσε αρκετές επιτυχίες στις υπό ανάπτυξη χώρες ιδιαίτερα στον τομέα των ρυμουλκών λιμένων.

Ένας άλλος ενδιαφέρων τομέας των μέσου μεγέθους ρυμουλκών είναι η ρυμούλκηση πάλιν σκαφών προς τα διαλυτήρια, που παρέχει έμφαση εργασία σε πολλά μέτρια ποντοπόρα ρυμουλκά, μολοντί οι τιμές των ρυμουλκών δικαιωμάτων είναι συνήθως πολύ χαμηλές. Για τα μεγάλα σκάφη του παγκοσμίου στόλου των ρυμουλκικών, η αύξηση των υποθαλασίων εξορυκτικών επιχειρήσεων σε όλον τον κόσμο, αποτελεί, όπως είπαμε ήδη, τον κύριο στόχο και τη μεγάλη έλπίδα του μέλλοντος, αν και πρέπει να παρατηρηθεί ότι η πρόσφατη κατασκευή αρκετών πλωτών εξεδρών με δική τους πρωτοβουλία δύναμη, περιστέλλει κάπως αυτή την έλπίδα. Έξάλλου όμως στις άρκτικές περιοχές, τα περισσότερα σταθερά γεωτρυπάνια αντικαθίστανται με πλωτές εξέδρες, πράγμα που σημαίνει μεγαλύτερη ζήτηση μεταφορικού - παγοθραυστικού τοννάζ.

Για τις εταιρίες ρυμουλκών, η παροχή θαλάσσιας άρωγής σε κινδυνεύοντα πλοία εξακολουθεί να αποτελεί το αντικείμενο μιάς παρακινδυνευμένης εργασίας ή οποία κατά κανόνα δεν καλύπτει τα έξοδά της. Γι' αυτό και δίνεται περισσότερη έμφαση στις ναυαγιστικές — άνεγκυστικές επιχειρήσεις παρά στην κυρίως διάσωση κινδυνεύοντων πλοίων. Φυσικά τα ναυαγοσωστικά εξακολουθούν να κρατούν τις θέσεις επιφυλακής

σε διάφορα σημεία του κόσμου με την έλπίδα να εξασφαλίσουν κάποια περίπτωση πλουσιοπάροχης άμοιβής, αλλά πολλοί πιστεύουν ότι το γεγονός αυτό, τουλάχιστον μέχρι ενός σημείου, δεν δείχνει παρά τη φτώχεια της ρυμουλκικής αγοράς.

Μεταξύ των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι ναυαγοσωστικές εταιρίες είναι και η δυσκολία επιλογής του λιμένος παραδόσεως των διασωζόμενων πλοίων και η έλλειψη κατανομασμένων λιμένων καταφυγής. Έξάλλου υπάρχει σε πολλά μέρη καταφανής τάση κρατικής άναμειξεως στις ναυαγιστικές εργασίες, ιδιαίτερα στη Νότιο Άφρική αλλά επίσης και στη Γαλλία, όπου τα ναυαγοσωστικά παραμένουν σε θέση επιφυλακής δαπάναις του Κράτους. Σε άλλες πάλι χώρες οι Κυβερνήσεις επενδύουν χρήματα σε τεράστια αποθέματα ναυαγιστικού υλικού με τη δικαιολογία χρησιμοποίησής του σε περιπτώσεις ρυπάνσεως, ενώ και γενικότερα υπάρχει η τάση να χρησιμοποιούν όλο και περισσότερο τις εταιρίες στα προγράμματα αντιμετώπισεως ενός πλήθους θαλασσιών άτυχημάτων.

Οι ναυαγοσωστικές εταιρίες από τη μιά μεριά βλέπουν εύχαρίστως τις τάσεις αυτές με τις οποίες το δημόσιο χρήμα βοηθάει στη διατήρηση ενός αποδοτικού ναυαγοσωστικού στόλου, αλλά από την άλλη θέλουν να διατηρήσουν πάση θυσία το δικαίωμα της ελεύθερης εργασίας πάνω σε έμπορική βάση χωρίς περιορισμούς.

Δύο καινούργιες προκλήσεις παροχής ύψηλων ναυαγοσωστικών υπηρεσιών προσέφεραν άφενός μόν τα άτυχήματα των πλωτών εξεδρών και άφετέρου τα άτυχήματα σε βαρέα ή επικίνδυνα φορτία. Χαρακτηριστικά παραδείγματα των προκλήσεων αυτών άποτελέσαν στην μόν πρώτη περίπτωση τα

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



**Pandora Maritime
Agencies**

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN — HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG

PANDORA CHARTERING
P.O. Box 65302
BENMORE, JOHANNESBURG
2010 SOUTH AFRICA
Tel: 7837055, Telex: 4-24064 SA

GREECE — PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
98B, Filonos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519794 — 4519719
Telex: 21-1185 SEA GR.

τραγικά ναυάγια των γεωτρυπάνων «Alexander Keilland» και «Ocean Ranger», στη δε δεύτερη περίπτωση η προσπάθεια διασώσεως του πυρηνικού φορτίου απ' τό ναυάγιο του γαλλικού πλοίου «Mont Loyis».

Είναι βέβαιο ότι θα υπάρχει πάντα ζήτηση για μεγάλα και ισχυρά ρυμουλκά ικανά να ρυμουλκίσουν τα τεράστια πλωτά ναυπηγήματα της εποχής μας. 'Αλλά η ειδική αυτή απασχόληση αποτελεί συγχρόνως και τόν δυσκολώτερο τομέα της αγοράς αυτής ό οποίος μόνο από τις μεγαλύτερες ναυαγοσωστικές εταιρίες είναι δυνατό να αναληφθεί. Γιατί τα ρυμουλκά αυτά είναι ιδιαίτε- ρως δαπανηρά τόσο από άποψη κατασκευής όσο και από άποψη έκμεταλλεύσεως, και ά- παιτούν επομένως ύψηλή ανταπόδοση για να είναι βιώσιμα οικονομικώς. Πολύ δε πε- ρισσότερο πού σε εύρύ περίοδο ρυμουλκι- κών εργασιών δέχονται τό συναγωνισμό των μικρότερων ρυμουλκών πού λειτουρ- γούν με χαμηλότερο κόστος. 'Ετσι τό πανί- σχυρο «Smit-Singapore» πού είναι ένα από τά μεγαλύτερα νεοναυπηγήματα ωκεανοπόρα ρυμουλκά, ίσως να αποτελεί ένα από τά τελευταία του είδους του. Διότι έχει αποδει- χθεί ότι η έμφαση σήμερα δίνεται πρὸς τά μέτρια ρυμουλκά πού άφενός μὲν μπορούν να χειρίζονται τά μεγάλα πλοία στα λιμάνια

καί άφετέρου μπορούν να έκτελούν όλες τις άκτοπλοϊκές ρυμουλκικές εργασίες.

'Από τις μεγάλες ναυαγοσωστικές εται- ρίες του κόσμου, η 'Ολλανδική «Smit - Inter- national», έκτός από τό προα αφερθέν «Smit-Singapore» διαθέτει δύο άκόμα άδελ- φά του σκάφη, προσέθεσε δε τώρα τελευ- ταία τρία ναυαγοσωστικά πού προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν κυρίως σε άνελκυστι- κές εργασίες. 'Η επίσης 'Ολλανδική Wij- muller διαθέτει στόλο καταδυομένων βα- ρείας άνυψώσεως σκαφών πού αποδείχτη- καν ιδιαίτερα χρήσιμα σε όρισμένου είδους ναυαγιορεισιακές ύπηρεσίες, μεταξύ των ό- ποιών η περισυλλογή των ύπολειμμάτων του ναυαγίου του γεωτρυπάνου Ocean Ran- ger ήταν άσφαλώς η πιό θεαματική. 'Υπό τή βρετανική σημαία ό μεγαλύτερος στόλος ποντοπόρων ρυμουλκών και ναυαγοσωστι- κών ανήκει στην United Towing, η οποία ήδη εξοπλίζεται με 2 τεράστιες φορηγίδες των 14.000 τόννων. Στην 'Ιαπωνία η Yosida Gumi πού ξεκίνησε σαν εταιρία κατασκευών και προχώρησε άργότερα στις ναυπηγήσεις, διαθέτει σήμερα πολλά ποντοπόρα ρυμουλ- κά καθώς και τούς μεγαλύτερους στον κό- σμο πλωτούς άνυψωτικούς γεραμούς. Στην 'Ελλάδα οι δύο μεγάλες ναυαγοσωστικές έ- ταιρίες Μάτσα και Τσαβλίρη άντιμετωπί-

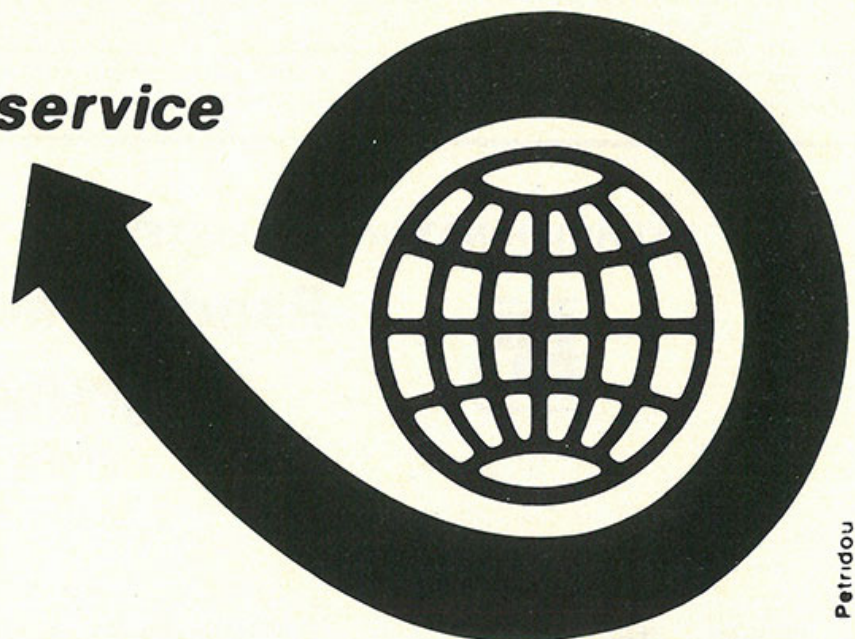
ζουν την επέκταση της δραστηριότητάς τους έκτός της χώρας εν όψει ένδεχόμενης άναμίξεως του 'Οργανισμού Λιμένος στις ρυμουλκικές εργασίες του λιμένος Πει- ραιώς. Με βάση τή Σιγκαπούρη η ναυαγο- σωστική εταιρία του συγκροτήματος Selco, πού θεωρείται μιά από τις μεγαλύτερες έρ- γολαβικές έπιχειρήσεις της Νοτιοανατολι- κής 'Ασίας, περιλαμβάνει στον τεράστιο στόλο της 35 ναυαγοσωστικά και άναλαμβάνει ύποβρύχιες εργασίες, κατασκευές και μεταφορές πού καλύπτουν την περιοχή ανα- τολικά του Σουέζ καίτης 'Ερυθράς μέχρι τον δυτικό Ειρηνικό.

Θά μπορούσαμε άκόμα να μιλήσουμε για τις βρετανικές Cory, Marint και Alexandra, τή γερμανική Underveser, τή βελγική URES, τή Μαλαισιανή Salvitug, την 'Ιταλική Sogi- mar κ.λ.π. Τέλος στην 'Αμερική η μεγαλύτε- ρη ναυαγοσωστική εταιρία Crescent Towing της Ν. 'Ορλεάνης άπασχολείται τόσο στις μεταφορές της άκτής του Κόλπου όσο και σε ποτάμιες μεταφορές του Μισισσιπιπ, άντιμετωπίζει όμως πρόβλημα έπαρκούς εργασίας έπιδεινούμενο από την άνατίμηση του δολλαρίου, γεγονός πού έχει άναγκά- σει άλλες μικρότερες ναυαγοσωστικές έται- ρίες της Λουϊζιάνας να στραφούν πρὸς τήν αγορά του Μεξικού και του Παναμά.

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

Τό Χρηματιστήριο τῶν διεθνῶν προθεσμιακῶν συμβολαίων μεταφορῶν τοῦ Μπῶλτικ

Τοῦ κ. Α. ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΗ

Μιά ἐπιτροπή πού ἀντιπροσωπεύει τὸ Baltic Exchange, τὸ London Commodity Exchange καὶ τὸ Grain and Feed Trade Association ἐργάζεται γιὰ τὸ σχεδιασμὸ καὶ τὴ καθιέρωση προθεσμιακῶν συμβολαίων θαλάσσιων μεταφορῶν.

Ὁ κύριος σκοπὸς αὐτῶν τῶν προθεσμιακῶν συμβολαίων θὰ εἶναι νὰ δώσουν στοὺς μὲν πλοιοκτῆτες ἕνα μέσο διασφάλισης τοῦ εἰσοδήματός τους (ἀπέναντι στὶς διακυμάνσεις τῆς ἀγορᾶς) στοὺς δὲ ναυλωτές ἕνα μέσο ἐξασφάλισης τῆς σταθερότητας τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς τῶν προϊόντων τους.

Παρ' ὅλο πὺ ἀκριβῆς ἡμερομηνία γιὰ τὴν ἐναρξὴ πρᾶξεων τέτοιων προθεσμιακῶν συμβολαίων δὲν ἔχει ὀριστεῖ ἀκόμη, πρόθεσι εἶναι ἡ ἀγορὰ αὐτὴ νὰ ξεκινήσει περὶ τὰ μέσα τοῦ 1985 μὲ ἔδρα στὸ Μπῶλτικ τοῦ Λονδίνου.

Τὰ προθεσμιακὰ συμβόλαια εἶναι ἕνα ἀρκετὰ συνηθισμένο μέσο συναλλαγῆς πού χρησιμοποιεῖται εὐρύτατα τόσο στὸ ἐμπόριο συγκεκριμένων προϊόντων (σιτηρῶν, μετάλλων κλπ.) ὅσο καὶ στὶς ἀγορές χρηματοοικονομικῶν παραμέτρων (ὅπως τὰ νομίσματα, τὰ ἐπιτόκια κλπ.).

Τὸ χρηματιστήριον προθεσμιακῶν συμβολαίων δὲν εἶναι τίποτε περισσότερο ἀπὸ ἕνα συγκεκριμένος χώρος ὅπου σὲ τακτὰ χρονικά διαστήματα συναντῶνται, μέσω τῶν ἀντιπροσώπων τους (τῶν μεσιτῶν) αὐτοὶ πού ἐπιθυμοῦν νὰ συναλλαγῶν. Ἡ «ἐπιθυμία τῆς συναλλαγῆς» προκύπτει συνήθως ἀπὸ τὸ γεγονὸς ὅτι κατὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν συνηθισμένων τους δραστηριοτήτων, οἱ συναλλασσόμενοι ἐκτίθενται σὲ ἐμπορικοὺς κινδύνους τῶν ὁποίων τίς πιθανές ἀρνητικὲς ἐπιπτώσεις προσπαθοῦν νὰ μειώσουν μέσω αὐτῶν τῶν προθεσμιακῶν συμβολαίων. Καὶ ἡ ἐμπειρία δείχνει πὺ σὲ μίαν «πραγματικὴ» ἀγορὰ ὑπάρχει ἱκανὸς ἀριθμὸς ἀνθρώπων πού ἐκτίθενται σὲ ποσοτικά συγκεκριμένους ἀλλὰ καὶ ἀντίθετους κινδύνους ὥστε ἡ μετὰξὺ τους συναλλαγὴ νὰ ἀποφέρει εὐνοϊκά καὶ γιὰ τοὺς δύο ἀποτελέσματα.

Οἱ τιμές σὲ μίαν προθεσμιακὴ ἀγορὰ κατὰ κανὸνα διαμορφώνονται παράλληλα μὲ τίς τιμές τοῦ πραγματικοῦ φυσικοῦ προϊόντος, στὴν περίπτωσή μας, τῶν ναύλων.

Κατ' ἐπέκταση, ἡ ἐμπειρία πάλι δείχνει ὅτι οἱ τιμές πού διαμορφώνονται στὴν προθεσμιακὴ ἀγορὰ ἐνὸς προϊόντος εἶναι τὸ βαρόμετρο τῶν διαφορῶν ἀπόψεων πού ἐπηρεάζουν τὴν ἀγορὰ αὐτή, στὴν περίπτωσή μας καὶ πάλι, οἱ γνώμες τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυλωτῶν.

Τὸ ἐνδιαφέρον πού γενικότερα οἱ ἀγορές αὐτές παρουσιάζουν, συνδέεται κυρίως μ' αὐτὸ πὺ ἀναφέραμε παραπάνω: τὴ δυνατότητα τοῦ περιορισμοῦ τοῦ κινδύνου πρὸς ὄφελος τῶν δύο συναλλασσομένων κατὰ περίπτωση. Καὶ γι' αὐτὸ τὸ λόγο οἱ ἀγορές αὐτές ἔχουν κυριολεκτικὰ ἐπικρατήσει στὸ σημερινὸ ἐμπόριο ἐξασφαλίζοντας πάντοτε τὴν ὑπάρξη ἀγοραστῶν ἢ πωλητῶν στὴν ἀποδεκτὴ τιμὴ (δηλαδή στὴ τιμὴ τῆς ἀγορᾶς τῆς στιγμῆς ἐκείνης). Θὰ ἐπρεπε νὰ προσθέσουμε πὺς τὰ τηλεπικοινωνιακὰ μέσα παί-

ζουν τεράστιο ρόλο στὴν «τελειοποίηση» τῶν ἀγορῶν αὐτῶν γενικά, μίαν καὶ ἐπιτρέπουν στιγμιαία τὴ διάδοση τῶν πληροφοριῶν καὶ τὴν ἀντίστοιχη συμμετοχὴ σ' αὐτές ὧν ὅσων ἔχουν ἐνδιαφέρον ἢ συμφέρον νὰ συμμετέχουν ἀπ' ὅλο τὸν κόσμον.

Ὅπως ἡ προθεσμιακὴ ἀγορὰ τοῦ δείκτη τοῦ χρηματιστηρίου, ἔτσι καὶ ἡ προθεσμιακὴ ἀγορὰ τοῦ δείκτη θαλασσίων μεταφορῶν, διαφέρει ἀπὸ τὰ συνηθισμένα κατὰ τὸ ὅτι τὸ φυσικὸ προϊόν πού ἀντιπροσωπεύουν δὲν εἶναι ἀμεσα ἐμπορεύσιμο σὲ ἀντίθεση μὲ π.χ. τὴν προθεσμιακὴ ἀγορὰ σιταριοῦ ὅπου κανεῖς θὰ μπορούσε σὲ ὀριακὴ κατάσταση νὰ ζητήσει τὴν παράδοση τοῦ φυσικοῦ προϊόντος σάν ὀλοκλήρωση τῆς προθεσμιακῆς του συμβατικῆς σχέσης μὲ τὸν ἀντισυμβαλλόμενο του.

Ἡ διαφορά αὕτη ὁμως δὲν παρουσιάζει κανένα ἰδιαίτερα πρόβλημα ἐκτός φυσικά ἀπὸ τὴν ἀνάγκη ρευστοποιήσεως τῶν συμβολαίων πρὶν ἀπὸ τὴν ὀνομαστικὴ ἡμέρα λήξεώς τους.

Ὁ προθεσμιακὸς δείκτης θαλασσίων μεταφορῶν διαμορφώνεται ἀπὸ τὸν συνδυασμὸ τοῦ κόστους 12 συγκεκριμένων ταξιδιῶν: 3 σιτηρῶν, 2 ἀνθρακὰ, 1 μεταλλεύματος, 1 φωσφάτων, 1 ζάχαρης καὶ 4 χρονοναυλώσεων. Ἡ ποσοστιαία συμμετοχὴ στὸ δείκτη τοῦ κάθε ταξιδιοῦ ἀπὸ τὰ παραπάνω, θὰ ἐξαρτηθεῖ ἀπὸ τὸν ὄγκο τῶν ὀλικῶν πραγματικῶν μεταφορῶν ἔτσι ὥστε π.χ. τὰ φωσφάτα νὰ «ζυγίζουν» ἐνδεχομένως 5%, ἐνῶ τὰ σιτάρια 15%. Ἡ τελικὴ σύνθεση τοῦ δείκτη, θὰ διαμορφωθεῖ μετὰ τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐκτεταμένης μελέτης πού γίνεται, ἔτσι ὥστε αὐτὸς νὰ ἀπεικονίζει — ὅσο τὸ δυνατό καλῶς — τὴν πραγματικὴ εἰκόνα τῆς διεθνούς ἀγορᾶς.

Ὅπως διαφαίνεται ἀπὸ τὰ προηγούμενα, ὁ δείκτης ἀποτελεῖ μίαν προσέγγιση τῆς πραγματικότητας καὶ ἔτσι εἶναι πιθανὸ νὰ παρουσιάσει κάποιες ἀποκλίσεις στὴν ἐφαρμογὴ τοῦ σὲ μίαν συναλλαγὴ. Παρ' ὅλα αὐτὰ ἡ ἀξία τοῦ δὲν μπορεῖ νὰ μειωθεῖ δεδομένου πὺς μέχρι σήμερα δὲν ὑπῆρχε τρόπος — ἔστω καὶ κατὰ προσέγγιση — οὔτε ὁ πλοιοκτητὴς νὰ προστατεύσει τὸ εἰσόδημα τοῦ πλοίου οὔτε ὁ μεταφορέας τὸ κόστος διακινήσεως τοῦ προϊόντος του. Καὶ μίαν καὶ τὸ κυρίως νόημα αὐτῆς τῆς προθεσμιακῆς ἀγορᾶς εἶναι ἀκριβῶς ὁ περιορισμὸς τῶν κινδύνων θὰ ἀξίζει νὰ δοῦμε πὺς, συγκεκριμένα, ὁ καθενας ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτες ἢ ναυλωτές μπορεῖ νὰ κάνει χρῆση τῆς ἀγορᾶς αὐτῆς.

Ὁ Πλοιοκτητὴς:

— Ἐστω ὅτι σκέπτεται νὰ χρονοναυλώσει τὸ πλοῖο του γιὰ ἕνα χρόνο — στὴ σημερινὴ ἀγορὰ — ἀλλὰ δὲν μπορεῖ νὰ βρεῖ ἕνα κατάλληλο ναῦλο. Ἐστω ἐπίσης ὅτι ὑπολογίζει πὺς χρειάζεται δολ. 4.000 τὴν ἡμέρα γιὰ νὰ καλύψει τὰ ἐξοδὰ του καὶ τὸ κόστος τοῦ κεφαλαίου του, ποσὸ πού θὰ μπορούσε νὰ πετύχει σήμερα ἀν εὕρισκε μίαν κατάλληλη ναύλωση. Γιὰ νὰ προστατεύσει τὸν ἑαυτοῦ

τοῦ ἀπὸ πιθανὴ πτώση τῆς ἀγορᾶς καὶ νὰ ἐξασφαλίζει ἔτσι τὸ εἰσόδημα πού θὰ ἀπέφερε ἡ ναύλωση αὕτη πούλᾳ ἴσης ἀξίας ἀριθμὸ συμβολαίων στὴν προθεσμιακὴ ἀγορὰ πού ἀντιστοιχοῦν στὸ ποσὸ πού ἡ ναύλωση θὰ ἀπέφερε τὸ χρόνο αὐτό. Ἄν μέχρι τὴ στιγμὴ τῆς πραγματικῆς ἀπασχολήσεως τοῦ πλοίου ἡ ἀγορὰ πέσει, τότε τὸ κέρδος τοῦ ἀπὸ τὴν προθεσμιακὴ συναλλαγὴ τοῦ θὰ καλύψει τὴ ζημιὰ τῆς πραγματικῆς ναύλωσης καὶ ἀντίθετα.

— Ἄν ὁ πλοιοκτητὴς πιστεύει ὅτι ναυλαγορὰ στοὺς ἐπόμενους ἔξι μῆνες θὰ ἀνέβει, ἀντὶ νὰ ἀγοράσει κάποιο καινούργιο πλοῖο δὲν ἔχει παρὰ νὰ ἀγοράσει ἀντὶ 5% ἢ 10% τῆς ἀντίστοιχης ἐπενδύσεως, ἰσάξιο ἀριθμὸ προθεσμιακῶν συμβολαίων πού θὰ τοῦ ἐπιτρέψουν νὰ κερδίσει ἀπὸ τὴν ἀνοδο τῆς ἀγορᾶς.

Ὁ ναυλωτὴς/μεταφορέας:

— Ἐστω ὅτι κάποιος μεταφορέας ἀναλαμβάνει νὰ προμηθεύσει ἕνα πελάτη του μὲ 100.000 τόννους σιτηρὰ μέσα σὲ διάστημα ἑνὸς ἔτους — 25.000 τόννους ἀνὰ τρίμηνο. Γιὰ νὰ ἐξασφαλίζει κάποιον προγραμματικὸ κόστος καὶ νὰ περιορίσει τὸν κίνδυνο ἀπὸ τὴ διακύμανση τῆς ἀγορᾶς κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ χρόνου αὐτοῦ, χρησιμοποιεῖ τὴν προθεσμιακὴ ἀγορὰ ὡς ἐξῆς: Μὲ τρέχουσες τιμές ὑπολογίζει τὸ συνολικὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς πού ἔχει ἀναλάβει νὰ κάνει καὶ πούλᾳ ἴσης ἀξίας ἀριθμὸ συμβολαίων στὴν προθεσμιακὴ ἀγορὰ πού ἀντιστοιχοῦν στὸ ποσὸ τοῦ ναύλου πού προγραμματίζει νὰ πληρώσει κατὰ τὴν ἐκτέλεση τῆς μεταφορᾶς αὐτῆς. Μάλιστα γιὰ νὰ συνδυάσει σωστότερα τὸ χρονοδιάγραμμα τῶν ὑποχρεώσεών του μὲ τίς λήξεις τῶν προθεσμιακῶν συμβολαίων, διαίρει τὸ συνολικὸ κόστος μεταφορᾶς διὰ τοῦ 4 καὶ πούλᾳ ἀντίστοιχου ποσοῦ συμβόλαια μὲ λήξεις 3, 6, 9 καὶ 12 μῶν. Ἐτσι προστατεύεται ἀπέναντι στὸν κίνδυνο αὐξήσεως τοῦ κόστους καὶ μπορεῖ ἀνετα νὰ ἐξασφαλίζει ἐκ τῶν προτέρων τὸ ποσοστὸ κέρδους τοῦ καὶ κατὰ συνέπεια τὴν ἀνταγωνιστικότητά του.

Πρέπει νὰ σημειωθεῖ πὺς μὲ βάση τὸ δείκτη τὰ 1000, ἡ ἀξία ἐνὸς προθεσμιακοῦ συμβολαίου προβλέπεται νὰ εἶναι μᾶλλον δολ. 50.000 ἢ δὲ ἀγορὰ θὰ διαθέτει συμβόλαια λήξεως Ἰανουαρίου, Ἀπριλίου, Ὀκτωβρίου τοῦ ἐπομένου ἔτους. Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικὰ μὲ τὴ λειτουργία τῆς ἀγορᾶς αὐτῆς θὰ ἀνακοινωθοῦν πρὶν ἀπὸ τὴν ἀρχὴ τῆς συναλλαγῆς.

Τὸ βασικότερο ἴσως συμπέρασμα ἀπὸ τὴν προσπάθεια αὕτη εἶναι ὅτι οἱ θαλάσσιες μεταφορές θὰ ἔχουν — γιὰ πρώτη φορὰ — τὴν εὐκαιρία νὰ ἐκμεταλλεῖται ἕνα οἰκονομικὸ μηχανισμό πού ἔχει ἀποβῆ γιὰ πολλὰ χρόνια τόσο χρήσιμος σὲ ἄλλες ἀγορές.

Ἡ ἀξία τοῦ μηχανισμοῦ αὐτοῦ αὐξάνει περισσότερο τὴ στιγμὴ πού ἡ οἰκονομικὴ ἀσάθεια καὶ ὁ προβληματισμὸς, γιὰ τὸ μέλλον, πλήττουν τόσο ἐντονα τὴ διεθνή ναυτιλιακὴ οἰκονομία.

Φέτος συμπληρώνουμε:
ΔΕΚΑ χρόνια στήν Ναυλαγορά του
ΛΟΝΔΙΝΟΥ
ΕΠΤΑ χρόνια στήν **ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ**
καί σύνολον
ΤΡΕΙΣ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ πείρας
στόν Ναυτιλιακό Στίβο

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Άκτινοβολία καί Έμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX.: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Brought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

19 Rector Str.
Suite 2602
NEW YORK 10006
3442393/4/5
ITT 426799 BALF

Νηοψία έμπορικού πλοίου

Του κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, 'Αρχιπλοίαρχου Π.Ν. έ.ά.

Γιά νά έξακριβωθεί κατά πόσο ένα έμπορικό πλοίο όποιασδήποτε σημαίας έχει έχθρικό ή μή χαρακτηρήα ή μεταφέρει λαθρεμπόριο πολέμου ή ένεργεί διάσπαση ναυτικού άποκλεισμού ή μή, άπαιτείται ή έπίσκεψη ή καί ή έρευνα του άπό πολεμικό πλοίο του έμπολέμου Κράτους. 'Η ένεργεια αυτή όνομάζεται νηοψία.

Σκοπός συνεπώς της νηοψίας, είναι ό έλεγχος της άπό θαλάσσης έπικοινωνίας του έχθρου, ώστε νά έξασφαλισθεί ή παρεμπόδιση ή έξουδετέρωση των έξωτερικών ένισχύσεων, κάθε τομέως της άμυνας του, στους όποιους περιλαμβάνεται κατά κύριο λόγο καί ό οίκονομικός, ή κάμψη της αντίστασέως του καί ή ήττα.

'Η νηοψία άποτελεί νόμιμο δικαίωμα του έμπολέμου, ή προέλευση του όπίου πρέπει νά άναζητηθεί στους άρχαίους όπωσδήποτε χρόνους. Τό διεθνές όμως αυτό έθιμο έχει άναγνωρισθεί καί άπό τή νομολογία των δικαστηρίων διαφόρων Κρατών καί έχει περιληφθεί σάν βασική άρχή των κανόνων του ναυτικού πολέμου, σέ διάφορα παλαιά καί σύγχρονα νομικά κείμενα διεθνολόγων, σέ άνάλογους Κρατικούς Κώδικες κλπ.

'Αρχές ή διατάξεις περί νηοψιών συνταγόμε ειδικότερα στό Libro del Consolato del Mare του 14ου αιώνα, στίς Instruction του 'Ερρίκου θου του 1512, στή διεθνή συμφωνία της Tourna του 1047 μεταξύ Γαλλίας καί 'Ολλανδίας, στή Γαλλική Ordonnance του 1584 καί 1681 κλπ., ένω οι σχετικές σύγχρονες πηγές τόσο της περιόδου πρό του Α' Παγκοσμίου πολέμου, όσο καί μετά άπό αυτόν είναι πολυάριθμες. 'Ιδιαίτερα μνημονεύομε τή Διακήρυξη του Λονδίνου 1909, τίς U.S. Naval Instructions 1917, τό draft of the International Law Association on Maritime Neutralities 1928-1930, τό όποιο άναφέρεται σέ διάφορα ζητήματα ούδετερότητας στό κατά θάλασσα πόλεμο, τό German Prize Ordinance 1939, τό Βρετανικό Naval prize act, 1864 καί τίς British War staff instruction for defensively armed merchant ships 1915, τίς έκδόσεις

του U.S. NAVAL WAR COLLEGE σέ θέματα Διεθνούς Δικαίου, τόν 'Ιταλικό War Law του 1938, τίς Γαλλικές instruction του 1934, τό 'Ελληνικό (GEN 'Εγχειρίδ. Δημ. Διεθ. κατά θάλασσα Δικαίου καί Νηοψιών 1949 κ.α. Οι σύγχρονες ύπηρεσιακές έκδόσεις του Πολεμικού Ναυτικού διαφόρων Κρατών δίνουν έπίσης άνάλογες οδηγίες.

'Αποτελεί έπίσης ή νηοψία πολεμική πράξη, ή όποία άσκειται άκόμη καί σέ περίοδο έκεχειρίας. 'Ενεργείται δηλαδή άπό πολεμικά πλοία έπιφανείας ή ύποβρύχια, καθώς καί άπό πολεμικά άεροσκάφη, τά όποια συνήθως άποτελούν παραρτήματα του πολεμικού πλοίου, χωρίς αυτή ή προϋπόθεση νά είναι άπαραίτητη, άρκει τά άεροσκάφη νά έπιχειρούν σέ συνεργασία μέ τά πολεμικά πλοία. Νηοψία μπορούν νά έκτελέσουν, σέ σπάνιες περιπτώσεις καί παράκτιοι ναυτικοί καί στρατιωτικοί διοικητές, μέ πολεμικά ή άλλα Κρατικά πλωτά μέσα, τά όποια πιθανόν διαθέτουν, άκόμη δέ καί οι Λιμενικές καί Τελωνειακές άρχές, μέσα στό έθνικά λιμάνια ή παράκτιες περιοχές. Τήν άποψη αυτή δέχεται καί ή 'Ελλάς μέ τό νόμο ΔΡΜΑ/1913. 'Η έπίσκεψη καί ή έρευνα πρέπει νά γίνεται άπό πρόσωπα των πολεμικών αυτών πλοίων, τά όποια ένεργούν κατόπιν έντολής του Κυβερνήτη καί τά όποια συγκροτούν «όμάδα νηοψίας» μέ έπικεφαλής 'Αξιωματικό. 'Η σύνθεση της όμάδας άνήκει στή βούληση του Κυβερνήτη, είναι δέ δυνατή ή άντικατάσταση των 'Αξιωματικών μέ άνθυπαπιστές ή ύπαξιωματικούς, έφ' όσον ύπάρχει άδυναμία. 'Η όμάδα δικαιούται νά φέρει όπλισμό καί άνάλογα μέσα γιά τήν έκτέλεση του έργου της, όπως έπικοινωνίας μέ τό πολεμικό πλοίο κλπ.

'Η νηοψία ένεργείται μέσα στή γενική περιοχή του κατά θάλασσα πολέμου. Κατ' έξαίρεση έπιτρέπεται ή διεξαγωγή της καί στή χωρική θάλασσα ούδέτερου Κράτους, άκόμη καί στό άρχιπελαγικά καί έσωτερικά ύδατά του, έφ' όσον τό ούδέτερο Κράτος δέν μπορεί ή δέν άσκει άποτελεσματικά τά κυριαρχικά

κά του δικαιώματα, μέ άποτέλεσμα νά χρησιμοποιούνται οι ούδέτερες θαλάσσιες ζώνες παράνομα άπό ένα έμπόλεμο. Τότε ό αντίπαλος έχει τό γενικό δικαίωμα του μή σεβασμού της ούδετερότητας καί συνεπώς της ένεργείας νηοψίας.

Σέ νηοψία ύπόκεινται ειδικότερα όλα τά έμπορικά πλοία, άδιακρίτως έθνικότητας καί τύπου. 'Υπόκεινται δηλαδή τόσο τά έχθρικά καί έχθρικού χαρακτήρος, όσο καί τά ούδέτερα, καθώς καί τά έμπορικά πλοία της ίδιας έθνικότητας μέ τό πολεμικό πλοίο πού τήν ένεργεί. Δέν δικαιολογείται διάκριση μεταξύ Κρατικών έμπορικών πλοίων, τά όποια χρησιμοποιούνται γιά έμπορικούς ή μή σκοπούς καί ιδιωτικών, ούτε μεταξύ έπιβατηγών ή φορτηγών μεγάλου ή μικρού έκτοπίσματος κλπ. 'Η μόνη εξαίρεση πού έπιτρέπεται είναι ως πρός τά ούδέτερα Κρατικά πλοία, τά όποια χρησιμοποιούνται γιά μή έμπορικούς σκοπούς καί ως πρός τά έχθρικά καί ούδέτερα πολεμικά πλοία. Καί τά μέν καί τά δέν ύπόκεινται σέ νηοψία, τά πρώτα λόγω σεβασμού της ούδέτερης Κρατικής έξουσίας καί τά δεύτερα, δηλαδή τά πολεμικά, λόγω της φύσεώς τους.

'Ιδιαίτερες δυσχέρειες παρουσιάζει ή νηοψία έμπορικών πλοίων, τά όποια πλέουν σέ νηοπομπή ή συνοδεύονται άπό πολεμικά. 'Η παρουσία των άλλωδων πολεμικών περιπλέκει τό ζήτημα. 'Η διεθνής πρακτική έχει καθιερώσει όμως τίς έξής λύσεις.

'Εάν ή νηοπομπή άποτελείται άπό ούδέτερα έμπορικά πλοία καί έχθρικά πολεμικά δέν γεννάται ζήτημα νηοψίας, άλλα δικαιώματα στό αντίπαλο πολεμικό, προσβολής καί βυθίσσεως των ούδέτερων έμπορικών.

'Εάν ή νηοπομπή άποτελείται άπό έχθρικά έμπορικά πλοία καί ούδέτερα πολεμικά παραβιάζονται οι κανόνες ούδετερότητας άπό τό Κράτ. ε των συνοδών καί αυτό φέρει διενή εύθύνη καί τίς συνέπειες της ένεργείας του. Τά έχθρικά πάντως έμπορικά πλοία ύπόκεινται σέ καταστροφή ή σύλληψη άπό τά πολεμικά του αντίπαλου Κράτους. Ζήτημα

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
394.3691
394.3548
394.2129

PRIV.: T. Contogeorgis 443059
Direct: (541) 112550
E. Andresen 367115

Capt. G. LOGOTHETIS
Direct: 443869
Home: 3116632

νηοψίας συνεπώς και πάλι δεν γεννάται.

Εάν η νηοπομπή αποτελείται από ούδετε-ρα έμπορικά και πολεμικά πλοία της ίδιας εθνικότητας με τα έμπορικά, δεν επιτρέπεται η ένεργεια νηοψίας από πολεμικό του έμπο-λεμου, τό όποιο όμως δικαιούται νά ζητήσει πληροφορίες από τόν Διοικητή της Νηοπο-πής ως πρός τά πλοία τά όποια συνοδεύει, τά φορτία τους και γενικώς τίς πληροφορίες τίς όποιες πιθανό νά άποκτούσε με τή νηο-ψία. Εάν όμως ο Διοικητής άρνηθεί νά δώσει τίς πληροφορίες, τό πολεμικό του έμπέλε-μου δικαιούται νά κάνει νηοψία, έκτός εάν ο Διοικητής της νηοπομπής άρνηθεί και αυτήν ή άντισταθεί βιαίως, όποτε ο Κυβερνήτης του πολεμικού του έμπολέμου Κράτους τήν άναστέλει και αίτεί όδηγίες από τήν προΐ-σταμένη του έπιχειρησιακή άρχή, ή όποια έ-νεργεί άνάλογα με τίς διεθνείς σχέσεις της χώρας και τίς διπλωματικές όδηγίες.

Εάν η νηοπομπή αποτελείται από ούδετε-ρα έμπορικά πλοία και από ούδέτερα πολεμι-κά, τά όποια όμως φέρουν διαφορετική ση-μαία από τά έμπορικά της νηοπομπής, δεν έ-νεργείται άμέσως νηοψία, αλλά ο Κυβερνή-της του πολεμικού του έμπολέμου Κράτους δικαιούται νά ζητήσει από τό Διοικητή της νηοπομπής τήν έγκατάλειψη της συνοδείας, ώστε μετά από αυτήν, νά εκτελέσει νηοψία. Εάν ο Διοικητής άρνηθεί, ο Κυβερνήτης του πολεμικού άναφέρεται στή προΐσταμένη έπι-χειρησιακή άρχή γιά όδηγίες όπως προη-γουμένως.

Τά έχθρικά τέλος έμπορικά πλοία, άνεξάρ-τητα εάν πλέουν μαζί με ούδέτερα έμπορικά και με συνοδεία έχθρικών ή ούδετέρων πο-λεμικών πλοίων, ή συνοδεία μικτή, υπόκειν-ται σέ καταστροφή ή σύλληψη και συνεπώς δεν γεννάται ως πρός αυτά ζήτημα νηοψίας. Η νηοψία ένεργείται με διαδικασία, ή ό-ποια άρχίζει με τήν άνακοπή του πλοίου του έμπορικού πλοίου, από τό πολεμικό πού τήν ένεργεί και συνεχίζεται με έπίσκεψη και έ-ρευνα ή και έκτροπή του πλοίου.

Κατά τήν άνακοπή του πλοίου τό πολεμικό πλοίο προσκαλεί τό έμπορικό νά κρατήσει τίς μηχανές του, άφού προηγουμένως έχει ύψώσει όπωσδήποτε τή πολεμική του ση-μαία. Η πρόσκληση γίνεται με τόν ασύρματο με διεθνή κώδικα ή με φωνή ή με όρατή διε-θνή συνεννόηση ή και με όποιοδήποτε άλλο πρόσφορο, αλλά βέβαιο τρόπο. Εάν τό έμ-πορικό δεν συμμορφωθεί, βάλλεται από τό πολεμικό πλοίο άσφαιρη βολή στή πλώρη του και τελικά ένσφαιρη, μέχρις ότου τό έμ-πορικό κρατήσει ή καταστραφεί. Έφ' όσον καταστραφεί, τό πολεμικό πλοίο δεν φέρει καμία ποινική, άστική ή διοικητική εύθύνη. Εάν τό έμπορικό πλοίο είναι έχθρικό, δι-καιούται και νά άμυνθεί, αλλά φέρει τό κίν-δυνο της ένεργείας του. Εάν τό έμπορικό

πλοίο είναι ούδέτερο ύποχρεώνεται νά ύψώ-σει τή σημαία του και νά άναφέρει τά διακρι-τικά στοιχεία έξατομικεύσής του. Εάν τό πλοίο δεν είναι έμπορικό αλλά ούδέτερο πο-λεμικό, ύψώνει άπαραιτήτως τήν πολεμική σημαία, ή δέ διαδικασία νηοψίας τελειώνει ά-μέσως.

Έφ' όσον πρόκειται περί έμπορικού πλοίου, άκολουθεί άπαραιτήτως έπίσκεψη και έρευνα, έκτός εάν ο Κυβερνήτης του πο-λεμικού, πού κάνει τήν νηοψία, διαμορφώσει γνώμη και πεισθεί ότι τό έμπορικό πλοίο δεν είναι έπιλήψιμο ή ύποπτο, όποτε άφήνεται έ-λεύθερο νά συνεχίσει τόν πλοίο.

Η ομάδα νηοψίας κάνει σύγκριση της ταυ-τότητας του πλοίου, με Διεθνή Νηογνώμονα και έλεγχο των ναυτιλιακών του έγγραφων, γιά διαπίστωση των λιμένων άπόπλου/ κατά-πλου, ίθαγενείας του πλοιοκτήτη ή συμ-πλοιοκτητών, του πληρώματος και έπιβα-τών, είδους/προορισμού του φορτίου, ίθαγε-νείας, κατοικίας ή τόπου έμπορίας των ίδιο-κτητών του φορτίου, βεβαίως δέ της εθνικό-τητας του πλοίου, του τύπου του κλπ.

Η εξέταση των ναυτιλιακών εγγράφων έ-πιτρέπεται νά συμπληρωθεί με έρευνα του πλοίου, καθώς και με διοικητική εξέταση ή προανάκριση. Τουτό, διότι ενώ τά έγγραφα του πλοίου έχουν θέση πλήρους άποδείξεως έναντίον του, ή κανονικότητά τους δεν ένερ-γεί και σάν πλήρης άπόδειξη ύπέρ του.

Ο Πλοίαρχος του έμπορικού πλοίου, οί 'Αξιωματικοί, τό πλήρωμα και οί έπιβάτες του είναι ύποχρεωμένοι νά άπαντήσουν σέ έρωτήσεις, οί όποιες τούς ύποβάλλονται ά-πό τόν έπικεφαλής άξιωματικό της ομάδας νηοψίας, με διαδικασία διοικητικής εξέτασε-ως ή προανακρίσεως κατά τούς δικονομι-κούς τύπους του Κράτους του πολεμικού πλοίου.

Έφ' όσον σπουδαίοι λόγοι δεν έπιτρέ-πουν τή διαμόρφωση σαφούς γνώμης κατά τήν έπίσκεψη και έρευνα, είναι δυνατό νά διαταχθεί από τό πολεμικό πλοίο και ή έ-κτροπή του πλοίου του έμπορικού. Έκτροπή πλοίου διατάσσεται ειδικότερα, έφ' όσον ή έ-ξέταση των ναυτιλιακών εγγράφων, ή ή έ-ρευνα ή ή διοικητική εξέταση ή ή προανάκρι-ση όδήγησε σέ βάσιμες ύπονοιες γιά τήν έ-νοχοποίηση του έμπορικού, οί όποιες όμως δεν έθεμελιώσαν και νόμιμη ένεργεια συλ-λήψεώς του. Επίσης διατάσσεται, έφ' όσον έπιχειρησιακοί λόγοι άνάγκης δεν έπιτρέ-πουν τήν άνάληψη ή όλόκληρωση της εξέτά-σεως ή έρευνας στή θέση της άνακοπής του πλοίου ή έφ' όσον τό έμπορικό πλέει μέσα στήν άμεση περιοχή ναυτικών έπιχειρήσεων ή πλοίων της και σέ άλλες συναφείς σπου-δαίες περιπτώσεις.

Κατά τήν έκτροπή του πλοίου, τό έμπορικό πλοίο διατάσσεται νά πλεύσει σέ όρισμένο

λιμάνι ή θέση με συνοδεία του από τό ίδιο ή άλλο πολεμικό, ή χωρίς συνοδεία ή και με τή παρουσία ένόπλου φρουράς επάνω σέ αυτό κατά τή κρίση του Κυβερνήτη του πολεμι-κού. Εάν τό έμπορικό πλοίο δεν συμμορφω-θεί με τή διαταγή της έκτροπής του πλοίου, έ-πιτρέπεται ή σύλληψη του ή έφ' όσον άντι-σταθεί επιτρέπεται ή χρήση βίας έναντίον του από τό πολεμικό ή και ή καταστροφή του.

Η έκτροπή του πλοίου και ή εκτέλεση της νηοψίας σέ ούδέτερο λιμάνι ή σέ θαλάσσια ζώνη κυριαρχίας ούδέτερου κράτους άπαγο-ρεύεται, έκτός εάν λόγοι έκτακτης άνάγκης, όπως δυσμενών καιρικών συνθηκών, βλα-βών κλπ. συνηγορούν γιά μιá τέτοια ένερ-γεια, αλλά πάντοτε κατόπιν άδείας του ούδέ-τερου κράτους. Η παραμονή τότε του έμπο-ρικού πλοίου στό ούδέτερο λιμάνι είναι δυ-νατό νά παραταθεί μέχρις ότου εκλείψουν οί λόγοι, οί όποιοι επέβαλαν τήν εκεί νηοψία ή μέχρις ότου άποφανθεί Δικαστήριο του ού-δέτερου Κράτους.

Αποτέλεσμα της νηοψίας είναι είτε ή εγ-κριση γιά συνέχιση του πλοίου του έμπορικού, είτε ή σύλληψη του, είτε ή κατάσχεση ή κα-ταστροφή μόνο του φορτίου, είτε ή κατα-στροφή του πλοίου και του φορτίου.

Εάν τό έμπορικό πλοίο κριθεί έπιλήψιμο ύπόκειται σέ σύλληψη. Έφ' όσον ή σύλληψη ένεργηθεί μετά από έκτροπή πλοίου, λογίζε-ται σάν νά έχει άρχίσει τά βλαπτικά γιά τό έμπορικό πλοίο άποτελέσματα, λόγω της κα-θοδηγήσεώς του κατά τό πλοίο, με τήν έ-κτροπή της πορείας από τήν άποστολή του.

Έφ' όσον όμως μικρό μόνο μέρος του φορτίου κριθεί έπιλήψιμο είναι δυνατή ή κα-τάσχεση μόνο αυτού του μέρους ή και ή κα-ταστροφή του, έφ' όσον ύπάρχει κίνδυνος βλάβης ή άλλοιώσεώς του ή και άδυναμία μεταφοράς. Βασική όμως προϋπόθεση είναι νά δοθεί τό φορτίο αυτό από τό Πλοίαρχο του έμπορικού με τή βούλησή του, ή δέ προ-σφορά νά γίνει δεκτή από τόν «έπισκεπτόμε-νο» 'Αξιωματικό, διότι σέ αντίθετες περιπτώ-σεις επιτρέπεται ή σύλληψη του έμπορικού πλοίου.

Σέ κατάσχεση ύπόκειται τέλος τό έμπορι-κό πλοίο έφ' όσον διαπιστωθεί κατά τή νηο-ψία ότι συμμετέχει στίς έχθροπραξίες με τό μέρος του έχθρού ή ένεργεί σάν βοηθητικό των έχθρικών ένόπλων δυνάμεων ή διεξάγει ναυτικές έπιχειρήσεις όποιασδήποτε μορ-φής άκόμη και συλλογής πληροφοριών, ή εί-ναι έξοπλισμένο και ύπάρχει βάσιμος λόγος και θεωρείται, ότι ο όπλισμός του έχει χρησι-μοποιηθεί κατά των αντίπαλων δυνάμεων, ή άντιστέκεται ένεργά στή διαταγή εκτελέσε-ως νηοψίας ή έκτροπής πλοίου ή άρνείται νά κρατήσει τίς μηχανές, παρά τήν λήψη διατα-γής από τό πολεμικό πλοίο.

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS

221504 TSOKALIS

Telexes: 23867 OR 21017 FAROS · AR

23625 ARGO · AR.

Tucuman 359 · 5th Floor

1049 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 · 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS · GREECE

PHONES: 4132998 · 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άριθ. 1025/1984

Δικαστής: Ί. Χαμηλοθώρης

Δικηγόροι: Π. Μαυρογιάννης, Γ. Μωράτης, Γ. Λάτσης, Κ. Αγγέλης, Ί. Λυμπερόπουλος.

Άναγκαστικός πλειστηριασμός λιβεριανού πλοίου — Ίδιωτικό διεθνές δίκαιο ναυτικών προνομίων — Άπαιτήσεις από την πώληση εφοδίων στο πλοίο — Δέν εξασφαλίζονται μέ ναυτικό πρόνομο — Άνεπίτρεπτη ή κατάταξη άλλοδαπου Δημοσίου γιά φόρους.

Ή γένεση, ύπαρξη, έκταση και διάρκεια των ναυτικών προνομίων ρυθμίζεται από τό δίκαιο της σημαίας του πλοίου. Ή σειρά όμως της κατάταξής τους από τη lex fori.

Έξοδα συντηρήσεως του πλοίου στο τελευταίο λιμάνι είναι όσα γίνονται από τον κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι κατασχέσεως γιά νά διατηρήσει την οικονομική του αξία και την ικανότητα εκπληρώσεως του προορισμού του.

Είναι ανεπίτρεπτη ή κατάταξη φορολογικής άπαιτήσεως άλλοδαπου Δημοσίου στο πλειστηρίασμα άλλοδαπου πλοίου που εκπλειστηριάστηκε στην Ελλάδα.

Έπειδή, αϊ υπό κρίσιν άνακοπαι των άναγγελθέντων και μη καταταγέντων δανειστών, 1) έν Dubai των Ήνωμένων Άραβικών Έμιράτων έδρευούσης εταιρίας «W.S.» και 2) Λιβεριανού Δημοσίου κατά του συνταγέντος υπό της συμβολαιογράφου Άθηνών «B.M.» ως επί του πλειστηριασμού υπαλλήλου, ύπ' αριθμ. 3679/11.8.83 πίνακος κατάταξής επί του πλειστηριάσματος του εκπλειστηριασθέντος άναγκαστικώς έν Πειραιϊ την 10.7.83 υπό λιβεριανήν σημαίαν φορτηγού πλοίου «Ε», πλοιοκτησίας της καθ' ής ό πλειστηριασμός όφειλέτιδος εταιρίας «C.R. B.S.», δια των όποιων δώκεται ή άκύρωση του ως άνω πίνακος, ή άποβολή των καταταγέντων εις αυτόν δανειστών και ή κατάταξις των άνακοπυουσών κατά τάς έν ταϊς άνακοπαις ειδικώτερον έκτιθέμενα, νομοτύπως και έμπροθέσμως ήσκήθησαν (άρθρ. 979 Κ.Πολ.Δ.). Όθεν, αύται αίτινες συνεκδικαστέαι τυγχάνουν διά την πρόδηλον μεταξύ των συνάφειαν (31, 246 Κ.Πολ.Δ.), δέον όπως έρευνηθούν περαιτέρω κατά τό παραδεκτόν και βάσιμον των λόγων των.

Έπειδή, είναι μέν άληθές ότι τά ναυτικά προνόμια είναι έμπραγματόν φύσεως και ως έκ τούτου, κατ' έφαρμογήν του άρθρ. 9 ΚΙΝΔ, ταύτα κρίνονται ως προς την γένεσιν, την ύπαρξιν, την έκτασιν και την διάρ-

κειαν αυτών υπό του δικαίου της σημαίας του πλοίου. Ή σειρά όμως κατάταξής αυτών άποτελεί ύλην του δικονομικού δικαίου και ως έκ τούτου κρίνεται κατά τό δίκαιον του τόπου της έκτελέσεως (lex fori) (Βλ. Μ π ρ ί ν ι α, Άναγκ. Έκτέλ. Παραγρ. 632α, σελ. 2061, Έφ. Πειρ. 556/80, Πειρ.Ν. 2.565 Έφ. Άθ. 682/75 Άρμ. 29, 248, Έφ. Άθ. 1063/74 ΝοΒ 22, 524, Δ. 6, 98, Έφ. Άθ. 4384/74 Άρμ. 29,40). Έξ άλλου, συμφώνως προς τό άρθρ. 205 ΚΙΝΔ, είναι προνομιοϋχοι επί του πλοίου και του ναύλου κατά την κατωτέρω τάξιν μόνον αϊ άκόλουθοι άπαιτήσεις: α) τά δικαστικά έξοδα τά γενόμενα προς τό κοινόν συμφέρον των δανειστών, τά βαρύνοντα τό πλοϊόν τέλη και δικαιώματα, οϊ συναφείς προς την ναυσιπλοΐαν φόροι, ως και τά από του κατάπλου του πλοίου εις τον τελευταϊον λιμένα έξοδα φυλάξεως και συντηρήσεως, β) αϊ έκ της συμβάσεως εργασίας πηγάζουσαι άπαιτήσεις του πλοιαρχου και του πληρώματος, ως και τά έκ της ναυτολογήσεως αυτών δικαιώματα του ΝΑΤ, γ) τά έξοδα και αϊ άμοιβαι λόγω έπιθαλασσιου άρωγής, διασώσεως και ναυαγιαίρεσεως, δ) αϊ λόγω συγκρούσεως ή προσκρούσεως πλοίων όφειλόμεναι άποζημιώσεις εις τά πλοία, τούς επιβάτας και τά φορτία.

Έν προκειμένω ή άνακόπτουσα εταιρία «W.S.» επιδιώκει διά της ένδίκου άνακοπής της την προνομιακήν κατάταξιν της διά ποσόν 2.946.851 δρχ. πρό των κα' ών επί του πλειστηριάσματος του εκπλειστηριασθέντος άναγκαστικώς έν Πειραιϊ την 10.7.83 υπό λιβεριανήν σημαίαν φορτηγού πλοίου «Ε», ισχυριζόμενη ότι διά τό ποσόν τούτο έχει άπαίτησιν κατά της κα' ής ό πλειστηριασμός όφειλέτιδος εταιρίας «C.R.B.S.», προερχομένην έκ της πωλήσεως προς αυτήν τροφοεφοδίων και εφοδίων γενικής καθαριότητας κατά την παραμονήν του έν λόγω πλοίου της εις τούς λιμένας Khoramsar, Fujairah και Dubai, την όποιαν άνήγγειλε νομίμως και έμπροθέσμως, πλην έσφαλμένως ή επί του πλειστηριασμού υπάλληλος Σ/φος Άθηνών και «B.M.» δέν κατέταξε προνομιακώς εις τον άνακοπτόμενον πίνακα πρό πάσης άλλης άπαιτήσεως. Όπως όμως έχουσα ή άνακοπή αύτη είναι άπορριπτέα, ως μη νόμιμος, άφού υπό τό προεκτεθέν περιεχόμενον ή ως άνω άπαίτησις εις ουδεμίαν έμπίπτει τάξιν ναυτικών προνομίων, ειδικώτερον δέ ουδόλως δύναται νά λεχθί ότι έμπίπτει εις την έννοϊαν των έξόδων συντηρήσεως εις τον τελευταϊον λιμένα ως φαίνεται νά υποστηρίξη ή άνακόπτουσα -οια νοοϋνται πάντα όσα δαπανώνται από του κατάπλου του πλοίου εις τον λιμένα της κατασχέσεως, ι-

να τούτο, διά των επιφερομένων, άναγκαιών δ' ως έκ της έν γένει κατάστάσεως του έπισκευών, διατήρησης την οικονομικήν του αξίαν και την ικανότητα εκπληρώσεως του προορισμού του (Α.Π. 75/65, ΝοΒ 13, 822, Έφ. Πειρ. 1402/81, 948/81, ΕΝΔ 10, 149, 151) — ούτως ώστε νά δικαιολογηται ή κατάταξις της εις τον έπιμαχον πίνακα πρό των καταγεσών άπαιτήσεων των κα' ών ή συμμέτρως μετ' αυτών, έκ των όποιων, ή της πρώτης έξ αυτών τυγχάνει ένυποθήκος και των λοιπών πηγάζουν έκ των συμβάσεων ναυτολογήσεως των επί του πλειστηριασέντος πλοίου.

Έπειδή, καθ' ή διδάσκεται, οϊ συνταγματικοί, φορολογικοί, διοικητικοί, διαδικαστικοί, ποινικοί, άστυνομικοί νόμοι και οϊ έν γένει φέροντες την σφραγίδα του δημοσίου δικαίου είναι πάντοτε της άποκλειστικής άρμοδιότητος της LEX FORI, περιοριζομένης της έκτάσεως των άποτελεσμάτων των εις τό έδαφος της εκδόσεως τούτους πολιτείας (καθαρώς χωρικοί νόμοι) (Βλ. σχετ. Μ α ρ ι δ ά κ η, ιδ. δ.δ., τόμ. α' παραγρ. 24, σελ. 291 έπ. Σ τ ρ ε ί τ Β ά λ λ η ν δ α, 'Ιδ. δ.δ. τ.α' παραγρ. 15, σελ. 329, 'Ι ω ά ν. Σ π υ ρ ο π ο υ λ ο υ εις ΕΕΝ 18, 1 έπ. Β Α Τ Ι Φ Φ Ο Λ, DROIT INTERNATIONALE PRIVE (1967), άρι. 254, σελ. 291). Έντεδεν παρέπεται ότι είσπραξις έν Έλλάδι φόρων άλλοδαπου δημοσίου βεβαιωθέντων υπό άρμοδιον όργάνων του, ως και ή εις τό αυτό άποτέλεσμα καταλήγουσα κατάταξις φορολογικής άπαιτήσεως άλλοδαπου δημοσίου επί του πλειστηριάσματος άναγκαστικώς εκπλειστηριασθέντος έν Έλλάδι πλοίου, τυγχάνει ανεπίτρεπτος. Έν προκειμένω, τό άνακόπτον Λιβεριανόν Δημόσιον επιδιώκει διά της υπό κρίσιν άνακοπής του την επί του πλειστηριάσματος του προμνημονευθέντος πλοίου προνομιακήν κατάταξιν του διά νομίμως και έμπροθέσμως άναγγελθείσαν, πλην μη καταταγείσαν άπαίτησιν του κατά της όφειλέτιδος πλοιοκτητρίας του ως άνω πλοίου, άναφερομένην εις βεβαιωθέντας υπό των άρμοδιων όργάνων του εις βάρος της τελευταίας συναφείς προς την ναυσιπλοΐαν φόρους, τέλη και δικαιώματα και έντεϋθεν προτασσομένην της ένυποθύκου τοιαύτης της καθ' ής ή άνακοπή, ήτις κατετάγη, συνολικού ποσού 39.152.23 δολλαρίων Η.Π.Α. ίσαζίου δρχ. 3.288.787. Υπό τοιοϋτον όμως περιεχόμενον ή άνακοπή αύτη είναι, έν όψει των έν άρχή της παρούσης σκέψεως εκτεθέντων, άπορριπτέα ως μη νόμιμος, άφού ή επιδιωκομένη κατάταξις της έκ φόρων προεκτεθείσης άπαιτήσεως του άνακόπτοντος των φορολογικών νόμων της Λιβεριανής πολιτείας, τούθ' όπερ όμως τυγχάνει, λόγω της, ως προείρηται, φυσικής χωρικής άρμοδιότητος των νόμων τούτων, ανεπίτρεπτος.

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

TEGNO 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.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΩΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ:

Προφύσιο εύθυγράμμου διαμήκους ροής θαλασσίου ύδατος

Στήν έρευνα γιά νέους τρόπους και μέσα εξοικονόμησης καυσίμων γιά τά έμπορικά πλοία, μιά ενδιαφέρουσα συνεισφορά γίνεται από τά προφύσια εύθυγράμμου και διαμήκους ροής του θαλασσίου ύδατος. Σχεδιασμένα έτσι ώστε να καλλιστερεύουν και τελειοποιούν τη ροή του θαλάσσιου νερού προς τη προπέλα, αποτελούν έφευρεση του Dr. Ing. H. Schneekluth, καθηγητή στο Πολυτεχνείο Aachen.

Η πρώτη εγκατάσταση και επιτυχής δοκιμή αυτού του τύπου προφυσίου, έχει γίνει από τά ναυπηγεία της Όμοσπονδιακής Γερμανίας THYSSEN NOORDSEEWERKE στο πλοίο «AMADO», τό οποίο είναι ένα πλοίο έμπορευματοκιβωτίων, έκτοπίσματος 12.997 τόννων της εταιρίας OLTMAN MANAGEMENT GMBH.

Η μονάς - προφύσιο συνίσταται από δύο αγωγούς σωληνωτούς ήμιδακτύλιους και ήμικύκλιους στο σχήμα προφυσίου. Γιά κάθε πλοίο απαιτούνται δύο τέτοια προφύσια και τοποθετούνται στις δύο πλευρές του σκελετού της πρύμης, μπροστά από τη προπέλα, και φθάνουν, άρχίζοντας περίπου από τό κέντρο της γραμμής του άξονα, μέχρι τό ανώτερο σημείο — επίπεδο των άνω άκρων των πτερυγών της προπέλας. Ο όμοιόμορφος σχεδιασμός της στενής διόδου του προφυσίου, προς τό διπλάσιο μέρος και τά τέλεια εύνοϊκά όμαλά επίπεδα, σταθεροποιούν τις μεταβαλλόμενες αναλογίες της ροής και πιέσεως του ύδατος επάνω στη προπέλα, πού προκαλούνται από τό βύθισμα του πλοίου, τη ταχύτητα και της ναυπηγικές γραμμές της πρύμης.

Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την εξοικονόμηση ένεργείας και οικονομία στη κατανάλωση καυσίμων, πού άνέρχεται σε 12% της όλικής κατανάλωσης. Τό ποσοστό αυτό της οικονομίας ποικίλει και εξαρτάται από τις ναυπηγικές γραμμές της πρύμης, τη πληρότητα του πλοίου, τό βύθισμα, τη διαγωγή (TRIM), τις στροφές της προπέλας και τη ταχύτητα του πλοίου. Τό προφύσιο αυτό αναπτύσσεται τό μέγιστο της αποτελεσματικότητός του σε ταχύτητες από 12 έως 18 κόμβους και έχει μιά θετική επίρροή στους κραδασμούς πού προκαλούνται από τη προπέλα και μεταφέρονται στη πρύμη και σε όλο τό σκάφος. Κατά τις δοκιμές παρατηρήθηκαν και καταγράφη αισθητή μείωση των κραδασμών.

Στις πλείστες των περιπτώσεων, γιά να αποφασισθεί ή όλη διάταξη και κατασκευή των προφυσίων είναι επαρκές να γνωρίζουμε τά δεδομένα της προπέλας, τη διάταξη των ναυπηγικών γραμμών και τη πληρότητα της πρύμης. Σπουδαίες παράμετροι στην αποτελεσματική διευθέτηση των προφυσίων είναι οι γωνίες τους προς τό όριζόντιο επίπεδο και ή διαφορά στη τοποθέτηση των γωνιών, στην άριστερή και δεξιά πλευρά του ανοίγματος του προφυσίου προς τά επίπεδα της μέσης του πλοίου. Τό προφύσιο δέν έμποδίζει τις εργασίες συντήρησης και έπισκευών στη προπέλα ή και στο τελικό άξονα κατ'τους δεξαμενισμούς του πλοίου.

Στή προκατασκευασμένη κατασκευή των διαφόρων τμημάτων του πλοίου σε διάφορα εργοστάσια ή ναυπηγεία και τη τελική συναρμολόγηση των διαφόρων τμημάτων του πλοίου σε ένα και τό αυτό ναυπηγείο, ειδική προσοχή πρέπει να δίδεται κατά τις ηλεκτροσυγκολήσεις ώστε να επιτευχθεί όμαλή επιφάνεια πρύμης πού αποκλείει τό σχηματισμό ρεύματος αντίθετου προς τόν πλοΐ του πλοίου, καθώς και ή δημιουργία άκμών και αιχμών πάνω στην επιφάνεια της πρύμης και γενικά όλου του σκάφους. Έάν ό σκελετός της πρύμης είναι από σφυρηλατημένο σίδηρο (CAST IRON) με ηλεκτροσυγκολλημένη κατασκευή, οι πετυχημένες κολλήσεις και συνδέσεις δέν παρουσιάζουν προβλήματα δημιουργίας αντίστάσεων στο νερό κατά τη πρόωση του πλοίου. Συνήθως περιορισμένες έσωτερικές ένισχύσεις και ένδυναμώσεις του σκελετού της πρύμης στη περιοχή της συναρμολόγησης είναι επαρκείς ώστε να μη χρειάζονται έξωτερικές ένισχύσεις οι οποίες όπωσδήποτε θα δημιουργούσαν προβλήματα στα προφύσια αφού θα είχαν τοιούτοτρόπως σχηματισμούς ρευμάτων αντίθετα προς τόν πλοΐ.

Η εγκατάσταση των προφυσίων αυτόν δέν δημιουργεί προβλήματα στο τουνέλι του άξονα της προπέλας ή στην εύθυγράμμιση του άξονα. Αυτά άποφεύγονται με την καλή κατασκευή και εγκατάσταση των προφυσίων. Η κατασκευή των δύο προφυσίων χρειάζεται χρόνο όλίγων έβδομάδων. Η συναρμολόγηση και τοποθέτησή τους στα ναυπηγεία απαιτεί χρόνο μόνο μερικών ήμερών. Η απόσβεση του κόστους κατασκευής και εγκατάστασης των δύο προφυσίων, απαιτεί λιγώτερο από δύο τρεις μήνες, κάτω από όμαλές συνθήκες λειτουργίας του πλοίου.

Η άρχική πείρα από την απόδοση των προφυσίων πού τοποθετήθηκαν στο πλοίο «AMADO», ένθαρρύνουν την επέκταση της τοποθέτησης σε άλλα πλοία.

Προϋπόθεση πάντως γιά την εγκατάσταση των προφυσίων είναι τό γυάλισμα της προπέλας, άμμοβολή της πρύμης του σκάφους μέχρι διαστάσεων SA 2 1/2 και χρωματισμός με τό νέο σύστημα SPC. Με αυτές τις προϋποθέσεις, κατά τό πειραματικό στάδιο ύπολογίστηκε εξοικονόμηση ένεργείας μέχρι 12%, σε σχέση με τις στροφές. Αυτός ό ύπολογισμός βγαίνει από τη σύγκριση των αποτελεσμάτων πού κατεγράφησαν κατά τις δοκιμές ταχύτητας κατά την ναυπήγηση του πλοίου και κατά τις δοκιμές μετά την τοποθέτηση των προφυσίων.

Σύμφωνα με πληροφορίες των πλοιοκτητών του «AMADO», ένα ταξίδι στην Έρυθρά θάλασσα με πλήρες φορτίο, και με τά δύο προφύσια σε λειτουργία, είναι βέβαιοι ότι θα δείξει έκτενέστερα τά ενδιαφέροντα αποτελέσματα της καλής λειτουργίας και της κερδοφόρου απόδοσής τους.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

ΧΡ. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

Chartered Engineer, CEI, London
Διπ/χος Ήλ/γος Μηχ/ος, Μονάχου
Πτυχιούχος Ναυτιλιακών, Λονδίνου

CLAIMS

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

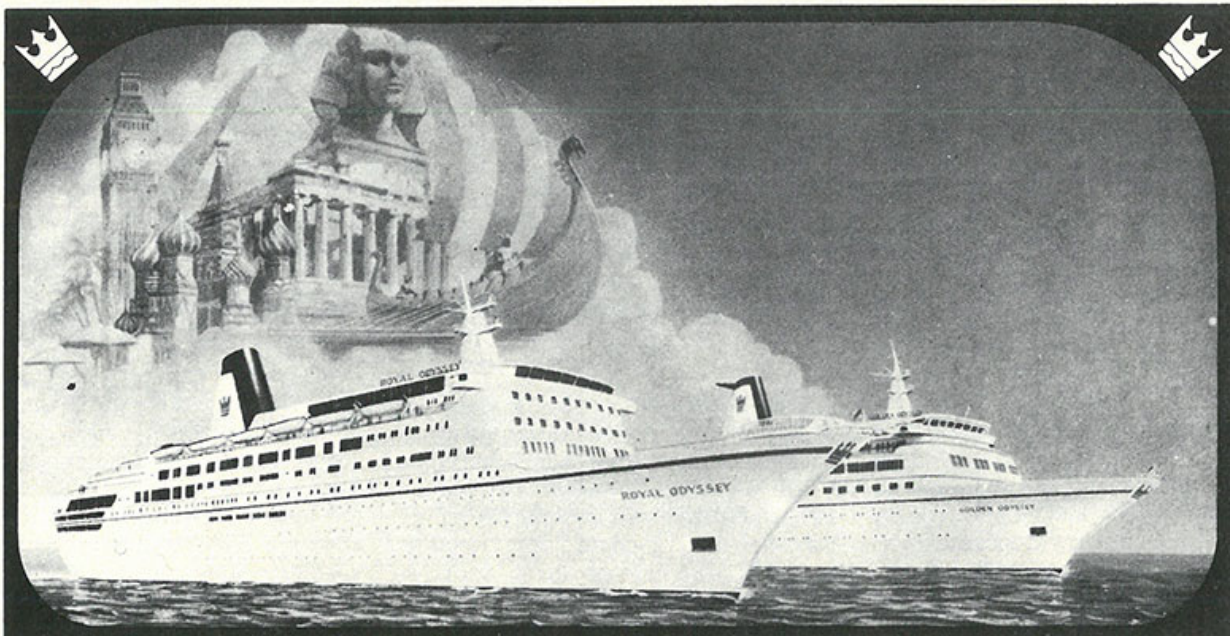
ΜΕΛΕΤΕΣ — ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Fellow of
The Institute of Marine Engineers, London
Member of
The Royal Institution of Naval Architects, London

Τεχνικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος

Τηλ. 4178181 — ΤΧ: 241015 CRIS GR.

B.O. Box 80347, Πλάτωνος 12, Πειραιώς



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises



THE HELLENIC PRESENCE IN SINGAPORE & MALAYSIA DAY & NIGHT

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

DIRECTORS:

CAPT JOHN A GOROS (Hellene)

GOPALAN MUKUNNAN (Singaporean)

*SHIPPING AGENTS FOR: LINERS, TRAMPS, TANKERS & PASSENGERS *
CUSTOMS, FORWARDING, TRANSPORT & TRAVEL AGENTS * BUNKERS
SUPPLIERS * CREWING AGENTS * REPRESENTATIVES FOR DRYDOCKS &
REPAIRS * SURVEYORS & CONSULTANTS * P & I CORRESPONDENTS *
ATTENDING TO LEGAL & TECHNICAL MATTERS **

OFFICE ADDRESS:
02-179 UNION BUILDING
TRAS STREET
SINGAPORE 0207.
TEL: 2249583, 2249557

CABLES: "OLYMPISHIP"
TELEX: RS 23810 OLYMIC
A.O.H. TEL: 4816919

POSTAL ADDRESS:

P.O. BOX NO: 1024,
MAXWELL ROAD,
SINGAPORE 9020.

"BRANCHES ALL OVER MALAYSIA"



ΓΑΛΛΙΑ

Αύξηση εξαγωγών

Κατά τό 1983 οι εξαγωγές εμπορευμάτων από τούς Γαλλικούς λιμένες παρουσίασαν αύξηση κατά 3,5 εκατομ. τον., ποσοστό 8% και έφθασαν τούς 47,3 εκατομ. τον. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στα δημητριακά πού ή εξαγωγή τους αυξήθηκε κατά 3,7 εκατομ. τον. ποσοστό 38% και έφθασαν τούς 13,2 εκατομ. τόννους. Τά άγροτικά προϊόντα, τά λιπάσματα, τά χημικά και τά βιομηχανοποιημένα προϊόντα αυξήθηκαν επίσης άλλα σε πολύ μικρότερα ποσοστά.

Αντίθετα οι εισαγωγές διά τών Γαλλικών λιμένων παρουσίασαν μείωση κατά 10% φθάνοντας τούς 149 εκατομ. τον. έναντι τών 165,5 εκατομ. τον. τού 1982. Η πώση αυτή οφείλεται στη μείωση εισαγωγής πρώτων ύλων γενικών και πετρελαίου ειδικότερα. Έτσι τό πετρέλαιο π ύ εισήχθη τό 1983 έφθασε μόλις τά 68,8 εκατομ. τον. δηλαδή κυμάνθηκε στα επίπεδα τού 1966.

Από πλευράς κινήσεως έκφραζόμενης σε άξία, πρώτο λιμάνι έρχεται ή Χάβρη ακολουθούμενη σε μικρή απόσταση από τη Μασσαλία και σε μεγάλη απόσταση από τήν Δουνκέρκη.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η μετασκευή τού United States

Τό ναυπηγείο Howaldtswerke έκλεισε επί τέλους τή συμφωνία γιά τόν έκαυχρονισμό τού υπερωκεανίου United States άξίας 400 εκατομ. μάρκων. Παρά τήν ύπογραφή όμως τής συμφωνίας ή έκτέλεση δέν θά άρχίσει πρίν ή γερμανική κυβέρνηση πετύχει από τήν ασφαλιστική εταιρία Hermes τήν έγγυση γιά τό επί πλέον τών 100 εκατομ. μάρκων ποσό και πρίν οι άρμόδιες Άμερικανικές Αρχές εγκρίνουν τή μετασκευή τού πλοίου από ξένο ναυπηγείο. Οι παράγοντες τού ναυπηγείου θεωρούν βέβαιη τήν παροχή τών άνωτέρω εγκρίσεων και ύπολογίζουν ότι τό πλοίο θά ρυμουλκηθεί στό Άμβούργο τό δεύτερο εξάμηνο τού 1985. Οι εργασίες τής μετασκευής θά διαρκέσουν έναμυση περίπου έτος.

Τό σκάφος θά φθάσει στό Άμβούργο χωρίς κανένα στοιχείο τής έσωτερικής επιπλώσεως και διακοσμήσεως, δεδομένου ότι τά στοιχεία αυτά θά πουληθούν σε μεγάλη δημοπρασία στη Ν. Υόρκη πός τούς συλλέκτες ναυτικών ένθυμιών. Έπομένως τό ναυπηγείο θά αναλάβει όλο τόν έσωτερικό εξοπλισμό τού πλοίου καθώς και τήν αντικατάσταση τών μηχανών, ώστε τό πλοίο νά γίνει οικονομικότερο. Επίσης δύο καταστρώματα υπερεκτασκευών θά προστεθούν σε άμερι-

κανικό ναυπηγείο, γιατί ό άμερικανικός νόμος άπαγορεύει τήν έκτέλεση σε ξένο ναυπηγείο δομικών μεταβολών σε άμερικανικά πλοία.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Σταθερή ναυτιλιακή πολιτική

Μέ τήν επανεκλογή τού Προέδρου Ρήγκαν, ή άμερικανική κυβέρνηση άναμένεται νά συνεχίσει νά επενδύει σε αύξηση τού πολεμικού στόλου μέ νέες ναυπηγήσεις και άγορές εμπορικών σκαφών πού θά χρησιμοποιηθούν από τή Στρατιωτική Διοίκηση Μεταφορών. Η τακτική αυτή εύνοει τά ναυπηγεία τής χώρας πού θά αναλάβουν τίς ναυπηγήσεις και τίς μετατροπές στα εμπορικά πλοία άλλα και μερικούς πλοιοκτήτες πού θά κατορθώσουν πουλώντας τά ξεπερασμένα τεχνολογικά — άλλα σε καλή κατάσταση πλοϊμότητας — πλοία τους νά άνανεώσουν τούς στόλους τους.

Βεβαίως άρνητικό σημείο τής ναυτιλιακής πολιτικής τού Προέδρου Ρήγκαν είναι ή μείωση των επιχορηγήσεων πός τά λιμάνια τής χώρας γιά τήν βελτίωση τής ύποδομής τους, πράγμα πού θεωρείται ότι θά πλήξει τήν μελλοντική ανταγωνιστικότητα τών άμερικανικών λιμένων. Επίσης δέν πρέπει νά άναμένεται επιστροφή στις επιχορηγή-

σεις γιά ναυπηγήσεις πλοίων σε άμερικανικά ναυπηγεία κατά τήν διάρκεια τής τετραετούς διακυβερνήσεως τών ΗΠΑ από τήν κυβέρνηση Ρήγκαν.

Άγορά κρουαζιεροπλοίου

Η εταιρία Sundance Cruises, ή όποία ιδρύθηκε πρίν δέκα μήνες από τήν σουηδική Johnson Line, τήν Finland Steamship και τήν άμερικανική εταιρία MacDonald, απέκτησε τό επιβατηγό σκάφος τύπου ρό-ρό «Scandinavia» 26.747 τον. γκρός τής DFDS έναντι τιμής πού πλησιάζει τά 60 εκατομ. δολάρια.

Τό σκάφος πρόκειται νά ύποστεί μετασκευές γιά νά χρησιμοποιηθεί στην άγορά τών θαλάσσιων περιηγήσεων τής δυτικής άκτής τών Ηνωμένων Πολιτειών, αντικαθιστώντας τό πλοίο «Sundancer» 12.576 τον. γκρός, τό όποιο προσάρξε τόν περασμένο Ιούλιο άνοικτά τού Καναδά και θεωρείται όλική άπώλεια.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Τά ναυπηγεία Burrard Yarrows

Η πείρα τών ναυπηγείων Burrard Yarrows στην έπισκευή επιβατηγών σκαφών άλλα και ή καλύτερη ίσοτιμία τού καναδικού δολαρίου πός τήν στερλίνα, όδήγησε τήν Ρ & Ο στην απόφαση νά έπισκευάσει τά δύο δίδυμα κρουαζιερόπλοία τής «Island Princess» και «Pacific Princess» 19.907 τον. γκρός στα παραπάνω ναυπηγεία.

Οι άπαιτούμενες εργασίες περιλαμβάνουν μετασκευές στους κοινόχρηστους χώρους και επέκταση τού ύπαίθριου καταστρώματος μαζί μέ τήν έτήσια επιθεώρηση τών πλοίων.

Οι βελτιώσεις αυτές συμπίπτουν μέ τήν παράδοση στην Ρ & Ο τού νεότευκτου «Royal Princess» μέ τήν βοήθεια τού όποίου ή εταιρία στοχεύει στην κατάκτηση τού 75% τής τουριστικής πελατείας τής δυτικής άκτής τών ΗΠΑ.

YEMEN

HODEIDAH - MOGHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



MIDEAST

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

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

TELEX: 5505 MIDESE YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

ΜΑΛΤΑ

Βιομηχανία διαλύσεων

Ο μεγάλος αριθμός των πλοίων που παροπλίζονται στη Δύση σε συνδυασμό με τη μεγάλη δαπάνη που αντιπροσωπεύει το ταξίδι προς τα διαλυτήρια της Άπω Ανατολής δικαιολογεί τη δημιουργία βιομηχανίας διαλύσεων πλοίων στην επίκαιρη θέση της Μάλτας. Ένα τέτοιο σχέδιο μελετά τώρα η Κυβέρνηση της Μάλτας, η οποία όμως έχει να αντιμετωπίσει τα μειονεκτήματα της ακρίβειας των εργατικών χεριών και της ελλείψεως αγοράς προϊόντων ελάσεως.

Πρός το παρόν κατασκευάστηκε ένα νέο τέρμιναλ για πλοία κοντινότερα στον όρμο Μάρσαλοκ, νότια της Βαλέτας, με τη χρηματική βοήθεια της Σαουδικής Αραβίας και υπολογίζεται ότι θα ήταν σχετικά εύκολο να βρεθούν εκεί κοντά θέσεις με βαθιά νερά για την υποδοχή πλοίων και κατάλληλες χερσαίες εκτάσεις για την εγκατάσταση ελασματουργείων ψυχράς εξελάσεως. Θα πρέπει όμως παράλληλα να αναζητηθούν αγορές στο εξωτερικό για τη διάθεση των προϊόντων της διαλύσεως, πράγμα που δεν είναι εύκολο με την παρούσα οικονομική και ναυτιλιακή κρίση.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Οί εισαγωγές άνθρακα

Κατά 50% αυξήθηκαν οι εισαγωγές γαιανθράκων στη Βρεταννία στους όκτω πρώτους μήνες του έτους συνεπεία της άπεργίας των ανθρακωρύχων με τις Ηνωμέ-

νες Πολιτείες υποκαθιστώντας την Αυστραλία ως το κυριότερο προμηθευτή.

Συγκεκριμένα οι εισαγωγές γαιανθράκων από τις ΗΠΑ ξεπέρασαν ήδη τους 1,5 εκατομμύρια τόννους, έναντι 1 εκατομμύρια το 1983, ενώ οι εισαγωγές από την Αυστραλία κυμαίνονται περί τους 800.000 τόννους έναντι 1,8 εκατομμύρια τόννων του προηγούμενου έτους.

Δυσμενείς εξελίξεις από την άπεργία

Οί οργανώσεις Μεταφορών της Βρεταννίας εντείνουν την αντίθεσή τους προς την πολιτική που ακολουθεί η κυβέρνηση της κ. Θάτσερ έναντι των ανθρακωρύχων και απειλούν πλέον με εμπάργκο τις εισαγωγές άνθρακα και πετρελαίου που προορίζονται για την κίνηση των σταθμών ενέργειας της χώρας.

Οί πλέον πρόσφατες πληροφορίες αναφέρουν ότι τα εργατικά σωματεία καταφεύγουν στη ΔΟΜ ζητώντας τη παρέμβασή της στους λιμενεργάτες της Αμβέρσας και του Ρότερνταμ, απ' όπου ξεκινούν κατά κύριο λόγο τα φορτία άνθρακα και πετρελαίου που προορίζονται για τη Βρεταννία, να μην εργάζονται στα πλοία αυτά. Ακόμη, αξίζει να σημειωθεί ότι το ιαπωνικό δεξαμενόπλοιο «Sten» που έφτασε στη Βρεταννία με φορτίο άργου, έχει εμπλακεί σε καθυστερήσεις εκφορτώσεως παρά το γεγονός ότι το σκάφος διαχειρίζεται μεγάλη βρεταννική εταιρεία.

Η αύξηση των μισθών

Οί ηγέτες της Εθνικής ναυτεργατικής Ένώσεως (National Union of Seamen) άρνήθη-
καν την πρόταση μισθολογικής αύξήσεως

κατά 6,25% την οποία έκανε η Έφοπλιστική Ένωση της χώρας (General Council of British Shipping).

Ο λόγος της άρνήσεως είναι ότι οι ναυτικοί διεκδικούν σήμερα αύξηση μεγαλύτερη του 10%, ικανή να καλύψει την άπώλεια εισοδήματος που προκάλεσαν οι νομισματικές μεταβολές και να άποκαταστήσει τη μισθολογική αγοραστική δύναμη των αξιωματικών του έμπορικου στόλου.

Αντίθετα οι έφοπλισταί ισχυρίζονται ότι κάθε αύξηση άποδοχών μεγαλύτερη από αυτή που πρότειναν ενέχει τον κίνδυνο μειώσεως της συναγωνιστικότητας των πλοίων με άποτέλεσμα τον παροπλισμό τους και την αντίστοιχη άπώλεια θέσεως άπασχολήσεως για τους ναυτικούς.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

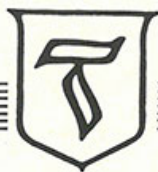
Τό λιμάνι του Ρότερνταμ

Τό λιμάνι με την μεγαλύτερη διακίνηση έμπορευμάτων στην Εύρωπη αλλά και στον Κόσμο άντιδρά στις έμφανείς συνέπειες της ναυτιλιακής κρίσης. Με την σχεδιαζόμενη αναδιάρθρωση τό λιμάνι θα προσπαθήσει να άποβάλλει την όψη του «γιγάντιου λιμανιού» και να προσελκύσει μικρούς πελάτες, κάνοντας μία στροφή προς όλων των ειδών τα φορτία. Ένα από τα κύρια έργα της αναδιάρθρωσης άποτελεί η εκβάθυνση μίας νέας διώρυγας με βάθος 72-75 πόδια. Τό «Γιούρο Τσάννελ» θα κοστίζει σχεδόν 30 έκατομμύρια λίρες και η κατασκευή του θα τελειώσει μέσα στο 1985. Ήδη έχουν άρχισι να λειτ υργούν οι έγκαταστάσεις ύποδοχής πλοίων με βύθισμα έως 72 πόδια, ενώ υπό όρισμένες συνθήκες πλοία μεγάλου βυθίσματος μπορούν να περάσουν χωρίς δυσκολία. Καθώς τό λιμάνι μετακινείται συνεχώς προς τα δυτικά έλευθερώνει περιοχές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από μικρές εταιρίες ή από την δημοτική άρχη για οικόδομηση οικιστικών περιοχών. Καθώς οι μέθοδοι χειρισμού και άποθήκευσης των φορτίων αλλάζουν, αλλάζει και η χρήση της γής ενώνοντας τμήματα για την δημιουργία μεγάλων άποθηκευτικών περιοχών ή χτίζοντας άποθηκες εκεί όπου πριν ύπήρχαν χώροι άποθηκεύσεως γενικού φορτίου. Τέλος, στην προσπάθειά του να ξεπεράσει τη κρίση, τό λιμάνι προσπαθεί να κερδίσει νέους πελάτες από τους άλλους εύρωπαϊους ανταγωνιστές καθορίζοντας ένα νέο σύστημα κοστολογίου για τα κοντεϊνέρπλοια και ένα νέο άπλούστερο τιμολόγιο για την χρήση των λιμενικών έγκαταστάσεων.

ΠΕΡΣΙΑ

Στόν ΙΝΜΑΡΣΑΤ

Τό Ιράν έγινε τό 41ο μέλος του Διεθνούς Όργανισμού Δορυφορικής Ναυτιλίας (ΙΝΜΑΡΣΑΤ) από τις 12 Όκτωβρίου 1984 με άντιπρόσωπο την Έταιρία Τηλεπικοινωνιών του Ιράν. Είναι τό έβδομο κράτος από την περιοχή της Μέσης Ανατολής που γίνεται μέλος του Όργανισμού. Τα υπόλοιπα μέχρι στιγμής μέλη του ΙΝΜΑΡΣΑΤ στη Μέση Ανατολή είναι η Αίγυπτος, τό Ιράκ, τό Κουβέιτ, τό Όμάν, η Σαουδική Αραβία και τα Ήνωμένα Αραβικά Έμιράτα. Χρηματοδοτούμενος από τα μέλη του, μέσω των άντιπροσώπων τους, ο ΙΝΜΑΡΣΑΤ διαθέτει δο-



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 LIQUES

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE
TONIO PANAMA
TELEX
From: USA 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

ρυφορικές επικοινωνίες που συνδέουν πάνω από 3.000 ωκεανοπόρα πλοία και θαλάσσιες εγκαταστάσεις με την ξηρά μέσω τηλετυπικών, τηλεφωνικών και τηλεπληροφοριακών γραμμών.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Νέα πλοία γραμμής

Η εθνική Σιγκαπούριανή εφοπλιστική εταιρία «Nertune Orient Line» έθεσε σε υπηρεσία από τις 12 Νοεμβρίου δύο νέα πλοία μεταξύ Εύρώπης και Νότιας Ασίας. Τα δύο αυτά σκάφη είναι το «Nertune Beryl» και το «Nertune Jasper», ναυπηγημένα στη Σαγκάη και δυναμικότητας 859 κοντέινερς το καθένα. Ύψωσαν τη σημαία της Σιγκαπούρης και αντικαθιστούν δύο μικρότερα ναυλωμένα πλοία, μέσα στα πλαίσια της στρατηγικής της εταιρίας όπως απαλλάσσεται από τα παλαιά πλοία της σε κατάλληλη στιγμή και αγοράζει νέα σε μειωμένη τιμή.

Η εταιρία έχει αποδουθεί στο μεταφορικό εμπόριο της Νότιας Ασίας από τον Ιούνιο του 1980 και μπόρεσε να σταθεροποιηθεί χάρη στην αύξηση που σημείωσε η κίνηση κατά το τρέχον έτος. Στο πρώτο εξάμηνο πραγματοποίησε κέρδη 4,6 εκατομ. δολλαρίων (Σιγκαπούρης), που αποδίδονται κυρίως στη ζωρότητα των μεταφορών κοντέινερς και στην ορθολογική πολιτική που ακολούθησε η εταιρία.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Πλήρης υποστήριξη στον Σαλέν

Με δήλωσή της η Τράπεζα SEB της Σουηδίας αποδέχεται το σχέδιο που υπέβαλε το

γκρούπ Saleninvest για την αναδιάρθρωση των δανειακών του υποχρεώσεων και την αύξηση του μετοχικού του κεφαλαίου, ενέργειες που προτάθηκαν σαν απαραίτητες μετά τα ζημιόγωνα αποτελέσματα των τελευταίων 16 μηνών και παρά το γεγονός ότι τη περίοδο αυτή ο Όμιλος Σαλέν προχώρησε στη πώληση ενός σημαντικού αριθμού πλοίων.

Σύμφωνα με ανακοινώσεις του κ. Σβέν Σαλέν η σοβαρότερη αιτία των ζημιών ύψους 344 εκατομ. κορωνών υπήρξε η άρνητική έκμεταλλευση των πλοίων-ψυγείων που αντιπροσωπεύουν περί τα 100 από τα 150 σκάφη που διαχειρίζεται το σουηδικό γκρούπ. Στις ίδιες ανακοινώσεις υποστηρίζεται ότι μετά διετία υπάρχουν οι προϋποθέσεις για την αποδοτικότερη έκμεταλλευσή τους και οι μέτοχοι του συγκροτήματος μπορούν να προβλέπουν σε κέρδη μετά το 1987.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Παράδοση κρουαζιεροπλοίου

Στις 31 Οκτωβρίου μία ημέρα πριν από την συμφωνημένη ημερομηνία παραδόθηκε στην Ρ & Ο από τα ναυπηγεία της Wartsila το πολυτελέστατο κρουαζιερόπλοιο «Royal Princess» 45.000 τόν. γκρός που προορίζεται για την έκτακτη περηγήσεων στις δυτικές ακτές των Ήνωμένων Πολιτειών.

Το σκάφος έχει μεταφορική ικανότητα 1.200 επιβατών σε εξωτερικές καμπίνες και το κόστος κατασκευής του έφθασε τα 140 εκατομ. δολάρια.

Στα πρώτα δρομολόγια του σκάφους περιλαμβάνονται 12ήμερες κρουαζιέρες στην Αλάσκα τους θερινούς μήνες και 14ήμερα

ταξίδια στο Μεξικό και την Καραϊβική μέσω της διώρυγας του Παναμά τους χειμερινούς, με τιμές κατ' άτομο κυμαινόμενες μεταξύ 300-600 δολλαρίων την ημέρα.

Πυρηνικά παγοθραυστικά

Πριν λίγες ημέρες ολοκληρώθηκε συμφωνία των Σοβιετικών με τα ναυπηγεία της Wartsila για τη ναυπήγηση εντός μιάς πενταετίας δύο πυρηνικών παγοθραυστικών συνολικής αξίας περί των 325 εκατομ. δολλαρίων.

Πρόκειται για τα μεγαλύτερα πυρηνικά σκάφη του είδους ισχύος 52.000 ίππων, τα οποία θα έχουν περιορισμένο βύθισμα και μεγάλη άντοχη σε χαμηλές θερμοκρασίες.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Υποχρεωτικός ο πλοηγός

Προβλήματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας δημιουργούνται στο λιμάνι του Χόγκ Κόγκ έπειτα από την αύξηση της διακίνησης πλοίων. Κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους αφίχθηκαν στο λιμάνι 5.854 πλοία, δηλαδή περίπου 1.000 αφίξεις τον μήνα. Για να αντιμετωπισθούν οι κίνδυνοι αποφασίσθηκε η τοποθέτηση ειδικού ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου το οποίο μαζί με δίκτυο ραντάρ θα ελέγχει την κίνηση στο λιμάνι και τις προσβάσεις. Επίσης με νομοθεσία που τώρα επεξεργάζεται ειδική επιτροπή θα καταστεί υποχρεωτική η παρουσία πλοηγού επί του πλοίου κατά την κίνηση προς, από και μέσα στο λιμάνι. Το όλο σύστημα θα μειώσει επίσης τις καθυστερήσεις στην διακίνηση των φορτίων, στα άγκυροβόλια και στις θέσεις αναμονής των πλοηγών.

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 - 858832 - 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

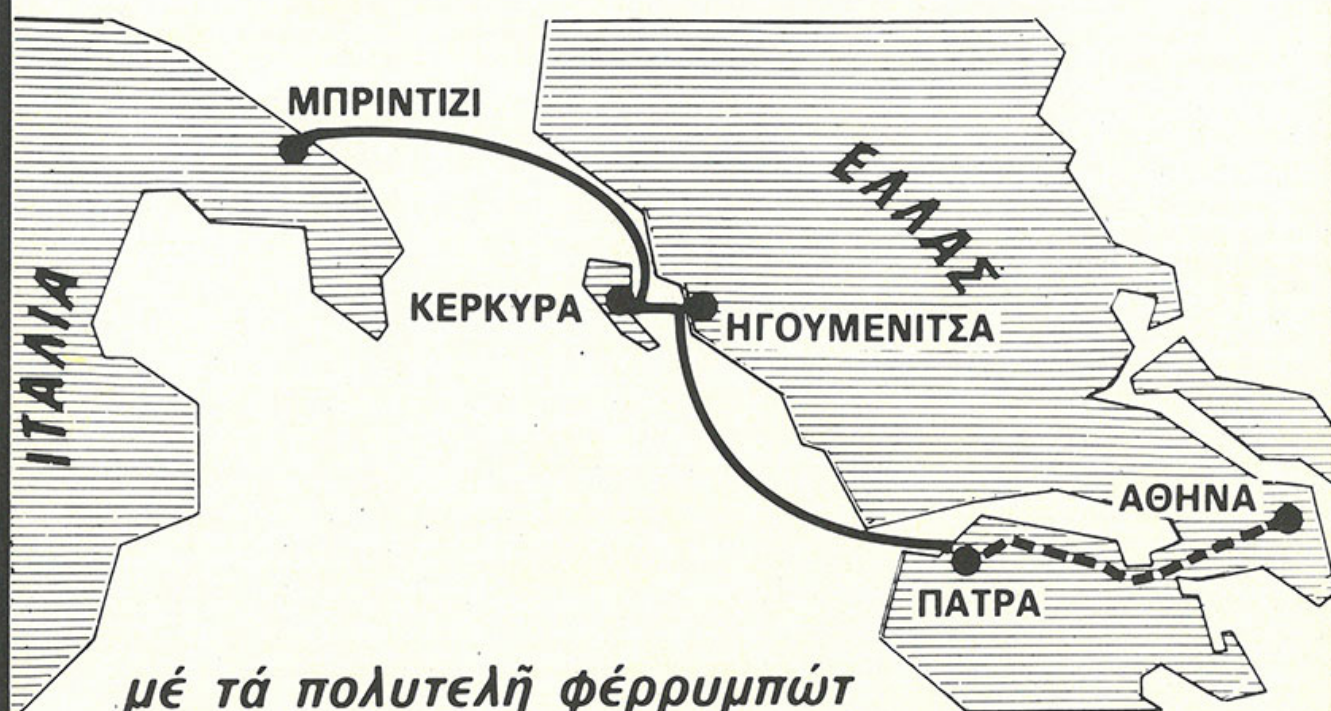
60 Karpou Str, Athens 406

Phones: 9021907 - 9014640

Tlx.: 22 2327 PANO GR.

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

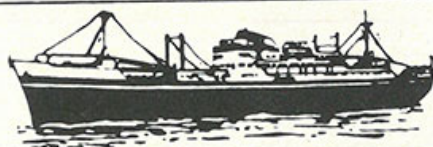
Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκον

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι πλοίων:

1. «Γεώργιος Χ.», φορτηγό, πρώην «Ελληνική Πράϊντ», υπό ελληνική σημαία, 10.327 τόν. γκρός ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία «Elstar Shipping Company S.A.» (κ. Διον. Βλάχος).

2. «Αλόννησος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Μεσσηνιακή Ίδρα» υπό ελληνική σημαία, 17.355 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Alonissos Shipping Corporation» (κ. Ίωάν. Καρασταμάτης).

3. «Εντέβορ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Endavour I», ναυπηγούμενο Νο. 1925, 22.208 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Blaze Maritime Corp.» (κ. Νικ. Κωτάκης).

4. «Τζασμίν», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Tioil Park», υπό βρετανική σημαία, 22.160 τ. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία «Belgravia Navigation Company S.A.» (κ. Ηλίας Παπαγεωργίου).

5. «Δημήτρης Λεβεντάκης», φορτηγό, πρώην κυπριακό υπό το αυτό όνομα, 6.597 τ. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Vira Maritime Inc.» (κ. Νικ. Λεβεντάκης).

Καθελκύσεις

— Από τα ναυπηγεία της Χερσώνας καθελκίστηκε στο τέλος του περασμένου Αυγούστου το πρόντακ κάρριερ «Αθήναιαν Φιντέλιτ» 18.500 τόν. γκρός, που ανήκει στον Όμιλο της Αθήναιαν Τάνκερς.

— Στις 12 Σεπτεμβρίου καθελκίστηκε από τις εσχάρες της Χαγιάσκάνε το φορτηγό σκάφος πολλαπλής χρήσεως «Σίλβερ Ντρήμ» 13.100 τόν. γκρός, που ανήκει στον κ. Στ. Νταϊφά. Σημαία Έλληνική.

Παραλαβές

— Από τα ναυπηγεία της Ίσικαβατζίμα Χαρίμα στο Κιούρε παραλήφθηκε την 1 Νοεμβρίου το μπάλκ κάρριερ, τύπου Future 32, «Πασίφικ Γουέιτ» 22.511 τόν. γκρός της εταιρίας «Σέβεν Σίς Τρέιντιγκ».

Το σκάφος έχει χωρητικότητα 37.250 τόν. d.w., είναι εφοδιασμένο με οικονομικού τύπου μηχανή Σουλτσερ 7RTA 58 και ύψωσε σημαία Λιβερίας.

Παραγγελίες

— Στις αρχές Νοεμβρίου ολοκληρώθηκε η συμφωνία του Όμιλου Βαρδινογιάννη με τα γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία του Σπλίτ για

την ναυπήγηση πέντε πρόντακ κάρριερς χωρητικότητας 45.000 τόν. d.w.

Οι παραδόσεις των σκαφών, τα οποία θα ύψωσουν τη κυανόλευκο, προβλέπονται από τα μέσα του 1986 μέχρι τα τέλη του 1988 και η αξία των πέντε δεξαμενοπλοίων ξεπερνά τα 100 εκατομ. δολάρια.

Αγοραπωλησίες

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Αναξαγόρας» 16.659 τόν. d.w., 9.416 τόν. γκρός του 1968, έναντι τιμής περί των 600.000 δολαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το σουηδικό φορτηγό «Canadia» 7.745 τόν. d.w., 5.589 τόν. γκρός, φινλανδικής ναυπηγήσεως του 1970, έναντι τιμής περί του 1 εκατομ. δολαρίων.

— Σε άγνωστους αγοραστές περιήλθε το ελληνικό μικτό σκάφος «Ρίο Σάν» 74.832 τόν. d.w. 37.311 τόν. γκρός του 1967, έναντι τιμής που πλησιάζει τα 2,5 εκατομ. δολάρια.

— Σε Έλληνες επωλήθη το δεξαμενόπλοιο «Hohei Maru» 36.402 τόν. d.w., 20.793 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 3,5 εκατομ. δολαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες επωλήθη το βρετανικό φορτηγό «Lycan» 13.477 τόν. d.w., 11.803 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στη Χερσώνα το 1976, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατομ. δολαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων φέρεται πωληθέν το μπάλκ κάρριερ «Τόκιο Όλύμπικς» 25.701 τόν. d.w. 15.404 τόν. γκρός του 1964, έναντι τιμής περί των 800.000 δολαρίων.

— Σε συμφέροντα Κύπρου επωλήθη το δεξαμενόπλοιο «Τράισταρ» 76.084 τόν. d.w., 36.547 τόν. γκρός του 1966, χωρίς να γνωσθεί το συμφωνηθέν τίμημα.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Star United», 29.952 τόν. d.w. του 1974, έναντι τιμής περί των 2,9 εκατομ. δολαρίων.

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθε το βρε-

τανικό στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Guam» 263.382 τόν. d.w. του 1977, έναντι τιμής περί των 6,2 εκατομ. δολαρίων, με πίστωση μέρους του τιμήματος.

— Σε συμφέροντα Μέσης Ανατολής επωλήθη το δεξαμενόπλοιο «Γεώργιος Βεργωτής» 59.412 τόν. d.w. του 1966, έναντι τιμής περί των 2,6 εκατομ. δολαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δεξαμενόπλοιο «Gargi» 57.811 τόν. d.w. του 1964 (coils), έναντι τιμής περί των 1,6 εκατομ. δολαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του ιαπωνικού μπάλκ κάρριερ «Cassiopeia Maru» 62.650 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 4,3 εκατομ. δολαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Απολλώνιος» 27.489 τόν. d.w. 16.210 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1967, έναντι τιμής περί των 900.000 δολαρίων.

— Έλληνες φέρονται ως αγοραστές των δύο αδελφών κοντεϊνερπλοίων «Ragnei» και «Rainoi» 24.580 τόν. d.w., 15.356 τόν. γκρός του 1976, μεταφορικής ικανότητας 622 και 680 TEU αντίστοιχα, έναντι τιμής περί των 3,8 εκατομ. δολαρίων ανά σκάφος.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Vienna Woods» 29.081 τόν. d.w., 17.161 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1976, έναντι τιμής περί των 3,7 εκατομ. δολαρίων.

— Τέλος, σε Έλληνες περιήλθε το στροβιλοκίνητο μικτό σκάφος «Wisteria» 139.995 τόν. d.w., 70.764 τόν. γκρός, ιταλικής ναυπηγήσεως του 1972, έναντι τιμής περί των 2,3 εκατομ. δολαρίων.

— Επωλήθησαν μεταξύ Έλλήνων τα υπό ελληνική σημαία αδελφά φορτηγά «Σάμμερ Στάρ» και «Σάμμερ Σάν», 8.650 τόν. γκρός και 12.500 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1971, τα οποία θα μετονομαστούν «Κράντωρ» και «Κραταιός» αντίστοιχα και θα διατηρήσουν την Έλληνική. Τιμή δεν εγνώσθη. Νέος εκπρόσωπος κ. Βασ. Κωνσταντάκοπουλος.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν το ελληνικό φορτηγό «Ασπασία Μ.» 9.852 τόν. γκρός του 1961, αντί δολ. 118 ανά τόν. έλ. εκποτίσματος.

— Επίσης κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το ελληνόκτητο φορτηγό-ψυγείο «Αθήναιαν Σκάυ» 8.723 τόν. γκρός του 1959, αντί δολ. 117 ανά τόν. έλ. εκποτίσματος.

— Στη Φορμόζα επωλήθη για διάλυση το δεξαμενόπλοιο «Δώριος», 43.231 τόν. γκρός του 1967.

— Στην Ινδία επωλήθη για διάλυση το υπό σημαία Μάλτας φορτηγό σκάφος «Δημητράκης», 7.838 τόν. γκρός του 1961, αντί δολ. 102 ανά τόννο βάρους.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν σε άγνω-

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Στην περιοχή Αμαλιάδος 900 μέτρα από τη θάλασσα, κτήμα 20 στρεμμάτων δενδροπερίβολο με έσπεριδοειδή 7 ετών.

Όλοκληρο ή ανά τέσσερα στρέμματα

Τηλέφ.: (0622) 61324 — καθημερινά 21:00 — 23:00

Τά νέα γραφεία του Έλληνικού Νηογνώμονα



Ο γεν. γραμματέας του υπουργείου Ναυτιλίας κ. Βασ. Παπαδόπουλος εγκαινίασε στις 23 Οκτωβρίου τα νέα γραφεία του Έλληνικού Νηογνώμονα στην Ακτή Μιαούλη 23. Τόν κ. Παπαδόπουλο, τούς προσκεκλημένους προέδρους έφοπλιστικών Ένώσεων και Έπιμελητηρίων, τούς μετόχους, τά μέλη του Δ.Σ. και τό προσωπικό προσφώνησε ο Πρόεδρος του Ε.Ν. κ. Τριαντ. Λυσιμάχου, ό όποιος αναφέρθηκε έν συντομία στά 65 χρόνια ζωής και δράσεως πού συμπληρώνει φέτος ό Ε.Ν. και άπένειμε έκ μέρους του Δ.Σ. χρυσό μετάλλιο στόν Διευθύνοντα Σύμβουλο κ. Γ. Κούτση γιά τήν μακρόχρονη και συνεχή προσφορά του στόν Ε.Ν. σάν διευθυντής και μέλος τής διοικήσεως του. Κατόπιν ακολούθησε άγιασμός και ό γεν. γραμματέας του ΥΕΝ εγκαινίασε τά νέα γραφεία.

Τήν προηγούμενη ήμέρα ό διευθύνων σύμβουλος κ. Γ. Κούτσης, ό τεχνικός σύμβουλος κ. Δ. Μελισσηνός και μέλη του Δ.Σ. του Έλληνικού Νηογνώμονα παρέδωσαν

στόν γεν. γραμματέα του ΥΕΝ κ. Βασίλη Παπαδόπουλο έπιταγή 300.000 δραχμών γιά ένίσχυση τής Ναυτικής Έκπαίδευσης. Σύμφωνα μέ τό καταστατικό τής Έταιρίας, μέρος τών κερδών της διατίθενται γιά τήν ένίσχυση τής Ναυτικής Έκπαίδευσης και τήν προαγωγή τής ναυτικής τεχνολογίας. Τό άνωτέρω ποσό προέρχεται άπό τήν διανομή κερδών του 1983.

Στή φωτογραφία ό πρόεδρος του Έλληνικού Νηογνώμονα κ. Τ. Λυσιμάχου επιδίδει τό μετάλλιο στόν διευθύνοντα σύμβουλο κ. Γ. Κούτση. Τήν άπονομή παρακολουθούν ό γεν. γραμματέας του ΥΕΝ. κ. Β. Παπαδόπουλος, ό πρόεδρος τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Άριστ. Καραγεώργης, ό σύμβουλος του Ε.Ν. κ. Α. Γιαννουλάτος, ό τεχνικός σύμβουλος κ. Δ. Μελισσηνός, ό κ. Π. Νικολαΐδης, γεν. διευθυντής τής Έθνικής Ασφαλιστικής πού είναι άπό τούς κυριότερους μετόχους του Έλληνικού Νηογνώμονα και άλλοι.

στη τιμή τό μικτό σκάφος «Τρέιντ Κούριερ» 22.354 τόν. γκρός του 1966, αντί δολ. 132 άνά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Έπίσης στή Κίνα έπωλήθη γιά διάλυση τό δεξαμενόπλοιο «Σαλαμής» 99.137 τόν. γκρός του 1969 σέ άγνωστη τιμή.

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές άγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Νόστος» 21.199 τόν. γκρός, 9.547 τόν. βάρους του 1960, αντί δολ. 125,50 άνά τόν. βάρους.

— Διαλυτές τής Φορμόζας άγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Ποντοπόρος» 45.229 τόν. γκρός, 16.390 τόν. βάρους του 1967, αντί δολ. 137,75 άνά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Έπίσης στή Φορμόζα έπωλήθη γιά διάλυση τό έλληνικό φοτηγό «Έλενα Κ.» 7.672 τόν. γκρός, 4.880 τόν. βάρους του 1962, αντί δολ. 118,75 άνά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τό μήνα Σεπτέμβριο υπεγράφησαν στό ΝΑΤ συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση τών πληρωμάτων τών κατωτέρω πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Πρωτεύς», λιβεριανό, 26.959τ. γκρός, άπό 25.7.84, εκπρόσωπος κ. Παναγ. Χαδούλης.

— «Νήσος Δήλος», μέ σημαία Μάλτας, 4.207 τ. γκρός, άπό 17.10.84, εκπρόσωπος κ. Δημ. Τσαμούρας.

— «Σή Πράϊντ», κυπριακό, 14.370 τ. γκρός, άπό 7.7.84, εκπρόσωπος κ. Δημ. Μπαρμπούτης.

— «Καποδίστριας», παναμαϊκό, 16.465 τ. γκρός, άπό 5.7.84, εκπρόσωπος κ. Σάββας Άλεξίου.

— «Χρυσοβαλάντου Γκρέϊς», παναμαϊκό, 12.474 τόν. γκρός, άπό 9.7.84, εκπρόσωπος κ. Μιχαήλ Χαλκιάς.

Οί διαγραφές

Κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα διεγράφησαν άπό τόν πίνακα συμβεβλημένων, τά έξής πλοία:

— «Σάμος Στάρ», κυπριακό, 1.585 τ. γκρός, άπό 25.6.84, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Έλα Μάνα μου», παναμαϊκό, 22.087 τ. γκρός, άπό 26.9.84, λόγω πωλήσεως.

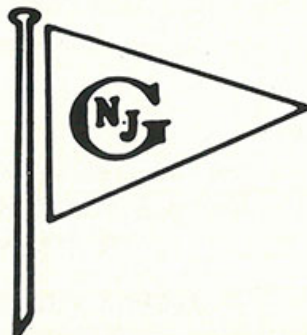
— «Άπόστολος Α», κυπριακό, 998 τ. γκρός, άπό 26.8.84, λόγω πωλήσεως.

— «Γκούντ Γουίντ», παναμαϊκό, 11.307 τ. γκρός, άπό 12.9.84, λόγω όλικής άπώλειας.

— «Τρέιντ Κουέστ», λιβεριανό, 27.237 τ. γκρός, άπό 1.10.84, λόγω διακοπής τής συμβάσεως.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

Βράβευση άριστούχων φοιτητών της ΑΒΣΠ

— «Καρίμπιαν Σέμεντ», παναμαϊκό, 943 τ. γκρόν, από 1.10.84, λόγω διακοπής της συμβάσεως.

— «Μαλντίβες», κυπριακό, 3.380 τ. γκρόν, από 309.84, λόγω πωλήσεως.

— «Γκουαρούα», κυπριακό, 2.935 τ. γκρόν, από 8.10.84, λόγω πωλήσεως.

— «Τζούπιτερ», κυπριακό, 9.954 τ. γκρόν, από 30.9.84, λόγω πωλήσεως.

— «Δάφνη», λιβεριανό 30.886 τ. γκρόν, από 16.7.85, λόγω ύψώσεως μεξικανικής σημαίας.

— «Τρέιντ Χόνορ», λιβεριανό, 61.614 τ. γκρόν, από 16.10.84, λόγω διακοπής της συμβάσεως.

— «Αθηνά», λιβεριανό, 30.682 τ. γκρόν, από 12.6.84, λόγω ύψώσεως μεξικανικής σημαίας.

— «Μερίτα» κυπριακό, 2.935 τ. γκρόν, από 15.10.84, λόγω πωλήσεως.

Στις 30.9.84 τὰ συμβεβλημένα στο NAT πλοία ανέρχονταν σέ 342 συνολικής χωρητικότητας 6.509.079 τ. γκρόν.

Τὰ οικογενειακά επιδόματα

Παρατάθηκε ως τις 30 Νοεμβρίου η προθεσμία για την κατάθεση των δικαιολογητικών για τό οικογενειακό επίδομα των ναυτικών, ή όποία είχε λήξει στις 31 'Οκτωβρίου. Τά δικαιολογητικά πρέπει νά κατατεθούν ή νά σταλούν μέ συστημένη επιστολή στην 'Εστία Ναυτικών ή στην πλησιέστερη λιμενική 'Αρχή. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν νά ζητήσουν σχετικές πληροφορίες από την 'Εστία Ναυτικών καί τις κατά τόπους λιμενικές 'Αρχές. Μέχρι τό τέλος 'Οκτωβρίου είχαν υποβληθεί 32.000 περίπου αιτήσεις ενδιαφερομένων.

Άδεια κατασχέσεως πλοίου

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρας έδωσε στο πλήρωμα του φορτηγού «ΣΚΥ ΠΤΡΟΝ» άδεια κατασχέσεως του σκάφους για νά εισπράξει καθυστερούμενες αποδοχές. Τό πλοίο έχει εγκαταλειφθεί από τούς πλοιοκίητες του στο λιμάνι Λέικ Τσάρλς των ΗΠΑ.



Στις 7 Νοεμβρίου τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο βράβευσε τούς τελειοφοίτους της ΑΒΣΠ δίδα Σπ. Σταυροπούλου καί κ. 'Ιωάν. Θεοδώρου, οι όποιοι άρίστευσαν στά μαθήματα της Ναυτιλιακής Οικονομίας καί Πολιτικής καί του Ναυτικού Δικαίου.

Στήν όμιλία του ό πρόεδρος του Ν.Ε.Ε. κ. Κ. Φαφαλιός τόνισε ότι σέ μία έποχή ύψηλης τεχνολογικής στά πλοία ή 'Ελληνική Ναυτιλία έχει πραγματική ανάγκη περισσότερο από ποτέ άλλοτε από ικανά καί καταρτισμένα στελέχη. 'Ακόμη, ό κ. Φαφαλιός ανέφερε ότι προς τήν κατεύθυνση της δημιουργίας τέ-

τοιων ικανών στελεχών για τή ναυτιλία τό Ν.Ε.Ε. έχει δικαιολογημένα ιδιαίτερη ευαισθησία καί για τό σκοπό αυτό βραβεύει τά τελευταία χρόνια άριστούχους φοιτητές του κλάδου.

Στή τελετή της βραβεύσεως παραβρέθηκαν πολλοί έφοπιστές μέλη της Ε.Ε.Ε. καί του Ν.Ε.Ε., ενώ μίλησαν ακόμη ό μόνιμος καθηγητής της Ναυτιλιακής Οικονομικής της 'Ελλάδος καθηγητής κ. Ε. Γεωργαντόπουλος, ό αντιπρύτανης της ΑΒΣΠ καθηγητής κ. Μεταξάς καί ό Μητροπολίτης Πειραιώς κ. Καλλίνικος.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

COULOUTHROS LTD.

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

‘Η δασμολόγηση τῶν εἰσαγομένων εἰδῶν ἀπὸ ‘Ελληνες ναυτικούς

Σχετικά μέ τό θέμα τῆς κανονικῆς δασμολόγησης τῶν εἰδῶν πού εἰσάγουν ‘Ελληνες ναυτικοί ὑπηρετοῦντες σέ πλοῖα ἐξωτερικοῦ, τό ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν μέ ἐγκύκλιό του πρὸς τίς Νομαρχίες καί τίς Τελωνειακές ἀρχές διευκρινίζει τά ἐξῆς:

«Υστερά ἀπό σχετικά ὑπομνήματα ἀρμόδιων φορέων, γιά τά προβλήματα πού δημιουργεῖ ἡ παράγραφος 5 τῆς ΔΥΟ Δ. 1052/113 ΠΟΛ. 37/13.9.84, ἀναφορικά μέ τήν περίπτωση τῆς κανονικῆς δασμολόγησης τῶν εἰδῶν πού εἰσάγονται ἀπό τά ἐλληνικά πληρώματα ἐμπορικῶν πλοίων γραμμῶν ἐξωτερικοῦ, ὅταν ἡ συνολική ἀξία τους ὑπερβαίνει τό προβλεπόμενο ἀπό τίς διατάξεις τῆς παραγράφου 7 τοῦ ἀρθροῦ 25 τοῦ Ν. 1473/84 ὄριο ἀτέλειας, πράγμα πού ἔχει σάν ἀποτέλεσμα ἕνας μεγάλος ἀριθμός, χαμηλόμισθων ἰδίως ναυτικῶν, νά μή μπορεῖ νά τύχει τῶν σχετικῶν δασμοφορολογικῶν διευκολύνσεων, σᾶς ἀνακοινώνουμε ὅτι ἐγκρίνουμε τά ἀκόλουθα: α) Σέ περίπτωση πού ἡ ἀξία ἑνός εἰδους, γιά τό ὁποῖο ζητεῖται ἀτέλεια, ξεπερνάει τό δέκα τά ἑκατό (10%) τοῦ

συναλλάγματος πού ἔχει εἰσαχθεῖ καί δραχμοποιεῖται κατὰ τό προηγούμενο ἀπό τόν τελωνισμό δωδεκάμηνο, θά χορηγεῖται ἀτέλεια μέχρι τήν ἀξία ἐκείνη πού καλύπτεται ἀπό τό παραπάνω ὄριο τῆς ἀτέλειας καί θά εἰσπράττονται οἱ δασμοί καί λοιποὶ φόροι πού ἀναλογοῦν στό ὑπόλοιπο τῆς ἀξίας τοῦ εἰδους.

β) Σέ περίπτωση πού ἡ συνολική ἀξία περισσότερων τοῦ ἑνός εἰδῶν, γιά τά ὁποῖα ζητεῖται ἀτέλεια, ξεπερνάει τό δέκα τά ἑκατό (10%) τοῦ συναλλάγματος πού ἔχει εἰσαχθεῖ καί δραχμοποιεῖται κατὰ τό προηγούμενο ἀπό τόν τελωνισμό δωδεκάμηνο, θά χορηγεῖται ἀτέλεια γιά τά εἶδη ἐκείνα πού ἐπιθυμεῖ ὁ ἐνδιαφερόμενος καί τῶν ὁποίων ἡ ἀθροιστική ἀξία καλύπτεται ἀπό τό παραπάνω ὄριο ἀτέλειας. Ἐφόσον οἱ ἀθροιστική ἀξία τῶν εἰδῶν αὐτῶν εἶναι μικρότερη ἀπό τό δέκα τά ἑκατό (10%) τοῦ συναλλάγματος πού ἔχει δραχμοποιεῖται, γιά τή διαφορά αὐτή θά χορηγεῖται ἀπαλλαγή, σύμφωνα μέ ὅσα ὀρίζονται στήν προηγούμενη περίπτωση α’ γιά ἕνα ἀκόμη εἶδος πού θά ἐπιλέγει ὁ ἐνδιαφερόμενος».

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΩΣ

Καλοῦνται τά Μέλη τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν εἰς πρώτην Γενικήν Συνέλευσιν, γενομένην τήν 7ην Δεκεμβρίου 1984, ἡμέραν Παρασκευήν καί ὥραν 5.00 μ.μ. εἰς τήν αἴθουσαν τοῦ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ (Λεωφόρος Συγγρού — Ἀμφιθέα).

ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΣ

1. Ἐκθεσίς ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.
2. Λογοδοσία ἐπὶ τῆς Διαχειρίσεως ληξάσης περιόδου.
3. Ἐγκρίσις Ἐκθέσεως Ἐλεγκτῶν.
4. Ἐγκρίσις Ἰσολογισμοῦ ληξάσης περιόδου.
5. Ἀπαλλαγή τῆς εὐθύνης ἐκ τῆς Διαχειρίσεως ληξάσης περιόδου.
6. Ἐκλογή Ἐλεγκτῶν διὰ τήν περίοδο 1985.
7. Αὐξησίς συνδρομῶν μελῶν πρὸς τήν Ε.Ε.Ε.
8. Ἐκλογή νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου διὰ τήν προσεχῇ τριετίαν.

Δεδομένου ὅτι τά Μέλη τῆς Ἐνώσεως εἶναι ἑταιρείαι, αὐταὶ δέον ὅπως παραστοῦν διὰ νομίμου ἐκπροσώπου τῶν δεόντως ἐξουσιοδοτημένου διὰ πληρεξουσίου (ἐπιστολή ἢ τηλεγράφημα). Τά σχετικά πληρεξούσια πρέπει νά περιέλθουν εἰς τά γραφεῖα τῆς Ε.Ε.Ε. τό βραδύτερον μέχρι τήν μεσημβρίαν τῆς 6ης Δεκεμβρίου 1984.

Ἐν περιπτώσει μή ἐπιτεύξεως ἀπαρτίας, συγκαλεῖται δευτέρα Γενική Συνέλευσις ἐν τῷ αὐτῷ τόπῳ τήν 11ην Δεκεμβρίου 1984, ἡμέραν Τρίτην καί ὥραν 5.00 μ.μ. μέ τά αὐτά ὡς ἄνω θέματα.

Ἐφ’ ὅσον καί πάλιν δέν ἐπιτευχθῇ ἡ ἀπαιτούμενη ἀπαρτία συγκαλεῖται τρίτη Γενική Συνέλευσις ἐν τῷ αὐτῷ τόπῳ τήν 18ην Δεκεμβρίου 1984, ἡμέραν Τρίτην καί ὥραν 5.00 μ.μ.

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 7ῃ Νοεμβρίου 1984
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

‘Η ΠΝΟ προσκάλεσε σοβιετικό συνδικαλιστή

Μέ ἀπόφαση τῆς διοικήσεως τῆς ΠΝΟ ὁ γεν. γραμματέας τῆς κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης προσκάλεσε τόν πρόεδρο τῆς Κεντρικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Συνδικάτου Ἑργατῶν Θαλάσσης καί Ποταμῶν τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως κ. Sychenikou νά ἐπισκεφθεῖ ἐπικεφαλῆς ἀντιπροσωπείας τήν Ἑλλάδα, προκειμένου οἱ δύο ὁργανώσεις νά ἀνταλλάξουν ἀπόψεις σέ θέματα ἀμοιβαίου ἐνδιαφέροντος.

Οἱ σχετικές προπαρασκευαστικές συζητήσεις γιά τήν πραγματοποίηση τῆς ἐπισκέψεως ἔγιναν στό περιθώριο τῆς Μικτῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ΙΛΟ πού συνήλθε τόν περασμένο Σεπτέμβριο στή Γενεύη.

‘Η νέα διοίκηση τοῦ Συνδέσμου Ναυτικῶν Πρακτόρων

Στίς ἀρχαιρεσίαις τῆς 1ης Νοεμβρίου γιά τήν ἀνάδειξη νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικῶν Πρακτόρων γιά τήν τριετία 1984-1987, ἐξελέγησαν:

Πρόεδρος, Γεώργιος Λοντόρφος, Ἀντιπρόεδρος Α’, Χρ. Τσ. Τάμης καί Β’ Νικ. Ἀργυρόπουλος, Ταμίας, Νικ. Χριστοδουλάκης, Γεν. Γραμματέας, Κων. Μίχας, Σύμβουλοι, Ἐμμ. Βουλαλάς, Δημ. Μαργέλης, Σπυρ. Πασχαλίδης, Ἡλίας Σταυριανός καί Γεώργ. Συμακός.

Ἐπίσης ἐξελέγησαν οἱ: Ἀργ. Δούκας, Ἐκπρόσωπος περιοχῆς Βορείου Ἑλλάδος, Ἡλ. Μιχαλάκης, Ἐκπρόσωπος περιοχῆς Ἀνατολ. Ἑλλάδος, Νήσων Αἰγαίου, Νίκη Κρουστανοπούλου, Ἀγγελιδάκη, Ἐκπρόσωπος περιοχῆς Κρήτης - Δωδεκανήσου, Ἡλ. Βαρθολομός, Ἐκπρόσωπος περιοχῆς Δυτ. Στερεᾶς, Ἡλείου, Γερ. Ἰγγλέσης, Ἐκπρόσωπος περιοχῆς Πελοποννήσου.

Τά πρόστιμα

Τόν Σεπτέμβριο ἐπιβλήθηκαν ἀπό τίς Λιμενικές ἀρχές πρόστιμα συνολικοῦ ὕψους 33.703.890 δρχ. γιά διάφορες παραβάσεις. Συγκεκριμένα ἐπιβλήθηκαν πρόστιμα ὕψους 16.677.000 δρχ. γιά μεταφορά ὑπεράριθμων ἐπιβατῶν, 7.770.000 δρχ. γιά παραβάσεις τοῦ κανονισμοῦ λιμένος, 4.277.000 δρχ. γιά ρύπανση τῆς θάλασσας, 2.783.000 δρχ. γιά παραβάσεις τοῦ κανονισμοῦ ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας, 1.331.000 δρχ. γιά παράνομο ψάρεμα, 826.000 δρχ. γιά ὁδήγηση ταχυπλῶν σκαφῶν χωρίς ἀδεία καί 39.000 δρχ. γιά παράβαση τοῦ νόμου πού ἀναφέρεται στίς ναυλῶς ες θαλαμηγῶν.

‘Ελληνες ναυτικοί βοηθοῦν ἰσπανοὺς συναδέλφους τους

Μέ τηλεγράφημά τους πρὸς τόν Ἑλληνα ὑποπρόξενο τῆς ἰσπανικῆς πόλεως Σαντάντερ οἱ συγγενεῖς τοῦ πληρώματος τοῦ ἰσπανικοῦ δεξαμενοπλοίου «IARRA» ἐξέφρασαν τήν εὐγνωμοσύνη τους γιά τήν βοήθεια πού προσέφεραν Ἑλληνες ναυτικοί στό πλήρωμα τοῦ ἐν λόγω ἰσπανικοῦ πλοίου πού κρατεῖται ἀπό τίς ἀρχές τῆς Νιγηρίας στό λιμάνι Κάλαβαρ.

Νέος λιμενικός σταθμός

Λιμενικός Σταθμός ἰδρύθηκε στό Πέραμα Γέρας Μυτιλήνης γιά τήν καλύτερη ἐξυπηρέτηση τῶν ναυτικῶν πού διαμένουν ἐκεῖ καί τήν ἀποτελεσματικότερη ἀστυνόμευση τῆς περιοχῆς.

Ο νέος Κανονισμός περί τηλεπικοινωνιών

Τέθηκε σε εφαρμογή ο νέος Κανονισμός περί τηλεπικοινωνιών των Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων, με το Π.Δ. 362/84 που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 124Α της 12.8.84 και αντικατέστησε το Π.Δ. 116/77 ΦΕΚ 38Α της 11.2.77 που εφαρμόζονταν μέχρι σήμερα.

Για την εξασφάλιση της ενιαίας εφαρμογής του νέου αυτού Κανονισμού παρέχονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας οδηγίες εφαρμογής του και επισημαίνονται οι νέες διατάξεις του, που θα πρέπει να τυχουν ιδιαίτερας προσοχής, τόσο κατά την διενέργεια των τηλεπικοινωνιακών επιθεωρήσεων όσο και κατά τις διαδικασίες που εφαρμόζονται για την εφαρμογή των ειδικών διατάξεών του.

Σε διαθεσιμότητα ο καταχραστής υπάλληλος της Π.Υ.

Τέθηκε σε δυνητική άργία ο πολιτικός υπάλληλος της Πλοηγικής Υπηρεσίας Κων. Λουκάς ο οποίος κατηγορείται για κατάχρηση. Ο Λουκάς που ήταν υπεύθυνος ταμίας για την είσπραξη των πλοηγικών δικαιωμάτων στον Πλοηγικό Σταθμό Πειραιώς, σύμφωνα με έκθεση ελέγχου, υπεξαίρεσε από τέλη χαρτοσήμου ποσό 935.526 δρχ.

Γενική Συνέλευση των Ήλεκτρολόγων

Εκτακτη Γενική Συνέλευση του Συνδέσμου Ήλεκτρολόγων Ε.Ν. θα πραγματοποιηθεί το πρωί της 24 Νοεμβρίου, στο Έργατικό Κέντρο Πειραιά, Όμηριδου Σκυλίτση 19, με θέμα τη τροποποίηση του Καταστατικού του Συνδέσμου.

Όπως προβλέπει το ισχύον καταστατικό απαιτείται η παρουσία του ενός τετάρτου τουλάχιστον των ταμειακώς ενήμερων μελών και γιαυτό παρακαλούνται να προσέλθουν όλοι όσοι βρίσκονται τη περίοδο αυτή στην Ελλάδα.

Σε περίπτωση μη άπαρτίας ή συνέλευση θα επαναληφθεί μετά ένα μήνα με απαιτούμενη συμμετοχή τουλάχιστον του ενός πέμπτου των μελών του Συνδέσμου.

Η χοροεσπερίδα του Συλλόγου Αποφοίτων ΔΣΕΝ Σύρου

Την Παρασκευή 7 Δεκεμβρίου θα πραγματοποιηθεί στο παραλιακό Κέντρο «Φαντασία» η ετήσια χοροεσπερίδα του Συλλόγου Αποφοίτων ΔΣΕΝ Σύρου. Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται να απευθύνονται στα γραφεία του Συλλόγου, οδός Νοταρά 89-91, τα απογεύματα Δευτέρας, Τετάρτης και Παρασκευής από σήμερα και μέχρι της 6 Δεκεμβρίου.

Τό πολυθέαμα «Η Ελλάδα είναι κράτος θαλάσσης»

Την έρχόμενη Πέμπτη θα γίνουν στο Ευγενίδειο Ίδρυμα τα εγκαίνια του ηλεκτρονικού πολυθέαματος «Η Ελλάδα είναι κράτος θαλάσσης». Το πολυθέαμα αυτό που έγινε με τη φροντίδα της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών είναι διάρκειας 17 λεπτών και αποβλέπει στην ενημέρωση της κοινής γνώμης και ιδιαίτερα της νεολαίας στην προσφορά της ελληνικής ναυτιλίας στους πολέμους και στον τόπο. Το πολυθέαμα αυτό για την εμπορική ναυτιλία επρόκειτο να παρου-

Δραστηριότητες της εταιρίας V.E. HEATH στην Ελλάδα



Η αγγλική εταιρία C.E. HEATH (Lloyd's Brokers), που ιδρύθηκε το 1880 και εξελίχθηκε σε ένα από τους μεγαλύτερους μεσιτικούς οίκους στον κόσμο των ναυτικών ασφαλειών, ίδρυσε πρόσφατα και στην Ελλάδα θυγατρική εταιρία με την επωνυμία C.E. HEATH (HELLAS) S.A.

Οι C.E. HEATH, έχοντας ιστορία και πείρα άνω των 100 ετών, ασχολούνται σήμερα με τις ασφαλίσσεις πλοίων, αεροσκαφών, πληρωμάτων και γενικά με κάθε ασφαλιστική εργασία.

Με την ευκαιρία αυτή στις 17 Οκτωβρίου δόθηκε δεξίωση στο ξενοδοχείο «Ledra Marriot» στην οποία παραβρέθηκαν πολλοί γνω-

στοί εφοπλιστές, ειδικοί περί τα ναυτασφαλιστικά θέματα, συντάκτες του ναυτιλιακού τύπου και άλλοι παράγοντες της ναυτιλίας.

Τους προσκεκλημένους δεξιώθηκαν ο αντιπρόεδρος της εταιρίας κ. P. Dawson, ο διευθύνων σύμβουλος της θυγατρικής εταιρίας στην Ελλάδα κ. Α. Πάλλμος, ο ναύαρχος ΛΣ. (ε.α.) κ. Δ. Όρφανός που μετέχει στο Δ.Σ. αυτής και οι διευθυντές της κ.κ. Σ. Δενδρινός και Φ. Παπανικήτας.

Στη φωτογραφία ο πρόεδρος του Ν.Ε.Ε. κ. Κ. Φαφαλιός συνομιλών με τον αντιπρόεδρο και τα μέλη του Δ.Σ. της εταιρίας C.E. HEATH (HELLAS) στη διάρκεια της δεξιώσεως.

σιασθεί άμεσως εν συνεχεία στον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα, το Ηράκλειο κλπ., η παρουσία του όμως ανεβλήθη λόγω των επικείμενων αρχαιρεσιών για την εκλογή νέου διοικητικού συμβουλίου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών στις 7 Δεκεμβρίου για το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου ή για τις άρχες του νέου χρόνου. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες το πολυθέαμα για την εμπορική ναυτιλία πρόκειται να εγγραφεί και σε βιντεοκασσέτες για να προβληθεί στα σχολεία, στα πλοία κλπ.

Δωρεές

— Στα πλαίσια της συνολικής δωρεάς προς τον «Ευαγγελισμό» ύψους 5 εκατομ. δολλαρίων του αείμνηστου ευεργέτου Καπετάν Γιάννη Πατέρα, κατεβλήθη από τους διαχειριστές της δωρεάς στο θεραπευτήριο τό ποσό των 250.000 δολλαρίων για τον εξοπλισμό της νέας πτέρυγας.

— Οι αδελφοί Ίωάννης και Μιχαήλ Γέμελος προσέφεραν στην Ακαδημία Αθηνών τό ποσό των 50.000 δολλαρίων για την ανί-

δρυση του ανδριάντα του Κωνσταντίνου Παλαιολόγου.

ΠΕΝΘΗ

ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΛΑΙΜΟΣ

Στις 28 Οκτωβρίου σε ηλικία 80 ετών απέβισε ο καπτάν Γιάννης Λαίμος και έτάφη στην προσφιλή του Αίγινουσα, την οποία εξυπηρέτησε κατ' αποτελεσματικότητα με τα πλοιάριά του επί πολλές δεκαετίες. Στά σκληρά πρώτα βήματα της ζωής του, ο γάμος του με την Μαρία Πρωΐου του προσέφερε αξιόλογο στήριγμα και απέκτησε τρεις γιούς που σταδιοδρόμησαν σαν πλοίαρχοι και αργότερα σαν εφοπλιστές.

Τό 1972 ίδρυσε μαζί με τα παιδιά του την εταιρία «Marcresida Compania Naviera» η οποία αναπτύχθηκε πάνω σε γερά θεμέλια και με τις αγγονιστικές άρχες και παραδόσεις στον ναυτιλιακό στίβο.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» απέυθύνουν θερμάτα συλλυπητήρια στους οικείους του.



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγής.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ.	Κυπριακή	1.224	1965	Προσάραξε στο Γιενίκουλε στις 17/10, αποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων στις 20/10 και κατευθύνθηκε προς Πειραιά για επισκευές.
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	Έλληνική	8.677	1966	Σχζέσιν για Κούβα, έμφορτο γενικού φορτίου υπέστη ρήγμα και είσορη ύδατων στο μηχανοστάσιο και απώλεια ηλεκτρικής ενέργειας στις Άζόρες, στις 8/11.
ΜΥΚΟΝΟΣ	Έλληνική	12.277	1967	Κατά τη διάρκεια επιθεώρησης ανακαλύφθηκε ζημία στο πηδάλιο, στο Ντουμπαί, στις 7/11.
ΤΖΩΝ Π.	Έλληνική	12.011	1968	Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΦΙΛΩΝ	Έλληνική	11.730	1980	Συγκρούστηκε στο Ροζάριο, στις 5/11, με το μπάλκερ «Gladiator» και υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	Κυπριακή	4.983	1972	Επιθεωρήθηκε εν πλώ στο Λέγκχορν συνεπεία ζημιών στον ιστό στις 26/10. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
				Κατά την εκφόρτωση στο Κουάλα Μπαράμ, στις 31/10, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, που κατέστρεψε την υπερκατασκευή. Αναγκάιες μόνιμες επισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΕΜΠΑΊΤ'Ρ	Λιβεριανή	28.628	1983	Προσάραξε στο Κάμντεν της Ν. Υόρκης, στις 9/11.
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	Έλληνική	16.800	1984	Κατά την διάβαση της Διώρυγας του Σ. Λώρενς προσέκρουσε σέ πύλη, στις 7/11 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε το ταξίδι του.
ΥΠΕΡΙΩΝ	Έλληνική	2.167	1964	Ανέφερε βλάβη στην κυρία μηχανή ή στίν 'Ελευσίνα, στις 6/11.
ΧΕΡΙΤΕΊΤΖ	Έλληνική	39.366	1977	Επιθεωρήθηκε στο Φός, συνεπεία ζημιών στο κατάστρωμα από κακοκαιρία.
TANKERΣ:				
ΚΑΘΡΙΝ Υ.	Παναμαϊκή	13.103	1960	Υπέστη πυρκαϊά στο Κορίντο, στις 2/11, έμφορτο πετρελαίου. Εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμά του.
ΟΘΟΝΗ	Έλληνική	17.355	1971	Κατά την άγκυροβόληση στο Μίλφορνι Χάβεν στις 13/10, προσάραξε και υπέστη ζημιές στο πηδάλιο. Κατέπλευσε στον Πειραιά για επισκευές.
ΠΑΝΔΩΡΑ	Έλληνική	57.794	1967	Υπέστη πυρκαϊά στη Βομβάη στις 29/10 ή όποια τέθηκε υπό έλεγχο την ίδια μέρα.
ΧΑΒΑΊ'ΑΝ ΣΑΝ	Λιβεριανή	48.928	1974	Επιθεωρήθηκε στην Καλιφόρνια, συνεπεία βλάβης στην ηλεκτρογεννήτρια.
ΧΑΒΑΊ'ΑΝ ΣΗ	Λιβεριανή	51.620	1970	Κατά τον απόπλου από Νάπολη στις 19/10 υπέστη βλάβη στη μηχανή και επέστρεψε στο λιμάνι για επισκευές.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

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

‘Η ναυλαγορά

Τό έρώτημα πού πλανάται στήν ναυλαγορά καί προβληματίζει πλοιοκτήτες καί ναυλωτές είναι άν ή πρόσφατη άνοδος τής ζήτησης χωρητικότητας άποτελεί τήν άπαρχή μιās ύψηλότερης άγοράς, τής περιήφησης «ανάκαμψης», ή, «έστω, μιās βελτίωσης τών ναύλων σεβαστής διάρκειας». ‘Η μήπως, άπό τήν άλλη πλευρά, άποτελεί ένα στιγμιαίο φαινόμενο λίγων ήμερών πού θά όδηγήσει σέ νέα ανάπαυλα;

Κάθε έκδοχή, κάθε πιθα ολόγηση είναι δικαιολογημένη. Είναι άναμφισβήτητο ότι ή παγκόσμια ναυλαγορά έδειξε σαφή σημεία άνόδου κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο του ‘Οκτωβρίου, σημεία πού εξακολουθούν νά είναι όρατά μέχρι τή στιγμή πού συντάσσεται τό παρόν δελτίο. ‘Από τήν άλλη πλευρά, όμως, είναι έξίσου όρατά καί τά άδύνατα σημεία τής πλοιοκτησίας, ή ένδημική πλέον ύπερπροσφορά πλοίων, ικανή νά άντιστρέψει τόν ρουτ των πραγμάτων καί στήν παραμικρή ελάττωση τής ζήτησης.

Τό έναυσμα γιά τήν άνοδο τών ναύλων δόθηκε άπό τήν μυστική σέ δράση αλλά άντιληπτή σέ άποτελέσματα Σοβιετική ναυλωτική δραστηριότητα τών τελευταίων ήμερών του ‘Οκτωβρίου πού άμεσα καί δραστικά έπέδρασε στά σιτηρά καί — άλυσσιδωτά — στόν άνθρακα καί τά μεταλλεύματα, όταν σημαντικός αριθμός μεγάλων πλοίων έγκατέλειψε τά δεύτερα ύπέρ των σιτηρών.

‘Ηδη, όμως, γίνεται άντιληπτό ότι τό Σοβιετικό ένδιαφέρον, όσο κι άν έπέδρασε εύνοϊκά στήν άνοδο τής άγοράς δέν ήταν τόσο άποτελεσματικό ώστε νά επιφέρει μία μονιμότερη βελτίωση. Οί δέκα τελευταίες μέρες σχετικής άπραξίας εκ μέρους τής Μόσχας προκαλούν πιεστικές συνθήκες άμεσα άντιληπτές στά λοιπά φορτία σέ βαθμό πού μπορεί κανείς νά πιθανολογήσει ότι, χωρίς μία άνανέωση του Σοβιετικού ένδιαφέροντος στίς άμέσως προσεχείς ήμέρες, τίποτα δέν άποκλείει τήν επάνοδο στήν άπραξία.

Τά πρώτα φαινόμενα αύτής τής άνισορροπίας ήδη έκδηλώθηκαν στά σιτηρά σέ μέγεθος Πάναμαξ άπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, πού άπό τά δολ. 8.50 έφθασε τά δολ. 9,75 γιά νά επιστρέψει στά δολ. 9,50 έως 9,25 μέ τάση πρός τά δολ. 9. Σέ μικρότερο κάπως βαθμό, τό φαινόμενο παρατηρήθηκε καί στίς άντίστοιχες πρός ‘Ιαπωνία ναυλώσεις πού κυμαίνονται περί τά δολ. 16.

‘Οπωσδήποτε, οί συνολικές εξέλιξεις επέδρασαν εύμενώς καί στόν άνθρακα καί τά μεταλλεύματα, ιδίως γιά τά μεγάλα πλοία, πού έπωφεληθήσαν τής — στιγμιαίας έστω — άλλαγής γιά νά πραγματοποιήσουν κέρδη. Καί άποτελεί άψευδη δείκτη ή ναύλωση

γιά 130.000 τόννους άπό Χ. Ρόντς μέσω Ν. ‘Αφρικής γιά ‘Ιαπωνία στά δολ. 10,70 ένώ άνοδος σημειώθηκε καί στούς λοιπούς βασικούς τομείς.

‘Οπως πάντα, καταλυτική ή παρουσία τής ‘Ινδίας στά λιπάσματα μέ έλαφρώς άνωτέρους ναύλους.

Αυτή τή φορά, δέν ύπήρξε άμελητέα καί ή επίδραση του όλου κλίματος επί τής άγοράς των πλοίων γενικού φορτίου, γιά τά όποια διαπιστώσαμε αύξηση τής ζήτησης καί βελτίωση των ναύλων. Τοϋτο, όμως, άντικατοπτρίζεται καλύτερα στόν τομέα των χρονοναυλώσεων όπως άναφέρεται στή συνέχεια.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τόσο οί πρόσφατες Σοβιετικές ναυλώσεις όσο καί ένα μεγάλο μέρος των κλεισιμάτων του υπό θεώρηση δεκαπενθήμερου έκφράστηκαν μέ χρονοναυλώσεις, στίς όποίες διακρίναμε μία περιορισμένη μέν, αλλά όχι άμελητέα, άνοδο των μισθωμάτων.

‘Η παρατήρηση αύτή άναφέρεται τόσο στο δυτικό ήμισφαίριο όσο καί στήν ‘Ανατολή, ένώ μία αξιόλογη ζήτηση σημειώσαμε καί άπό τήν Ν. ‘Αφρική.

‘Ηδη ένα κυκλικό ταξίδι Πάναμαξ κλεινόταν στά δολ. 6.500/7.500 ήμερησίως, ένώ λιγότερο ένθαρρυντική — πολλές φορές προβληματική — ήταν ή κατάσταση στά μεσαίου μεγέθους πλοία χύδην φορτίου.

Μικρή αλλά σταθερή άνοδο παρατηρήσαμε στά μικρότερα μεγέθη, περιλαμβανομένων καί των πλοίων γενικού φορτίου, των όποιων τά μισθώματα άνήλθαν κατά 10% πε-

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

‘Ολόκληρη σχεδόν ή προσοχή των παρατηρητών τής ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων ήταν συγκεντρωμένη κατά τή διάρκεια των τελευταίων ήμερών στόν Περσικό Κόλπο, όπου μεγάλος αριθμός VLCC ναυλώθηκε στήν πλειονότητα μέ έμπιστευτικούς όρους. ‘Από ό,τι έγινε επίσημα γνωστό, είναι λίγο δύσκολο νά αξιολογήσει κανείς τήν κατάσταση καί νά εξαγάγει άκριβή συμπεράσματα.

Μία βελτίωση των ναύλων, όχι βέβαια έντυπωσιακή, είναι εμφανής. Καί θά μπορούσε άσφαλώς νά είναι δραστικότερη άν δέν τήν έπείξε ό μεγάλος αριθμός των διαθεσίμων πλοίων — περί τά 40 U/VLCC μόνον — καί ή φημολογούμενη ύποκατάσταση ήδη ναυλωμένων πλοίων άπό άλλα φθηνότερα.

‘Οό,τι επίσημα άνακοινώθηκε, μπορούμε νά προσδιορίσουμε τόν ναύλο VLCC άπό Κάργκ γιά ‘Ιαπωνία στά WS 35 - 36, στά WS 42 - 43 γιά ‘Ερυθρά καί WS 37 γιά Ν. Κορέα. ‘Από άλλους λιμένες του Περσικού WS 25 πληρώνονταν γιά ‘Αμερική καί WS 27 - 28 γιά Β. Εύρώπη.

‘Η μεγαλύτερη κίνηση άναφέρεται σέ ‘Ι-ρανικό πετρέλαιο καί έξηγείται άπό τίς «έκτακτες» έκπτώσεις πού τό ‘Ιράν χορηγεί στούς άγοραστές του προϊόντος.

Σέ άλλες περιοχές καί γιά μικρότερα πλοία, σημαντική ζήτηση διακρίναμε έ μέρους των ΗΠΑ, ιδίως γιά καθαρά φορτία. Γιά τά ίδια φορτία, ζωηρό ύπήρξε τό ένδιαφέρον καί στήν Καραϊβική ένώ άπραξία γενικώς έπικρατούσε στή Μεσόγειο καί τή Β. Εύρώπη.

τά ναυλωθέντα ‘Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΠΟΛΛΩΝ: Λέγκχεντ 12.000 τον. γεννήματα Ροστόκ, δολ. 382.500 κατ’ άποκοπή φίο, 9 ήμέρες, Νοεμβρίου 15-25.

ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ: Βορείως Χαττέρας 15.000 τον. γεννήματα ‘Αλγερία, δολ. 26,25 φίο, 400 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 1-10.

ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ: Πόρτ Χένεκαν 5.500 τον. ζάχαρη χύδην ‘Αμερ. Κόλπο, δολ. 19 φίο, 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 10-20.

ΛΑΜΥΡΑ: ‘Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. κριθής χύδην Νοτ. ‘Αφρική, δολ. 12,62 1/2 φίο, 5 ήμέρες/5.000 τον., Νοεμβρίου 10-20.

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ: ‘Αμερ. Κόλπο 45.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 18 φίο, 5 ήμέρες/4.000 τον. Νοεμβρίου 10-15.

ΑΛΜΑΡ: Βορείως Χαττέρας 15.000 τον. καλαμπόκι ‘Αλγερία, δολ. 27,22 φίο, 4 ήμέρες/400 τον. Νοεμβρίου 5.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ: Νέα ‘Υόρκη 20.000 τον. σκράπ ‘Ελλάδα, δολ. 18 φίο, 8.000/2.000 τον. Νοεμβρίου 5.

ΤΖΩΝ Γ.: ‘Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Νότιο ‘Αφρική, δολ. 19,10 φίο, 5 ήμέρες/3.000 τον. Νοεμβρίου 8-13.

ΚΟΡΥΤΟΝ: Βόρειο Εϊρηνικό 27.000 τον. δημητριακά χύδην ‘Ιαπωνία, δολ. 16,50 φίο, 5 ήμέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 15-30.

ΚΟΝΠΟΛΙΣ: Μισσιισσιππή 61.000 τον. περίπου γεννήματα Ρόττερταμ/‘Αμβούργο, δολ. 592.000 φίο κατ’ άποκοπή, 11 ήμέρες, Νοεμβρίου 15-20.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ: Βόρειο Εϊρηνικό 30.000 τον. γεννήματα Καζαμπλάνκα, δολ. 17,75 φίο, 4

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS “AMATHUS”

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

ήμερες/4.000 τον., Νοεμβρίου 11-18.

ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ: Μεγάλες Λίμνες 17.000 τον. γεννήματα δυτική Ιταλία, δολ. 26,25 φίο, όψιόν δύο λιμένα 'Αδριατικής δολ. 28,50 φίο, 4 ημέρες/4.000 τον. Νοεμβρίου 25 — Δεκεμβρίου 5.

KONKAR INTREPIINT: Μονρόβια 75.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 4,75 φίο, 5 ημέρες SHINC, Νοεμβρίου 15-25.

ΣΤΑΒΡ: Βορείως Χαττέρας 13.500 τον. περίπου καλαμπόκι 'Αλγερία, δολ. 27,25 φίο, 3 ημέρες 1.400 τον. Νοεμβρίου 25-30.

ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ: Λέγκχεντ 17.000 τον. γεννήματα Κόντινεντ, δολ. 22 φίο, 6 ημέρες, τέλη Νοεμβρίου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ: Λιμάνι Βορ. Γαλλίας ή Βελγίου 37.000 τον. περίπου κριθής σέ σάκκους ένα ή δύο σαουδαραβικούς λιμένες 'Ερυθράς, δολ. 625.000 κατ' άποκοπή φίο, ή 640.000 προκειμένου για δεύτερο λιμένα εκφόρτωσης, 35 ημέρες, άρχές Νοεμβρίου.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ: 'Αμβέρσα/Άμβούργο 20.000 τον. λιπάσματα, δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 29 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 15-25.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Πόρτο Μαργκέρα 14.500 τον. λιπάσματα δυτική άκτή 'Ινδίας δολ. 25 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 12-19.

ΑΛΕΚΟΣ Ν. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ: Κωσταντζα 20.000 τον. λιπάσματα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 25 φίο, 1.500/750 τον. μέχρι Νοεμβρίου 10.

ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ: ΡίτσαρντςΜπαϊ 23.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 16,25 φίο, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 18-27.

ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ: Πόρτ Μα ατέ 16.000 τον. λιπάσματα χύδην Μανφρεντόνια ή Ραβέναδολ. 18,50 φίο, όψιόν δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης δολ. 19,50 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 9.

ΜΙΣΤΡΑΛ: Ταυλάνδη 65.000 τον. ταπίοκα Κόντινεντ, δολ. 9·0.000 κατ' άποκοπή φίο, 10.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ: Πόρτ Κουασίμ ή Καράτσι 10.000 τον. λιπάσματα σέ σάκκους Κίνα, δολ. 19,90 φίο, Νοεμβρίου 14-25.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ: Πολωνία 14.700 τον. ζάχαρη σέ σάκκους 'Ακαμπα, δολ. 34 φίο, 1.000/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 23-26.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ: 35.780 τον. d.w. του 1983, παράδοση στον πιλότο Μαδράς Νοεμβρίου 1-6, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία δολ. 4.100 την ήμερα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 42.148 τον. d.w. του 1968, παράδοση στον πιλότο Ρότερνταμ Νοεμβρίου 12-19, επαναπαράδοση στον πιλότο Καράτσι, δολ. 6.100 την ήμερα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.: 14.900 τον. d.w. του 1970, παράδοση Κωνσταντζα Νοεμβρίου 1-10, επαναπαράδοση Κίνα δολ. 3.175 την ήμερα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ: 24.605 τον. d.w. του 1980, παράδοση Βαλτική άμεση, επαναπαράδοση 'Αλεξάνδρεια, δολ. 5.000 την ήμερα, όψιόν επαναπαράδοση Πάσσερο δολ. 4.700 την ήμερα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν: 36.840 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σκώ άμεση, ταξίδι μέσω Βαλτικής με επαναπαράδοση 'Αλεξάνδρεια, δολ. 5.500 την ήμερα.

ΑΤΡΕΥΣ: 22.312 τον. d.w. του 1974, παράδοση στον πιλότο Βανκούβερ Νοεμβρίου 11-18, ταξίδι μέσω δυτικής Μεσογείου με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Άμβούργο δολ. 3.450 την ήμερα, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, πλέον άμοιζής δολ. 95.000 για πλού υπό έρμα.

ΕΡΜΗΣ: 29.777 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Νοεμβρίου 20-30, ταξίδι με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.250 την ήμερα.

ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ: 16.952 τον. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο 'Ορινόκο Νοεμβρίου 11-14, επαναπαράδοση στον πιλότο Μεγ. Λιμνών, δολ. 5.150 την ήμερα.

ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ: 16.130 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ Νοεμβρίου 13, ταξίδι με επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 4.850 την ήμερα.

ΜΑΡΙ: 15.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση 'Αρίκα Νοεμβρίου 13-25, επαναπαράδοση δυτική άκτή Μεξικού, δολ. 4.350 την ήμερα συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΘΕΑΝΤΩ ΑΣ.: 38.711 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νοτ. 'Αφρική άμεση, επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο δολ. 5.000 την ήμερα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ: 41.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση στον πιλότο Καρθαγόνα 'Οκτώβριο, ταξίδια 3-5 μηνών με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, όψιόν Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 5.850 την ήμερα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ: 112.219 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κόντινεντ Νοέμβριο, ταξίδια 12 μηνών προς δολ. 1,50 (long ton).

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ: 88.975 τον. d.w. του 1967, παράδοση Δουνκέρκη Νοεμβρίου 8, ταξίδια 3-4 1/2 μηνών προς δολ. 4.475 την ήμερα, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως για υπερωρίες.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

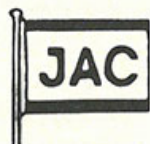
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Φός 78.000 τον. Νάπολι WS 65, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 62,5, Νοεμβρίου.

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: Ντουμάι 110.000 τον. Μπαχάμας WS 37,5, όψιόν Δυτ. άκτή ΗΠΑ WS 42,5, όψιόν Χαβάη WS 45, όψιόν ναυλωτών αποθηκείωσης φορτίου επί 30 ημέρες προς δ λ. 11.000 την ήμερα.

ΒΕΝΟΥΣ V.: Πουέρτο Μιράντα 60.000 τον. μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς, WS 85, Νοεμβρίου 9.

ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ: Σίντι Κερρί 105.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 53,5, όψιόν Μεσόγειο WS 57,5, άρχές Νοεμβρίου.

ΒΑΡΒΑΡΑ: Σαλλόμ Βός 65.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 51,5, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 49,5, Νοεμβρίου 13.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ, ΠΙΡΑΕΥΣ, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705 — 6 γραμμές
418271 — 3 γραμμές

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



ΜΕΣΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ: Σκίγκτα 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 112.5 όψιόν Μεσόγειο WS 122.5. όψιόν άκτή ' τλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 102.5. Νοεμβρίου 9.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καραϊβική 57.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 92.5. Νοεμβρίου 14.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Μπιλμπάο 25.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 142.5. Νοεμβρίου 10.

ΤΑΥΓΕΤΟΣ: Σάρζα 215.000 τον. μέρος φορτίου, Καραϊβική/Άμερ. Κόλπο, WS 25 όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 27.5. Νοεμβρίου 10.

ΛΑΡΝΑΚΑ: Κουβέιτ 25.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, Ίνδία, WS 190. Νοέμβριο.

ΝΙΤΣΑ: Βραζιλία 26000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντικού Άμερ. Κόλπο/ Καραϊβική/ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 110. όψιόν Δυτ. Άφρική WS 130. όψιόν Άνατολ. Άφρική WS 140. Νοεμβρίου 13.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Δυτ. Άφρική 104.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 47.5. Νοεμβρίου 8.

ΜΥΤΙΛΗΝΗ: Λά Σκχίρα 65.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα WS 75. Νοεμβρίου 4.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Σκίγκτα 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 60. Νοεμβρίου 8.

ΠΑΤΜΟΣ: Ράς Τανούρα 96.000 τον. μέρος φορτίου, Σριράχα, WS 65. Νοέμβριο.

ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ.: Βόρειο Ισπανία 17.000 τον. ΗΒ WS 150. όψιόν Κόντινεντ WS 145. όψιόν Μεσόγειο WS 140. Νοεμβρίου 4.

ΖΑΝΤΕ: Μπόνου 65000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 72.5. Νοεμβρίου 4.

ΦΟΡΤΙΟΥΝΣΙΠ Λ.: Κάργκ Άϊλαντ 250.000 τον. Νοτ. Κορέα WS 37. άμεση.

ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ: Τρίνιταντ 90.000 τον. Ήνγκλ Πόϊντ, WS 58.5. Νοεμβρίου 7.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Άνατολ. άκ ή Μεξικού 88.000 τον. μέρος φορτίου, Τριέστη, ναύλο έμπιστευτικός. Νοεμβρίου 7.

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ: Περσικό Κόλπο 120.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ WS 42.5. όψιόν Μεσόγειο WS 45. Νοεμβρίου 9.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: Κουβέιτ 60.000 τον. μέρος φορτίου. Σιγκαπούρη δολ. 430.000 κατ' άποκοπή Νοεμβρίου 18.

ΝΤΟΡΙΣ: Δυτ. Άφρική 130.000 τον. άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, WS 43. Νοεμβρίου 16.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Σίντι Κερύ 78.000 τον. Νάπολι WS 65. όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 62.5. Νοεμβρίου 18.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.: Τής 66.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 47.5. όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 45. όψιόν άνατολ. άκτή Καναδά WS 50. Νοεμβρίου 15.

ΛΟ'ΙΝΤΑ: Ράς Λανούφ 37.300 τον. Φός, WS 135. Νοεμβρίου 17.

ΟΙ Άγοραπωλησίες

"Ένας σημαντικός αριθμός πλοίων, τουλάχιστο για τά μέτρα της έποχής, άλλαξε χέρια κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο. Έμφαση δόθηκε στά μεγάλα πλοία, φαινόμενο δικαιολογούμενο από τίς τάσεις της ναυαλαγοράς.

Βέβαια, πολλές πωλήσεις τελούν ακόμα υπό τήν αίρεση της έπιθεώρησης ή άλλων διαδικασιών πού κάνουν τήν τελική έκβαση άμφιβολη. Άβεβαιότητα επίσης επικρατεί καί ως πρός τήν ακρίβεια τών άναφορών πού άφορούν στήν τιμή πού παρέχεται μέ κάθε δυνατή έπιφύλαξη.

Άλλά άς ρίξουμε καλύτερα μιά ματιά στόν κατάλογο τών πωλήσεων πού έγνώσθησαν:

Μπάκ κάρριερς:

"VIDAR" 146.000/71 δολ. 6.800.000 μέ διετή χρονοναύλωση.

"SCHERPENDRECHT" 67.700/74 δολ. 6.600.000

"HOAN MARU" 61.000/75 δολ. 7.500.000

"PRINCESS I" 55.000/76 δολ. 6.500.000

"REGAL SEA" 51.600/68 δολ. 2.000.000

"NALADA" 42.000/68 δολ. 1.300.000

"PAMPERO/LITA" 34.000/77-78 δολ. 10.000.000 συνολικά.

"VIENNA WOODS" 29.000/76 δολ. 3.800.000

"DESDEMONA" 28.900/78 δολ. 4.900.000

"VAN TRIUMPH" 26.700/82 δολ. 3.100.000

"NORTH HIGHNESS" 23.000/62 δολ. 750.000

Γενικού Φορτίου:

"SEA EXPRESS" 18.500/77 δολ. 4.000.000

"IRINI II" 14.900/71 δολ. 1.300.000 (μέ πίστωση)

"ASCONA" 14.900/71 δολ. 1.500.000

"CYNTHIA/MARCIA" 13.700/ 4-72 (έμπιστευτική)

Δεξαμενόπλοια:

"MARIETTA" 260.000/75 δολ. 7.900.000

"CROWN AWARD" 48.000 /82 δολ. 10.700.000

"FINANGER" 38.000/75 δολ. 6.800.000

Μικτά:

"VANGUARD" 158.000/74 δολ. 5.550.000

"PANAMAX STAR" 69.500/66 δολ. 1.250.000

"PANAMAX APOLO" 64.000/66 δολ. 2.450.000

Ή στενότητα της χρηματοδότησης άποτελεί ένα ισχυρά άνασταλτικό παράγοντα στήν αύξηση της δραστηριότητας, ιδίως σέ μικρότερα πλοία από μεσαίας στάθμης άγοραστές.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μέ ζωηρό τό άγοραστικό ενδιαφέρον κινήθηκε ή άγορά τών διαλύσεων. Προεξάρχουσα σέ όγκο άγορών ή Ταϊβάν, ύποχρεώθηκε σέ ύψωση τών τιμών κάτω από τήν πίεση της Κίνας πού μπαίνει όριστικά καί στήν άγορά τών μεγάλων πλοίων.

Στήν πρώτη, οί τιμές για μεσαία καί μεγάλα δεξαμενόπλοια κυμάνθηκαν μεταξύ τών δολ. 132 - 136 μέ μία περίπτωση στροβιλοφόρου πλοίου 11.200 τόννων βάρους στά δολ. 139,50 ανά τόννο. Για φορτηγά πλοία, οί τιμές βρίσκονταν μεταξύ δολ. 95-122, άναλόγως τύπου καί μεγέθους.

Στά ίδια περίπου πλαίσια κινήθηκε καί ή Κίνα μέ άνωτάτη τιμή δολ. 133 (χωρίς GASFREE) καί έλαφρώς άνώτερες της Ταϊβάν τιμές για μεγάλα πλοία ξηρού φορτίου.

Μέ σχετικά μικρή δραστηριότητα ή Ν. Κορέα, πλήρωσε δολ. 130 επίσης χωρίς όλικό GASFREE.

Οί τιμές στήν περιοχή Ίνδίας/Πακιστάν κυμαίνονταν μεταξύ δολ. 90/105

Στόν Πειραιά, οί τιμές τών λίγων διαθεσίμων μεγάλων δεξαμενοπλοίων (50-80.000 τον. d.w.) βρίσκονται γύρω από τά δολ. 80 ένώ ή σκληρύνηση της θέσεως τών πωλητών μικροτέρων πλοίων άνεβάζει βαθμιαία τά έπίπεδα τιμών.

Τέλος, οί Ίσπανοί πλήρωσαν δολ. 73,50 για σκάφος 4.300 τόννων.



Link Maritime Enterprises S.A.

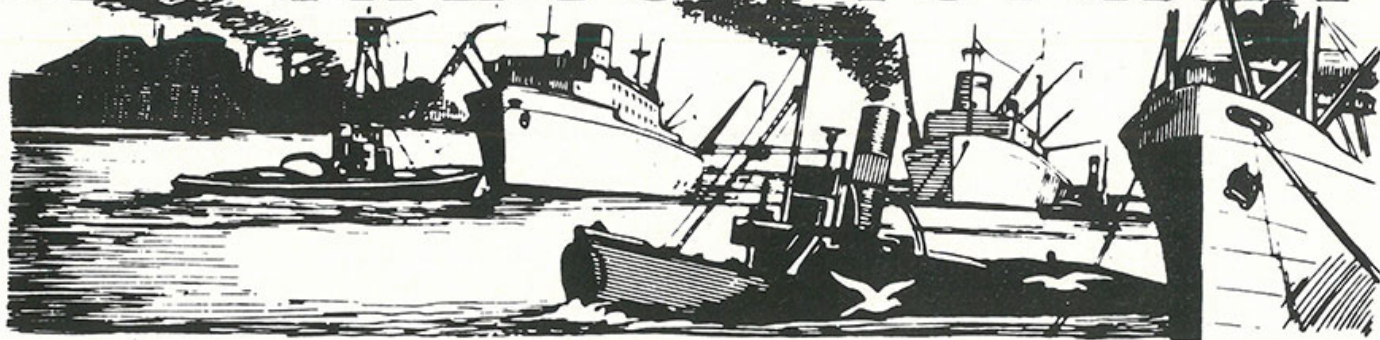
• chartering
• contracting
• sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas · Cottakis

Issue No. 1187/947, November 15th, 1984

THE NEW COLLECTIVE AGREEMENT

It would seem that there will be a delay in negotiating and concluding the new collective agreements because the PNO executive committee had only just started looking into the proposals submitted by the separate unions. This is because these unions have only now submitted their proposals even though

they were asked to do so last September. Further delay is expected from the fact that the Shipowners' Union is about to hold elections. So negotiations cannot possibly begin before mid-December. No information is yet available on the demands submitted to PNO by the unions.

THE BRITISH WERE CHEAPER

Answering a call for captains and pilots from Saudi Arabia, unemployed Greeks in this category asked for \$ 25,000 and \$ 27,000 per annum respectively in salaries. They were underbid, however, by the British who asked for \$ 21,500 and \$ 24,000 per annum respectively and got the jobs, while our own masters and pilots remain on the beach.

A TRAGIC PICTURE

A Soviet delegation which arrived here recently to take part in the work of mixed Greek-Soviet commission on shipping had the bright idea to pay a visit to the Public Merchant Navy Training Academy on the island of Hydra. According to one of the Soviet delegates, what they saw was a truly tragic picture. There was a total lack of discipline and a great deal of disorder and untidiness which made a very bad impression on the

foreign visitors.

We are very sorry indeed to have to report this, particularly since only a few years ago our merchant navy academies were models of discipline and decorum.

Ministry officials should take heed and do something about this situation before it is too late. We have had enough of experimentation. Order and discipline must be restored to the academies without delay. And if they have any doubts about it they can ask the Soviet visitors to repeat once more their impressions of the Hydra school.

REPAIRS ON SOVIET SHIPS

A delegation from the Union of Greek Shipbuilding and Shiprepair Industries is to visit Moscow soon to discuss with the Soviets the price list for the repair of Soviet vessels in Greece to the amount of \$ 20 million. The delegates are from the Skaramanga, Eleusis and Chalkis yards and from NAFSI. Neorio of Syros is ap-

parently seeking a separated agreement with the Russians.

We are informed that the prices submitted are rock-bottom and that certain repair units will be working at a loss. Since payment is to be offset by oil imports from the Soviet Union it would seem that there will be the need for some kind of drachma subsidy for certain repairs to prevent further losses to the industry which has been hard hit by the shipping crisis.

THE HELLENIC BUREAU

On the occasion of the inauguration of the Hellenic Bureau's new offices and its donation of Dr. 300,000 to the cause of maritime training, we shall repeat once again that the national register has been doing very well in recent years and it is high time it received the outmost support from all concerned to allow it to play its appropriate role on the Greek shipping scene.

Its growth will help Greek shipping to emancipate itself from the bonds of foreign tutelage in areas that could not keep up with the development and expansion of our fleet. For this reason the Hellenic Bureau deserves all the support it can be given.

EEC SHIPBUILDING REPORT

According to the EEC's annual report on the shipbuilding industry of Western Europe, the 28% increase in the number of ships ordered in 1983 must be attributed to speculation by certain shipping companies. Consequently, the cancellation of many of these orders would seem to be indicated.

The report says that many shipowners hastened to place orders last year at Japanese and South Korean yards to take advantage of low prices. These two countries are therefore responsible for

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

PREMSEKA SHIPPING PRIVATE LTD.

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

worsening the crisis in the European shipbuilding industry.

EEC participation in total shipbuilding orders in 1983 dropped by 11%. Orders from European owners were approximately on the same level as in 1982 while orders at European yards dropped from 70% in 1982 to 51% in 1983.

RUSSIAN TUG EFFECTED SALVAGE IN GREEK WATERS

581 passengers cruising on the Russian passenger ship "Ivan Franco" 20.063 grt. had the diverting experience of the vessel running aground on 17 October in Candia harbour in the idyllic island of Rhodes. The ship was not freed until the early hours of Monday 22 October.

The affair is surrounded by controversy as, since the casualty occurred in domestic waters, Greek salvage contractors were expected to handle the salvage.

It is curious that, whilst the agents of the Russian ship had negotiated the use of a flotilla of Greek tugs the very large Russian tug, icebreaker "Vladimir Rusakov" which 'happened to be passing' slipped into Greek waters to effect the salvage by refloating the passenger ship.

Tsavliris are particularly frustrated that, with their very substantial investment in large ocean going tugs on standby at salvage stations at all times, their legitimate expectation to handle this hefty salvage in their own waters was thwarted by the apparently illegal use of the foreign vessel.

SHARP REDUCTION OF NEWBUILDING ORDERS IN JAPAN

According to figures announced recently by the Japanese Ministry of Transport, newbuilding orders in October were sharply down by 54% on those for September 1984 on gross ton basis and also 28.3% down on those for October 1983. Permits were issued for 13 ships of 463,600 gross tons in October this year as opposed to 39 ships of 646,220 tons in October 1983. The figure for fiscal 1984 to date (April to October inclusive) is down 46.4% on the same period in fiscal 1983.

FREIGHT FUTURES CONTRACTS

More than 500 members of the Baltic Exchange have declared their interest to use the Freight Futures Market after the initial announcement was made in the summer.

Biffex, as it is named, will enable ship-

owners, charterers, agents or brokers to use the futures Market to buy or sell Freight Futures Contracts in addition to the actual fixing of a vessel to offload a major part of risks involved.

It is important to note that the prices on Futures markets will generally move parallel with the prices of the cash market. In the case of the freight futures their prices will reflect the real state of the cash Freight market.

It can therefore be said a Future market is a barometer of the various opinions exerted upon it by the physical traders, in this case shipowners and charterers.

PROTECTION FOR SEAMEN

At the last meeting of the tripartite maritime commission of the ILO it was proposed that measures should be taken to improve the safety, health and living conditions of seamen all over the world. These proposals specifically concern the ratification of the ILO 147 Convention for the minimum safety requirements for improved health conditions for seamen and the revision of the 1926 convention for the repatriation of seamen, including captains and apprentices.

Moreover, since in many parts of the world there have been cases of the illegal detention of seamen, the ILO commission has asked the International Labour Office to examine the possibility of introducing an international convention which would oblige countries which have arrested seamen or ships to inform immediately the country whose flag the ship flies and the country of origin of the persons arrested which should take steps for their release as soon as possible.

50 YEARS AGO

— Mr. E. Abatielos has submitted to the Navy minister new proposals for the assumption under contract of the country's coastal communications. Mr. Abatielos is the representative of foreign capital.

— The death of Leonidas Voyatzides has deprived Greek shipping of another distinguished personality who was so proficient in all aspects of business and maritime affairs.

— Although there were several transactions during the first fortnight of November, the second-hand ship market showed no particular interest.

— There was a slight slackening of the freight market in all sectors with the October average dropping by 2 1/2 points to 67.2% in comparison with September.

— The Havas news agency reported that the Greek cargo ship 'Marion J. Goulondris' ran aground near Necotsea in the Argentine and sent out an SOS. The report says the ship is a total loss.

(Naftika Chronika No. 94 — 15.11.1934)

BOYCOTT IN JAPAN

For the first time, a convenience-flag ship was boycotted in a Japanese port. It was the Liberian cargo ship 'Ocean Esperance' of 18,084 grt. which Tokyo dockers refused to unload as a sign of protest against the low wages and bad working conditions of the ship's crew. It was the Japanese seamen's unions who

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

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

WORLD ECONOMY AND SHIPPING

The economic recovery experienced during the last ten months has exceeded most expectations, while inflation has also been held in check. The volume of world trade is expected to increase by over six per cent this year compared to only two per cent last year and the decline experienced in 1982. This expansion is expected to continue at a steady but slightly reduced rate over the coming year and it remains to be seen whether the world's policy makers will succeed to steer a course of economic growth without resurrecting the spectre of inflation.

Shipping however, has not so far enjoyed any substantial benefits from the expansion of trade, a condition that must primarily be blamed to the large number of newbuildings in the bulk carrier sector and the continuous decline of tonnage in lay-up.

Rate levels so far have shown a minor increase compared to last year and the only real benefit has come from the rise of the value of the dollar, the currency used in most shipping earnings.

Grain continues to be the commodity that provides employment to a large

part of the dry cargo fleet, affecting both spot and charter markets. Recent improvement in freight levels reflect a real increase of the volume of grain trade which is expected to amount to approximately six per cent on an annual basis. The poor prospect of this year's Soviet grain harvest and the substantial increase in imports will undoubtedly cause a rise of freight levels over the winter months, especially if the recent chartering activity in the iron ore and coal sectors will be maintained.

As well as evidencing some improvement on the demand side of the market balance there have also been some worthing improvements on the supply side. The volume of laid-up tonnage has followed a consistent downward trend which with the absorption of a large number of newbuildings points to an expanding market in the dry bulk sector. In addition, although the volume of contracted new tonnage is still very considerable, the latest figures of ships of order reflect a persistent decline which in conjunction with a steady rate on scrapping should hopefully help to lead to improved freight earnings.

persuaded the dockers to refuse to unload the ship and this incident took place immediately after the first ITF inspector was appointed in Japan.

Finally, the Mitsui company which had chartered the ship managed to get it unloaded when its Hong Kong — based owner accepted to pay the crew ITF approved wages. It is to be noted that ITF inspectors visited the ship three ti-

mes, demanding that it obtain the 'blue card' which certifies that it complies with ITF terms regarding wages and living conditions.

On this occasion, the Japanese seamen's federation declared that it will harden its attitude against convenience flag ships which do not carry the ITF's 'blue card'.

● **LOW SPEED ENGINES TO MEET PROBLEMS OF POOR QUALITY FUEL**

The rapid escalations in fuel prices triggered off in 1973 and 1979 have made fuel economy the dominant criterion in engine design. The market requirements for substantially lower specific fuel consumptions and much lower running speeds ultimately led to the Sulzer RTA low-speed engine series. This highly fuel-efficient, long-stroke engine has so ably made a dramatic impact on the fuel economy possible in newbuildings. Specific fuel consumptions achieved by the RTA are now as much as 23% below those possible with equivalent engines ten years ago, while running speeds are up to 47% lower.

Deteriorating fuel quality was a particularly important influence in the development of the RTA series. Bleak forecasts had been made of "future" fuel properties. The RTA was thus required to be able to burn these anticipated poorer qualities of heavy fuel oil without detracting from the high reliability which had become traditional in Sulzer R-type low-speed engines. Trouble-free operation with extended service intervals and longer component lives, together with simplified maintenance requirements, will minimise off-hire time and its associated cost penalties.

This approach is steadily being borne out by the increasing numbers of RTA engines entering service. The 89 RTA engines commissioned by the end of September are achieving an excellent level of overall performance, with the longest running engines already exceeding 5,700 hours operation.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ LTD.

ΘΑΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C.4
ΘΑΛΕΦΩΝΟΝ: 01 583.2266 — ΤΕΛΕΞ: 8811736 RANDK G

12/15 FETTER LANE
LONDON EC 4A 1JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON E.C. 4
TEL.: 01 583.2266 — TELEX: 8811736 RANDK G

12/15 FETTER LANE
LONDON EC 4A 1JJ



★ 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. 67577/8/9
65181

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

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ
ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ .

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 10 Πειραιάς

Τηλέφωνα: 4176 658 - 4122 537

Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά

Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 193

Editing & Printing offices: 77 Notara Street

P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus

Phone: 01 - 4176658 or 4122537

Cable: "CHRONIKA" Piraeus

Γραφεία Βορείου Ελλάδος: Βασ. Ἡρακλείου 51- 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη

Τηλέφωνα: (031) 277963 - 278119

Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 3.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 3.000
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

‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων

(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν

ΑΒΑΞ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	α. Φιομμυαίνο 8/9
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. Ἀμβέρσα 18/9
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Λομέ 30/8
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Μαπούτο 28/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	α. Γένοβα 14/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Σάντος 14/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	ε. Γκιζάζ 30/8
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	στόν Ἅγιο Βικέντιο
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Ἀλεξάνδρεια 29/8
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	α. Ν. Ὁρλεάνη 1/9
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074	ὕπὸ ναυπήγησης
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	α. Γουακαμάτσου 30/8
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412	δ. Παναμά 15/9
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	ε. Πειραιά 20/7
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	δ. Κων/πολὴ 9/9
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	ε. Πόρτ Χάουμπερ 15/9
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	δ. Γιβραλτάρ 15/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακὲς μεταφορὲς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Σουέζ 7/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Γκουέμας 27/8
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Ἀμβέρσα 12/9
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. Κπέμε 30/8
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Ρίο Γκράντε 20/8
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	α. Σιγκαπούρη 29/8
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Βενετία 15/9
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	δ. Σουέζ 11/9
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Ἀμπενρά 14/9
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	α. Χιούστον 4/9
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	δ. Π. Σαῖδ 13/9
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	α. Ν. Ὁρλεάνη 13/9
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Ρίο Ἰανέιρο 4/9
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Ἐλευσίνα 18/9
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	ε. Κόμπε 4/9
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	69	17418	ε. Ὁσκαρόμν 5/9
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Τζέντα 5/9
ΑΘΩΣ	72	1586	ε. Βόρη 17/9
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	α. Σιγκαπούρη 11/9
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	72	4109	δ. Γιβραλτάρ 2/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387	α. Τζιμπουτί 2/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	ε. Ἀμβούργο 22/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	ε. Πειραιά 16/9
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	α. Παρανάγουα 15/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	ε. Κων/πολὴ 13/9
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.	64	4463	στό Ἀμβούργο
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	δ. Π. Σαῖδ 10/9
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Πειραιά 11/7
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ε. Κων/πολὴ 31/8
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	ε. Τζέντα 3/9
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	α. Τσίμπα 3/9
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ε. Σαγκάη 17/8
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ε. Ἰκόνιο 18/8
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'Ι'Ζ	72	11185	α. Θεόνα 17/8
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 9/8
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	δ. Π. Σαῖδ 28/8
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Πειραιά 14/7
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178	α. Ντάρμπαν 10/8
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Υ'Κ	71	11208	α. Λός Πάλας 13/8
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025	ε. Ἀκαμπα 8/8
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	α. Ἀρατού 20/8
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	α. Μαλόγο 3/9
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9369	α. Σιγκαπούρη 15/9
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ Ἀργοστόλι
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	δ. Ἐσκουμίνς 7/8
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	α. Ντάρμπαν 17/9
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Γιοκοχάμα 5/9
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	δ. Γκρέι Ντάκ Ἀϊλ 10/9
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ.	85	16800	ὕπὸ ναυπήγησης
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	ε. Πειραιά 15/9
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	δ. Γιβραλτάρ 1/9
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ε. Μπέιρα 9/9
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	δ. Παναμά 16/8
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Βενετία 17/9

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ.	81	10714	ε. Πειραιά 30/7
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	α. Βιβαταβέτσια 13/9
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	ε. Χόβρη 14/9
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	72	4838	δ. Γιβραλτάρ 5/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	20960	α. Καζαμπλάνκα 25/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	δ. Σκιά 25/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ.	61	13184	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ.	83	35000	α. Μπουένος Ἀϊρες 7/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.	63	6303	α. Τζιμπουτί 5/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ἀργεῖ Σετσουμπά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.	73	57761	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	62	7517	ε. Τζέντα 9/9
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	α. Λός Ἀντζελες 16/9
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Μπ. Ἀϊρες 30/6
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 13/9
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ε. Γκλάβεστον 3/9
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	α. Γκνάνσκ 18/9
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	ἀργεῖ Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Ραβέννα 12/9
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	α. Λός Ἀντζελες 5/9
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Ἀμβέρσα 5/9
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	δ. Κων/πολὴ 6/8
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	δ. Κων/πολὴ 1/9
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Ἀμβέρσα 29/8
ΑΚΡΙΑΣ	78	13889	δ. Σουέζ 14/9
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Ἀμβέρσα 19/9
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	δ. Σουέζ 8/9
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Σάν Λορέντζο 13/9
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2.	59	1012	α. Πειραιά 6/9
ΑΛΒΥΟΝ	62	13122	α. Ἀλεξάνδρεια 15/9
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Ἀντοραγκάστα 5/9
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Ν. Ὁρλεάνη 25/8
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Λ (δ.)	70	48462	ἐπωλήθη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Πειραιά 30/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	α. Ν. Ὁρλεάνη 13/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	στό Μπαντάρ Ἀμπάς 30/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Στυλίδα 28/8
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	ε. Σιγκαπούρη 7/9
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	60653	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΛΟΥΕΡ.	67	7560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	ἀργεῖ Σάρζα
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Χιούστον 5/9
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Πειραιά 28/8
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	α. Χιούστον 5/9
ΑΛΙΚΗ	72	10069	ε. Μαντράς 4/9
ΑΛΙΚΗ II.	76	12376	πρώην «ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ»
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Λά Παλις 9/8
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	ὕπὸ παραλαβή
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	μετ. «ΜΑΡΙΩ» (ΕΛΛ.)
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	α. Τάραντα 16/9
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Λός Πάλας 6/9
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Γιοκοχάμα 9/9
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/8
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ἀργεῖ Λονδίνο
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Ἀμβέρσα 81/159
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Ρότερνταμ 17/8
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	δ. Γιβραλτάρ 16/8
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Βανκούβερ 17/9
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Πόρτ Σαῖδ 11/8
ΑΛΜΑ	80	11584	ε. Τσαγκουαρόμας 11/9
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Σ. Μάικλς 16/9
ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Σουέζ 20/8
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ'	74	22246	α. Χιρόσιμα 18/8
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	70	1800	α. Λός Ἀντζελες 15/9
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	α. Σαντάνα 1/9
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	ε. Φουκουγιόμα 8/9
ΑΛΤΙΣ	79	11000	δ. Παναμά 16/9
ΑΛΤΙΣ	70	2605	ε. Λισαβώνα 16/9
ΑΛΦΑ	62	4722	στη Μπανόνα 1/9
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	α. Λός Ἀντζελες 26/8
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	ε. Ν. Ὁρλεάνη 18/8

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Λίβερπουλ 23/8
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Φουκουγιόμα 4/9
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	α. Π. Ἐσκουίβελ 17/9
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	δ. Σουέζ 10/6/83
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Χουέρβα 16/9
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Λατόκα 19/7
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	ε. Ρότερνταμ 18/9
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ἀργεῖ Ἡμοχάδεν
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	ε. Πειραιά 12/9
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Λός Ἀντζελες 16/9
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	ε. Κουινγκντάνο 19/8
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Σάντος 5/9
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Ἀμβούργο 17/9
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	δ. Π. Σαῖδ 2/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.	81	36061	α. Χόγκ Κόγκ 4/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Ρότερνταμ 17/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	ε. Κίγκστον 8/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Ν. Ὁρλεάνη 3/9

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348	α. Σιγκαπούρη 21/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Όζακα 12/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	ε. Βρέμη 11/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Σουέζ 20/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Άντοφαγκάστα 11/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	ε. Τζέντα 28/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Γκάνδη 13/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Χάμπτον 31/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	ε. Λισσαβώνα 13/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Αίοι 19/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633	ε. Ντάρ-ες-Σαλάαμ 6/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Πάνανγκ 6/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Θάντερ Μπαϊν 2/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 15/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΝΙΠ (δ.)	64	35333	ε. Καοσιούγκ 6/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Γουκαγιάμα 7/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Χάβρη 13/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633	α. Τζέντα 10/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	α. Πόρτ Κέλανγκ 15/9
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Βενετία 17/9
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70668	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α	83	10470	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 15/9
ΑΝΕΜΟ Κ.	71	4981	α. Λός Πάλαμας 10/9
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996	ε. Σιδνέι 17/9
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	ε. Πενάγκ 18/9
ΑΝΘΙΑ	64	11034	α. Τσουκούμι 19/8
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646	δ. Σουέζ 15/9
ΑΝΘΩΣ	79	11000	α. Σάντβαλ 18/9
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΝΑ	64	2020	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΝΑ Α.	59	9237	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΤΩΝΥ III.	77	38515	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΠΕΣ	73	16397	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΠΙΚΟ	64	9868	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΠΟΥΣ	70	3275	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΓΚΟΝΟΤ	68	24877	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΓΩ	72	16207	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΓΩ ΧΟΥΠ	77	1579	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Άσομπί 30/8
ΑΡΕΤΗ Λ.	69	9343	α. Χιούστον 15/8
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	ε. Μπαντάρ Άμπας 1/9
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	α. Χιούστον 15/8
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	α. Χιούστον 15/8
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	α. Χιούστον 15/8

ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Πόρτλαντ 15/9
ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Πόρτλαντ 15/9
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	ε. Βανκούβερ 19/8
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	ε. Μουπάσα 10/9
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	α. Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Κάρασι 12/9
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Σάντος 22/8
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	δ. Κων/πολη 21/8
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Κόκκα 6/9
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Όρλάν 5/9
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Μοντρός 3/9
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	α. Μοντρός 3/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Μοντρός 3/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Μοντρός 3/9
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 31/8
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	30149	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143	α. Χιούστον 6/9
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΗΜΙΝΑ	67	9525	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΚΟΝΑ	81	30500	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΕΛ'Υ	70	13363	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΤΕΡΙ	65	6151	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΤΕΡΙΑΣ (δ.)	68	14993	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΤΕΡΟ'Ι'ΝΤ	60	6134	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΤΗΡ	74	13633	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΤΟΡ	78	29860	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΤΥΑΝΑΣ	75	38611	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΤΥΠΑΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Χιούστον 6/9
ΑΞΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΣ	77	11804	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΑΛΑΣ Α.Σ.	85	22172	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΠ	72	9301	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	α. Χιούστον 6/9
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Χιούστον 6/9
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Χιούστον 6/9
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Χιούστον 6/9
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	α. Χιούστον 6/9
ΑΥΡΑ	68	9624	α. Χιούστον 6/9
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	α. Χιούστον 6/9
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	α. Χιούστον 6/9
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	α. Χιούστον 6/9
ΑΦΘΟΣ	68	35477	α. Χιούστον 6/9
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	α. Χιούστον 6/9
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	α. Χιούστον 6/9
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Χιούστον 6/9
ΑΦΡΟΣΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	α. Χιούστον 6/9
ΑΦΡΟΣ	68	3340	α. Χιούστον 6/9
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. Χιούστον 6/9
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	α. Χιούστον 6/9
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	α. Χιούστον 6/9
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	α. Χιούστον 6/9
ΒΑΝΤΑ	66	13762	α. Χιούστον 6/9
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	α. Χιούστον 6/9
ΒΑΡΕΝΒΕΑΣ	76	11802	α. Χιούστον 6/9
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Χιούστον 6/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Χιούστον 6/9
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	α. Χιούστον 6/9
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Χιούστον 6/9
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Χιούστον 6/9
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	α. Χιούστον 6/9
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Χιούστον 6/9
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	α. Χιούστον 6/9
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Χιούστον 6/9
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Χιούστον 6/9
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Χιούστον 6/9
ΒΕΝΙ II.	77	16993	α. Χιούστον 6/9
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Χιούστον 6/9
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Χιούστον 6/9

ΒΕΡΑ	65	20806	ἀργεί Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	στή Φιλαδέλφεια 10/9
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΒ	66	10210	α. Άμστερνταμ 18/9
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	ε. Ρουέν 15/9
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	ε. Αύγουστα 7/9
ΒΙΚΙΚΓ	62	13321	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	α. Πειραιά 15/9
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005	στό Μπαντάρ Άμπας 27/6
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΙΑ	78	14568	ε. Ν. Όρλεάνη 7/9
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	δ. Γιβραλτάρ 7/9
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	ἀργεί Πειραιά
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811	ε. Άμβέρσα 18/9
ΒΟΜΑΡ	71	16313	α. Ν. Όρλεάνη 8/9
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	ἀργεί Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ἀργεί Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΑ Τ'Ν ΕΝΤΗΘΟΡ (δ)	60	1434	ἀργεί Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Πειραιά 12/9
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	δ. Επτάνησα 22/8
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	α. Νητρόιτ 5/9
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Λός Άντζελες 22/8
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Πόρτ Χέντλαντ 13/9
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	α. Σγκαπούρη 14/8
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	δ. Ντόβερ 8/9
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Βαλτιμόρη 4/9
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Κολούμπια 16/9
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037	α. Ν. Όρλεάνη 15/7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	δ. Παναμά 9/9
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	δ. Παναμά 22/8
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592	ἀργεί Ήγουμενίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	ε. Ραβέννα 16/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	δ. Κων/πολη 28/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	επιωλήθη άλλοδαπούς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Ντονάλα 19/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στό Ντάρ-ε-Σαλάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	70	18634	ε. Γκουέμας 23/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Ρούνγκον 12/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	στό Μισισσιππί 20/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	ε. Άλεξάνδρεια 26/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ	68	10544	α. Σέτε 16/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	α. Πειραιά 21/9
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	δ. Π. Σαϊδ 31/8
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Ρουέν 29/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Σάντος 16/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	ε. Τζέντα 10/9
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	α. Μπ. Άιρες 11/9
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	α. Παράναγους 28/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ἀργεί Πόρτσμουρ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Κέιπ Τάουν 28/8
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Σγκαπούρη 9/8
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	α. Μπ. Άιρες 24/8
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Τάουνσβιλ 8/9
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στόν Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	ἀργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Κότκα 17/9
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	δ. Σουέζ 15/9
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	ε. Τζέντα 15/9
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	72	14315	α. Φλάσσινγκ 27/8
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Ν. Όρλεάνη 22/8
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ'	74	19702	α. Μπόχια Μπλάνκα 17/8
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Λάγος 10/7
ΓΙΩΤΑ	62	10163	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ)	65	2986	α. Φουτζέιρα 13/9
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Άνκα Μπαϊν 5/9
ΓΚΑ ΤΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	δ. Π. Σαϊδ 24/8
ΓΚΑΛΛ	70	15302	ε. Ν. Όρλεάνη 4/9
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ Τ'ΝΤ	83	21200	α. Λά Γκουέτ 14/9
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	ἀργεί Άστακό
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Π. Σαϊδ 13/9
ΓΚΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	δ. Θερσντεϊ Άιλ 13/9
ΓΚΟΚΟΛΑ	71	3002	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	ἀργεί Έλεουσίνια
ΓΚΟΛΑΝΤ Α Τ'ΛΑΝΤ (δ)	66	45251	στόν Πειραιά 27/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΥ	67	51644	α. Τάραντα 8/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Μπ. Άιρες 16/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 25/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Κόρπους Κρίστι 22/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Γκουέμας 19/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	α. Νιούκαστλ 16/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Παναμά 14/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Ντάρμπαν 16/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	13027	α. Βερακρούζ 3/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Λός Άντζελες 11/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	δ. Παναμά 10/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Παναμά 4/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Βερακρούζ 31/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Ρίο Γκράντες 23/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΗ	65	7952	ἀργεί Τρινκομάλη
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Λός Άντζελες 16/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΓΡΝΤ	72	12919	α. Μπ. Άιρες
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Χιούστον 6/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Κολούμπια 616/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ν. Όρλεάνη 28/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ Τ'ΝΤΕΡ	78	14531	α. Άντοφαγκόστα 10/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	στό Μπ. Άιρες 8/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	δ. Παναμά 10/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Βερακρούζ 5/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ Τ'Σ	74	13036	α. Κόρπους Κρίστι 23/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Μπόχια Μπλάνκα 9/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΑΓΚ	72	43479	α. Ρότερνταμ 12/9

ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 21/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531	δ. Παναμά 28/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ Τ'ΖΟΝ	75	13036	ε. Βερακρούζ 29/8
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	στό Π. Μαντρίν 20/9
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12483	ε. Βρέμη 18/9
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	ε. Τζέντα 3/7
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	μετ. «ΝΕΦΕΛΗ» (Κυπρ.)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ Τ'Τ	63	15381	ἀργεί Σετούμπα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	α. Κολούμπια 2/9
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α. Κολούμπια 4/8
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	ἀργεί Τρινκομάλη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ Τ'Μ	62	15389	ἀργεί Σετούμπα
ΓΚΡΕ Τ'Σ Λ	71	16306	δ. Κων/πολη 6/9
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ἀργεί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ἀργεί Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΒ	69	26356	α. Κέιπ Τάουν 10/9
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	μετ. «ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ» (Μπαχ.)
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	α. Νταμύ 8/9
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΘ	66	20723	α. Άμβέρσα 10/8
ΓΟΡΓΩ	58	7061	ἀργεί Άστακό
ΓΟΥΑΙΒ (δ.)	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΞΤΕΡΝ Α Τ'Λ	68	2206	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥ Τ'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	στόν Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Γιοκαίχι 10/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Ν. Όρλεάνη 16/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 14/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊν 28/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Παναμά 15/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ρίο Γκράντες 2/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Φιλαδέλφεια 10/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Φρεντερίτσια 17/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	στην Μανίλα 4/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Κότκα 12/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	Π. Σαϊδ 17/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Σπέζια 14/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ Τ'ΤΟΡ	67	22817	δ. Γιβραλτάρ 30/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	ε. Ρίο Γκράντες 6/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	δ. Γιβραλτάρ 15/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ)	74	18204	α. Μπιζέρτα 2/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ)	82	17199	α. Ν. Όρλεάνη 9/9
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	82	19555	ε. Νταβάο 18/8
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ἀργεί Γαλαξείδι
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Σάντος 2/9
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	ἀργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Άργοςτόλι 27/9
ΔΕΛΤΑ (δ)	61	7864	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	μετόν. «ΣΗ Ε Τ'Ρ» (Μαλτ.)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Ρεσίφ 8/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	α. Πειραιά 14/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	ἀργεί Άστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Γκντάνσκ 8/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	στό Μπαντάρ Άμπας
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Ν. Όρλεάνη 10/9
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Ν. Όρλεάνη 15/9
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Άβουμουσ 26/8
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Λός Πάλαμς 13/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958	ὕπο ναυπήγηση
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ἀργεί Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	ἀργεί Λισαβώνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ- ΤΗΣ	63	8380	α. Φουτζέιρα 8/9
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ἀργεί Πειραιά
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872	ἀργεί Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ἀργεί Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	ἀργεί Έευσίνια
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Μπ. Άιρες 31/8
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Τζέντα 10/9
ΔΙΔΩ	70	10378	δ. Σουέζ 13/7
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	ἀργεί Ίθακη
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ἀργεί Πειραιά
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Ν. Όρλεάνη 29/8
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	δ. Σουέζ 17/9
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	Διάλυση Κίνα
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ)	66	48801	α. Μαλάγα 1/9
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Άλεξάνδρεια 16/9
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	δ. Παναμά 13/8
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ Τ'ΝΤΕΝΤ	84	21300	ὕπο καθέλκυση
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ Τ'Μ	72	16398	δ. Π. Σαϊδ 16/9
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	ἀργεί Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ρότερνταμ 19/9
ΕΒΡΟΣ	62	20372	ἀργεί Γαλαξείδι
ΕΘΝΙΚ (δ)	75	125947	ἀργεί Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Τζέντα 12/9
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157	ε. Τζέντα 14/9
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	α. Καράτσι 17/9
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ)	72	113780	α. Τζέντα 31/7
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	ε. Μπροντ 5/8
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985	στή Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	α. Ν. Όρλεάνη 28/8
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	ἀργεί Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ἀργεί Γαλαξείδι
ΕΚΤΟΡ	70	16258	ε. Σγκαπούρη 15/9
ΕΚΤΟΡ	75	14523	δ. Σουέζ 6/9
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	α. Γουάτερφορντ 10/9
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	α. Γιβραλτάρ 8/9
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Ραβέννα 7/9
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	ε. Χιούστον 7/9
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	α. Τζέντα 2/9
ΕΛΕ Τ'ΣΤΡΙΑ I	64	10652	ἀργεί Στυλίδα
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	Δ. Παναμά 29/8
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	Διάλυση Φορμόζα
ΕΛΕΝΗ	63	10936	α. Καλαί 3/8
ΕΛΕΝΗ	60	1995	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	ε. Ν. Όρλεάνη 7/9
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	άρχει Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	δ. Σουέζ 18/9
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	δ. Γιβραλτάρ 15/9
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6006	ε. Ντελφύλ 15/9
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	δ. Σουέζ 20/8
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Σαλάδα 4/8
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	δ. Σουέζ 5/8
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	73	13098	στη Σιγκαπούρη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	62	6846	α. Τζέντα 26/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στη Σιγκαπούρη 15/9
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Μπίτερ Λέικς 6/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΝΘ	72	10329	άρχει Έλευσίνα
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Άντεν 11/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237	α. Άμβέρσα 29/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Κάλουντμπορκ 5/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Φιλαδέλφεια 5/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Άμμουρνο 18/9
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ντάρμπαν 14/9
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Τάραντα 13/9
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Ρίο Γκράντε 26/8
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Μίλφορντ Χάβεν 18/9
ΕΛΠΑΝ	67	5487	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Μαντράς 5/9
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Φρημάντλ 2/8
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Πειραιά 12/9
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Νουακτοσίτ 8/7
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	27830	άρχει Σετούμπάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 4/9
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμμουρνο 18/9
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άρχει Πειραιά
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Τόκυο 4/9
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	στη Γάνδη 17/4
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Ίταζι 4/8
ΕΠΟΣ	78	6053	άρχει Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Γιβραλτάρ 4/9
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Κήλονγκ 29/8
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά 15/9
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	α. Λός Άντζελες 26/8
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	άρχει Χαλκίδα
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Άλεξάνδρεια 11/9
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	ε. Άλεξάνδρεια 21/7
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	ε. Όζακα 9/9
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Φιλαδέλφεια 11/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Κων/πολη 9/8
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	α. Άμπιτζάν 8/8
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α	76	16844	α. Σιγκαπούρη 27/8
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	άρχει Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Άμπιτζάν 23/8
ΕΥΗ Λ	67	14569	α. Χιούστον 8/9
ΕΥΗΜΕΡ Α	73	13631	ε. Χ. σοσίμα 28/8
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Μοντεβιδέο 3/8
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Καίριος 12/9
ΕΥΛΑΙΑ	59	8630	άρχει Πειραιά
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Μουτούρε 31/8
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Κοτονού 15/8
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	άρχει Πειραιά
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	άρχει Πειραιά
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	άρχει Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Χαμίνα 14/9
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Άμστερνταμ 8/9
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	δ. Σουέζ 14/7
ΕΦΗ	61	3791	ε. Νασσάου 28/6

ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Πειραιά 16/9
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Γκίλονγκ 9/9
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Ραβέννα 13/9
ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282	ε. Σ. Ευστάθιο 14/9
ΖΕΤΤΑ	71	20516	ε. Σάντος 12/9
ΖΕΥΣ	60	11687	άρχει Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	ε. Ήτ Λόντον 10/9
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Φερρόλ 30/8
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Ντουάλα 22/8
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Ρίο Γκράντε 28/8
ΖΥΓΟΣ	69	3490	άρχει Πειραιά
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άρχει Πειραιά
ΗΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές
ΗΖΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	81	4617	άρχει Πειραιά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Ν. Όρλεάνη 1/9
ΗΡΩ	65	23390	ε. Λισαβώνα 26/8
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	α. Χιούστον 10/8
ΗΣΠΟΡΤ	67	27018	άρχει Άργοςτόλι
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794	ε. Σακάντε 9/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	α. Ρίο Ίανέιρο 28/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	ε. Ντουμάι 26/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	α. Τσίμα 8/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	ε. Βανκούβερ 17/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	α. Βαλτιμόρη 12/9
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Βόλο 17/7
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	ε. Πειραιά 26/8
ΘΑΝΙΚΙ	61	9516	άρχει Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	άρχει Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Τής 28/8
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	ρυμουλκείται
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	76	9444	α. Ρίο Ίανέιρο 9/9
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Πειραιά 12/9
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	α. Φρημάντλ 6/9
ΘΕΚΟΣ	78	16685	ε. Γκάλβεστον 31/8
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	ε. Παρανάγουα 3/9
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 6/8
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Σάλλομ Βόε 16/9
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	α. Χόγκ Κόγκ 4/9
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Ν. Όρλεάνη 13/9

ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.)	75	18951	πρώην «ΣΥΣ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ»
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άρχει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Τσιτσούνγκ 30/8
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	υπό ναυπήγηση
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Κόμπε 1/9
ΙΑΣΩΝ	70	11489	άρχει Λονδίνο
ΙΚΑΝ	58	2882	άρχει Πειραιά
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ε. Πειραιά 16/7
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άρχει Στυλίδα
ΙΜΑΛΑ'Ι'Α	62	10981	άρχει Πειραιά
ΙΝΑΡΕΝ	58	8931	ε. Έλευσίνα 22/8
ΙΟΛΙ	72	4999	α. Πειραιά 11/9
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	ε. Ν. Όρλεάνη 13/9
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Πειραιά 9/9
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	άρχει Πειραιά
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Άμβέρσα 7/9
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Κουβέιτ 2/9
ΙΩ	69	8909	στο Μπαντάρ Άμπας 1/8
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Τζώρτζιτάουν 24/8
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 13/9
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	άρχει Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	ε. Ν. Όρλεάνη 11/9
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	ε. Τζέντα 10/9
ΙΩΝ	71	11506	άρχει Λονδίνο
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 5/9
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	α. Βουβή 7/9
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	ε. Κολόμπο 14/9
ΚΑΒΟ ΛΟΥΓΟΣ (δ.)	69	50998	άρχει Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Λός Άντζελες 23/8
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Ρίο Ίανέιρο 1/9
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	δ. Κων/πολη 28/8
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	α. Λός Άντζελες 7/8
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Ν. Όρλεάνη 13/9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	δ. Γιβραλτάρ 10/9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Ραβέννα 30/8
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	άρχει Λονδίνο
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. Άλεξάνδρεια 13/9
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	α. Άμστερνταμ 1/9
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Ντόβερ 14/9
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	ε. Ναντόρ 22/8
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	ε. Λός Πάλλμας 14/9
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	ε. Τζέντα 6/8
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Άμβέρσα 18/9
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Κων/πολη 1/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Γιβραλτάρ 31/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Όσμ Κουάσρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	δ. Π. Σάϊδ 6/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	α. Χάβρη 30/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	α. Μάλτα 22/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Μπουένος Άϊρες 8/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Τσάρ εστον 30/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	μετ. «ΑΛΕΞΙΑ» (Έλλ.)
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Πράια Μόλε 5/9
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. Σουέζ 6/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Άλγκεκίρας 13/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	άρχει Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185	α. Ρίο Ίανέιρο 8/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Κων/πολη 8/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άρχει Βουβή
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Ν. Όρλεάνη 10/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Ρίο Γκράντε 7/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	δ. Γιβραλτάρ 15/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άρχει Νουβίτα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Τζέντα 17/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Γκίλονγκ 16/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	α. Χιούστον 11/9
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	άρχει Πειραιά
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Ν. Όρλεάνη 14/9
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ε. Παρανάγουα 31/8
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	α. Άσντον 9/9
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Λυούστα 11/9
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Ρουέν 3/9
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	δ. Σουέζ 4/9
ΚΑΡΟΣ	67	12702	άρχει Έλευσίνα
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	στο Σάντος 14/9
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Παναμά 12/9
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	άρχει Άργοςτόλι
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Λός Άντζελες 2/9
ΚΑΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Τζέντα 20/8
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ε. Καμπέλο 31/8
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΑΟΥΡ	59	4632	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΣΤΛ ΣΗΛ	68	26537	άρχει Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Κων/πολη 8/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Ίμινγκχαμ 12/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Πειραιά 7/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Πειραιά 15/9
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	άρχει Σιγκαπούρη
ΚΑΤΙΕ	60	10187	άρχει Γαλαξίδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Γιβραλτάρ 6/9
ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΑ Σ.	66	29955	δ. Παναμά 16/9
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Κολούμπια 31/8
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Σέτε 6/9
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άρχει Ρίβερ Φόλς
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Μπ. Άϊρες 4/8
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	ε. Ρεσίφ 28/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	δ. Ντόβερ 2/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Μπ. Άϊρες 13/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Σιγκαπούρη 26/7
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Μανφρεντόνια 10/9
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Λισαβώνα 24/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	α. Π. Κέλανγκ 26/8
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Όξελοςούντ 5/9
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Μπ. Άϊρες 13/9
ΚΕΡΙΤΣ	73	16459	α. Χιούστον 25/7
ΚΕΦΑΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	άρχει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερνεζουζέν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	άρχει Πειραιά

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	άρχει Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	δα. Μαπούτο 2/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	πρός Έ. Λόδα
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35935	άρχει Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	α. Σαβόνα 17/9
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Όγκλαντ 3/9
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	δ. Κων/πολη 27/8
ΚΛΕΙΩ	58	8791	άρχει Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	ε. Πόρτ ω Πρίνς 27/8
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Οκινόβα 23/8
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Γκόβ 8/8
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. Άμβέρσα 18/9
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Τόραντα 17/9
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Σεπετίμπα 26/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	ε. Χάμπτον 11/9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Βαλτιμόρη 11/9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ρότερνταμ 15/9
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Ρίο Ίανέιρο 7/9
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Τουμπάρος 17/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ΄ΙΟΝΗΡ	68	22836	α. Λός Άντζελες 28/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	ε. Τζέντα 14/9
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	δ. Παναμά 30/8
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	18000	ε. Ρίο Ίανέιρο 7/9
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	α. Μπλέφαστ 5/9
ΚΟΝΣΤΕΛΕ΄Ι΄ΣΟΝ			ε. Τσάρλεστον 12/9
ΓΚΑΛΑΪ	67	7680	δ. Γιβραλτάρ 12/9
ΚΟΝΣΤΕΛΕ΄Ι΄ΣΟΝ			ε. Βηρυτό 7/9
ΕΝΤΕΡΠΡΑ΄ΙΖ	77	5539	ε. Άνταμπίγια 12/9
ΚΟΝΣΤΕΛΕ΄Ι΄ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	στη Μομπάσα
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	υπό καθέλκυση
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ΄Ι΄ΝΤΕΡ	63	7689	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	δ. Παναμά 24/8
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	ε. Βανκούβερ 15/9
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	δ. Γιβραλτάρ 17/8
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	άρχει Άστακό
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	Όλιχη Άπόλλεια
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	α. Ντουμπάι 6/7
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ΄Ι΄ΝΤΕΡ	64	4772	άρχει Πειραιά
ΚΟΦΗ ΤΡΕ΄Ι΄ΝΤΕΡ	66	5153	πρώην «ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΠΡΗΖ»
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	ε. Μπρέικ 17/9
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	ε. Μόχι 7/9
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	α. Σάν Χοσέ 2/6/82
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Τενερίφη 14/9
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	στο Κόμπε 14/9
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	ε. Άλεξάνδρεια 16/9
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Ρίο Ίανέιρο 6/9
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Πειραιά 12/9
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Τζέντα 5/9
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Γένοβα 10/9
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	στον Πειραιά 11/9
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	δ. Σουέζ 1/9
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	άρχει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Λομέ 25/8
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ΄Ι ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Τζέντα 4/9
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Κουβέιτ 12/9
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Π. Σαΐδ 18/9
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	δ. Κων/πολη 10/9
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	ε. Πειραιά 7/9
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Όμισάλ 14/9
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ΄Υ (δ.)	73	61054	α. Πόρτ Κέλαγκκ 18/8
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	άρχει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ΄Ι΄ΝΤ	82	11500	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	59	16875	α. Καβέλλα 23/8 γιά Μαρόκο
ΚΡΙΟΙΣ	75	7028	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Ντουάλα 26/8
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	α. Άμβούργο 12/9
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	στη Μανίλα 5/9
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	άρχει Πειραιά
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/9
ΚΡΟΥΣΕ΄Ι΄ΝΤΕΡ	58	1596	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	άρχει Πειραιά
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 18/9
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Χαλκίδα 11/9
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	άρχει Πειραιά
ΚΥΜΑ	60	7758	ε. Άλεξάνδρεια 29/8
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ	77	23596	άρχει Άστακό
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	στη θέση 33 21 Β. 24 05 Δ 12/9
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 17/9
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	άρχει Πειραιά
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	στο Κολόμπο 25/8
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	α. Κίγκστον 12/9
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. Μπάχια Μπλάνκα 3/8
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Βίλα Κωντιντούστιον 17/8
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	μεσογειακές μεταφορές
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ΄Ι΄Υ	68	4350	α. Άμβέρσα 27/8
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	άρχει Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άρχει Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Π. Σαΐδ 30/8
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΛΑ΄Ι΄ΟΝ ΟΦ ΠΑ΄Ι΄ΡΙΟΥΣ	80	2925	άρχει Πειραιά
ΛΑ΄Ι΄ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	άρχει Ήμσχαβεν
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	α. Φουτζέιρα 20/7
ΛΑΚΥ ΡΑ΄Ι΄ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λούμπεκ - Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Σάντος 1/8
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Γκλάντσοουν 25/7
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Μομπάσα 26/8
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Νιούπορτ 6/9
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Μπ. Άϊρες 9/8
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	δ. Σκάω 26/8
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Ρότερνταμ 12/9
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άρχει Γαλαξίδι
ΛΕΜΑΝ	66	2953	στον Πειραιά
ΛΕΝΑ II	68	15761	α. Σιγκαπούρη 31/8
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	άρχει Σετσουμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618	άρχει Έλεσβίνα
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισαβόνα

ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Ντουάλα 15/8
ΛΕΩΝ	72	2311	άρχει Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Άμπιζάν 25/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	άρχει Φορταλέζα (άποθήκη)
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Πειραιά 16/9
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Μπριζαμπαίν 17/8
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	άρχει Σετσουμπάλ
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	δ. Π. Σαΐδ 16/9
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ΄Ι΄ΝΤ	83	20200	α. Ίγκων 29/8
ΛΙΜΠΕΡΕ΄Ι΄ΤΟΡ	76	75134	α. Σκάπα Φλόου 13/9
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Ήγουμενίτσα 26/9
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	α. Βαρκελώνη 21/7
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Άμπιζάν 11/8
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	δ. Ντόβερ 14/9
ΛΙΤΣΑ	77	6228	ε. Πειραιά 10/9
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. Σουέζ 25/8
ΛΙΩ	68	9650	άρχει Βασώρα
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	α. Λονδίνο 14/9
ΛΟ΄Ι΄ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Φρεμάντλ 31/8
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Γκούεμας 24/8
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Βανκούβερ 7/9
ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ	73	63287	δ. Π. Σαΐδ 17/8
ΛΟΥΣΥ	74	16006	Μπ. Άϊρες 12/9
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Άμβέρσα 13/9
ΛΥΔΙΑ	64	6547	άρχει Σετσουμπάλ
ΛΥΡΑ	67	41914	
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Ρότερνταμ 14/9
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Κρόντιφ 14/8
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Μπαρμάντος 12/9
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Σαλβαντόρ 30/8
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Χίοστον 1/9
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	μετο. «ΜΑΡΙΓΟΥΝΤ» (Παν.
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	στη Μανίλα 4/9
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	άρχει Έλεσβίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	άρχει Σετσουμπάλ
ΜΑΚΡΑ	73	8957	άρχει Πειραιά
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Λάγος 9/8
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	μετ. «ΜΑΝΩΛΗΣ Μ.»
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ε. Λέγκχορν 12/9
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρώην «ΚΑΝΑΝΤΙΑ»
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Σ. Άννα Μπαϊν 6/9
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	Σιγκαπούρη 2/9
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Άλεξάνδρεια 25/8
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	μετ. «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.»
ΜΑΟΥΝΤ ΘΟΥΡΥΣ	68	18525	ε. Γκάνδη 8/9
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Άμβέρσα 8/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Ρίτσοντς Μπαϊν 7/8
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Μπάχια Μπλάνκα 24/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Θέρσαντε΄Υ Άϊλαντ 13/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Νταμάμ 4/9
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ΄Υ΄ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Γκάνδη 20/8
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ΄Ι΄Κ	62	8967	ε. Τουτικορίν 27/8
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Κόμπε 30/8
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	στο Ν. Μαγκαλόρ 2/9
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	άρχει Άργουσόλι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΚΩ (δ.)	76	81106	στον Πειραιά
ΜΑΡΓΚΚΩ	58	2966	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	δ. Θέρσαντε΄Υ Άϊλ 18/9
ΜΑΡΒΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Τής 18/9
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Χόγκ Κόγκ 4/9
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ	70	9101	α. Ν. Όρλεάνη 12/9
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Κακούτα 29/8
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Ρουέν 13/9
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΤΗ	70	9565	α. Τζώρτζταουν 14/9
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	δ. Δαρδανέλλια 2/8
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Άλ Ρουέζ 17/9
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	δ. Παναμά 3/7
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ε. Ίκνιο 28/7
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Τουτικορίν 6/9
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Λός Πάλμας 14/9
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ε. Βενετία 24/7
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	ε. Κωσζακόσλοκος 17/8
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ΄Ι΄Θ (δ.)	66	42799	ε. Πειραιά 3/9
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	ε. Ντάρμπαν 20/8
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Βενετία 13/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	στον Πειραιά 15/9
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Κολόμπο 14/9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Τζέντα 7/9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Γένοβα 17/9
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Πειραιά 12/9
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	δ. Σκάω 28/8
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569	δ. Κων/πολη 18/8
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Σάω Σεμπατίστα 26/8
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	Βυθίστηκε Ίνδικό 9/9
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	δ. Κων/πολη 8/9
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	α. Λός Άντζελες 14/9
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άρχει Σετσουμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Γάνδη 7/9
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Ντόβερ 1/8
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Βιτόρια 13/9
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Άμβέρσα 11/9
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κολούμπια 25/8
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	ε. Μπανιγιάρμασιν 31/8
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Λός Άντζελες 8/9
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Ντάρμπαν 8/8
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	άρχει Στυλίδα
ΜΑΡΩ	73	32510	δ. Κων/πολη 21/8
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	υπό ναυπήγηση
ΜΑΞΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΞΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Έλεσβόρ 5/9
ΜΑΞΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455	δ. Σουέζ 17/9
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Άμβούργο 13/9
ΜΑΤΘΙΑΔΑ	65	7696	άρχει Πειραιά

ΜΕΓΊΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Ντομάι 12/8	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	άρχει τζέμπελ 'αλι
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. 'Αδελαιδα 12/9	ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΜΕΛΟΊ	68	8887	α. Τ'Ιτσάι 6/9	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	άρχει Πειραιά
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	άρχει 'Αλιβέρι	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	στό Σάντος 14/9
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	ε. Μπαντόρ 'Αμπάς 27/6	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	δ. Σουεζ 22/8
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	ε. Κόρπους Κρίτσι 5/9	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δ. Σουεζ 9/9
ΜΕΛΤΕΜΙ III.	68	15761	άρχει 'Ελευσίνα	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Τάμπα 30/8
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Σιγκαπούρη 6/9	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Χάλιφαξ 4/9
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΊΥ	78	33191	α. 'Εμντεν 8/9
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Παναμά 20/6	ΝΕΊ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Πόρι Τζεντίλ 3/9	ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΤΥ	81	9969	άρχει Πειραιά	ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Λονδίνο 14/9
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	υπό καθέλευση	ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	μετον. «ΤΙΟΒΑΝΝΑ Σ.» (Παν.)
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Αλεξάνδρεια 5/7	ΝΕΝΑ	74	39866	α. Γιούρπορτ 4/9
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άρχει Πειραιά	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	στον Πειραιά 20/9
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Σουεζ 18/9	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	στό Μπαχαράιν 16/9	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Ρότερνταμ 12/9	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Σπετίμπα 4/9
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	δ. Ντόβερ 17/9	ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑΊ	72	9606	δ. Σουεζ 8/9
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Μένα αλ 'Αχμάντι 5/9	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	άρχει Γαλαξείδι
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Πειραιά 10/9	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	άρχει Γαλαξείδι
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	α. 'Αρκα 24/7	ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	δ. Κωνίπολη 9/9
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	άρχει Πειραιά	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	άρχει Πειραιά
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 14/9	ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	α. Τζέντα 17/8
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	ε. Σιγκαπούρη 3/9	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό 'Ελ Χόκλι (άποθήκη)
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	δ. Σουεζ 8/9	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	άρχει Χαλκίδα
ΜΗΛΟΣ	84	28100	υπό καθέλευση	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Κοκούρα 3/9
ΜΗΛΟΣ ΑΊ'ΛΑΝΤ	79	10991	α. Ρότερνταμ 7/9	ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	α. Τζέντα 26/7
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	άρχει Πειραιά	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχει Πειραιά
				ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Ντεμερράι 1159
				ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Χάμπτον 8/9
				ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	ε. Τζέντα 2/8	ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Ρίο 'Ιανέριο 25/8
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ	57	5289	στό Κουβέιτ	ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Σιγκαπούρη 1158
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Νέα 'Ορλεάνη	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/9	Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	άρχει 'Αλιβέρι
ΜΙΝΙ ΛΑΊ'ΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές μεταφορές	ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	ε. 'Ικόνιο 30/8
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά	ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Σύντνεϊ 13/9
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Πειραιά 16/8	ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/9
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Πόρτ οφ Σπείν 8/9	ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	α. Τζέντα 2/9
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Βερακρούζ 6/9	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	δ. Γιβραλτάρ 13/9
ΜΙΝΙ ΛΕΊ'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΝΟΡΘ ΒΑΊ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	δ. Π. Σαϊδ 16/9
ΜΙΝΙ ΛΕΊ'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά	ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	άρχει 'Αλεξανδρεία
ΜΙΝΙ ΛΕΊ'Σ	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	άρχει Στυλίδα
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	δ. Παναμά 13/9
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 31/8	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	36000	υπό ναυπήγηση
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόννα 11/9	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	άρχει Στυλίδα
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζέντα 11/9	ΝΟΡΘ ΧΑΊ'ΝΕΣ	62	15110	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Σεβίλλη 6/9	ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	διάλυση Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	ε. Λέικ Τσάρλα 9/8
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά	ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	άρχει Γαλαξείδι
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	Κυπριακή Σημαία
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζέντα 15/9	ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	ε. Ντάρμπαν 17/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΝΤΑΊ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. 'Αντεν 7/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	άρχει Πειραιά	ΝΤΑΊ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Μπιλμπάο 7/8
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΊ'ΝΤ	74	14523	α. Μπιλμπάο 8/9
ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ. Κωνίπολη 6/9	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Βουλων 1/9
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Τάμπα 5/9	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Χιούστον 5/9
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Βηρυτό 8/9	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Βαλτιμόρη 9/9
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Γιουρπορτ 8/9	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Μπανγκόκ 20/8
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.	ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	άρχει Γαλαξείδι
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Γιβραλτάρ 17/9	ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΊ'ΤΟΡ	65	7700	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/8
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Σάλομ Βόε 4/9	ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Τρίπολη Λιβύης 22/8	ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχει Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Ντουάλα 29/8	ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	δ. Κωνίπολη 11/9
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Βερακρούζ 6/9	ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	δ. Μπούλεν Μπαϊ 21/7
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Μανίλα 22/7	ΝΤΟΛΑΡ II (δ.)	59	12463	α. Πειραιά 15/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σαρζά	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	δ. 'Επτάνησα 19/8
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Χ' μπαρ 10/8	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	δ. Παναμά 2/9	ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δ. Σουεζ 16/9	ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	άρχει Πειραιά	ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Λονδίνο 16/9	ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	δ. Σουεζ 13/9	ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	14	15976	
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ	83	32129	δ. Παναμά 9/8				
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	έπισκευές Πειραιά 10/6				
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	έπισκευές Πειραιά 5/6				
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Π. Τζούντιτς 12/9	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	ε. Σάντος 2/8	ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	α. Βαρκελώνη 28/8	ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Μέρσεϊ Μπάρ 19/9
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άρχει 'Αργιστόλι	ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Σιγκαπούρη 1/7	ΟΛΚΟΥΖ	60	3030	άρχει Πειραιά
ΜΠΕΛΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Ρότερνταμ 14/9	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. 'Ελευσίνα 21/9
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Μουεναβεντούρα 31/8	ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Χουέλβα 14/9
ΜΠΗΛΙΟ	71	9564	δ. Γιβραλτάρ 16/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	85	17879	υπό ναυπήγηση
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. 'Αμστερνταμ 12/9
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΊ'Υ	63	9657	άρχει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	α. Λός 'Αντζελες 25/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΊ'ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	δ. Γιβραλτάρ 5/9
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	άρχει 'Ελευσίνα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	δ. Ντουμπάι 4/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. 'Ίμινγκχαμ 12/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	δ. 'Επτάνησα 7/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	ε. Ρας Τανούα 31/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ε. Σφάξ 29/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Σιγκαπούρη 26/7	ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Π. Κέλονγκ 10/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Δρέπανον 8/8	ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άρχει Πειραιά	ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187	ε. Μπωμόν 30/8
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Λευκάδα	ΟΗΝΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΊ'Σ	54	6103	άρχει Στυλίδα	ΟΡΑΊ'ΟΝ	65	3034	α. Λός Πάλμας 1/9
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Χιούστον 9/9
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά	ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	ε. 'Αλεξάνδρεια 16/9	ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΊ'Τ ΣΚΑΊ'Υ	69	2979	άρχει Τζέντα	ΟΞΕΑΝ ΓΟΥΊ'ΝΤ	83	20669	δ. Π. Σαϊδ 14/9
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	άρχει Ρίβερ Φώλ	ΟΞΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	υπό καθέλευση
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει 'Ελευσίνα	ΟΞΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	άρχει Μπιλμπάο
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	α. Μπ. 'Αίρες 24/8	ΟΞΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	άρχει Πειραιά
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Μπ. 'Αίρες 2/9	ΟΞΕΑΝ ΡΕΊ'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Μπιλμπάο 15/9
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Λονδίνο 7/9	ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	α. Τολέδο 19/10
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	άρχει Πειραιά	ΟΞΕΑΝ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ	82	18818	άρχει Κασυέρι
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Γαλαξείδι	ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	ε. Πειραιά 15/9
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει 'Αργιστόλι	ΟΥΑΊ'Τ ΡΟΟΥΖ	60	7504	άρχει Πειραιά
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Φιλαδέλφεια 20/8	ΟΥΑΊ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
				ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
				ΟΥΊ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	άρχει Στυλίδα
ΝΑΒΙΓΚΕΊ'ΤΟΡ	66	20199	άρχει Γάνδη	ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	α. Λά Παλις 11/8
ΝΑΊ'ΑΝΤ	75	35561	α. Ρότερνταμ 31/8	ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (άποθήκη)
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Ρουέν 15/9	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΛ ΑΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Τζιμπουτί 26/7
ΝΑΞΟΣ ΑΊ'ΛΑΝΤ	80	10982	α. Ντάρμπαν 4/9	ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Σιγκαπούρη 24/8	ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	άρχει Πειραιά
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κενίτρα	ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	ε. 'Αλεξάνδρεια 1159
				ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Μέρσεϊ Μπάρ 19/9

ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στό Λάγος 6/7
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	άρχει Γκρέιτ Μπίτερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	άρχει Σετούμπάλ
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	άρχει Στυλίδας
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	άρχει Σιδνεύ 5/9
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	δ. Μεσίνα 10/10
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	α. Τζέντα 13/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΕΥΛΑΣ	58	8764	α. Πειραιά 5/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	στό Τζιμπουτί
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Λονδίνο 31/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	Κων/πολη 17/8
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	α. Φλόρινγκ 11/10
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Ροζάριο 5/9
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	ε. Σόρεχαμ 16/9
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	δ. Π. Σαΐδ 17/9
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Νισούκαστλ 24/8
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Μόι Ράνα 8/9
ΠΑΡΓΑ	59	10065	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	άρχει Γερμανία
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Νταμάμ 13/9
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Άμβέρσα 6/9
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	άρχει Πειραιά
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Π. Χέντλαντ 5/9
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	ε. Ίντορν 13/8
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	δ. Π. Σαΐδ 15/9
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Ρότερνταμ 22/8
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	α. Πειραιά 6/3
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	α. Ντάρμπαν 31/8
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Σορέλ 16/8
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Άλεξάνδρεια 2/9
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	δ. Σουέζ 10/9
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Τερνέστη 18/9
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Ίκνιο 19/8
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Άκομα 18/8
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ίκνιο 16/8
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΜΠΛΑΝ	70	9870	δ. Σουέζ 16/9
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Ντάρμπαν 18/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	ε. Άμβέρσα 13/9
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623	δ. Σουέζ 25/8
ΠΕΡΑΑ	69	4718	α. Ντουμπάι 15/9
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Μπαντ' Άμπας 20/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	άρχει Έλευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	άρχει Έλευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 8/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Κεϋχάν Τέρμιναλ 2/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Πειραιά 11/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 13/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 11/8
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ	57	8776	άρχει Βομβάρ
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Νισούκαστλ 5/9
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	δ. Σουέζ 17/9
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	δ. Κων/πολη 7/9
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Άρμούα Μπαίη 15/8
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	ε. Π. Σαΐδ 12/9
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ε. Νταμάμ 13/9
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	Ντάρμπαν 3/9
ΠΗΛΕΟΠΗ	62	6299	Διάλυση Ταϊβάν
ΠΗΛΕΟΠΗ II	56	6198	άρχει Άστακό
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	άρχει Ήγουμενίτα
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	α. Λός Πάλας 16/9
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Πόρτλαντ
ΠΙΝΤΟ	63	14203	άρχει Γαλαξειδί
ΠΙΝΤΟ	82	32300	ε. Άλεξάνδρεια 3/9
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	διαγράφεται
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	δ. Ντόβερ 13/9
ΠΛΑΝΕΤ.	78	9864	άρχει Λομπίτο
ΠΛΟΤΙΝΟΣ	65	10679	ε. Χακάτα 30/8
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	άρχει Γαλαξειδί
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	δ. Μπουρνομπουέλα 28/8
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	ε. Σετούμπάλ 6/7
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	επισκευές Πειραιά
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	α. Τζέντα 21/8
ΠΟΛΥΞΗΝΗ	62	17953	α. Άμβέρσα 15/9
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	α. Τζέντα 26/8
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	άρχει Πειραιά
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Γιβραλτάρ 13/9
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Νικίσκ 22/8
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Λαύριο 6/6
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	ε. Κοκούρα 5/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Νταμπιέρη 10/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	Διάλυση Φορμάζα
ΠΟΠΗ	67	11002	υπό ναυπήγηση
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Κων/πολη 10/9
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	ε. Βομβάρ 12/9
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Σεβίλλη 15/9
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	επισκευές Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Άμπιτζάν 26/8
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	α. Μπ. Άιρες 24/8
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650	στό Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722	α. Ν. Όρλεάνη 25/8
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	α. Κολόμπο 5/9
			α. Άρζιβ 30/8

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	στή Χαλκίδα
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	άρχει Άστακό
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885	ε. Τζέντα 2/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	στό Μπουλέν Μπαίη 13/9
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	ε. Ραβέννα 16/9
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	α. Άμβέρσα 14/9
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	α. Άμβέρσα 26/8
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	α. Τζέντα 6/8
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Γκίλογκ 5/9
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Γκίζαν 3/9
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	δ. Ντόβερ 12/9
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Σάουθεντ Άνκ. 1/9
ΠΥΛΟΣ	68	10244	α. Άοντοντ 11/9
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Άλεξάνδρεια 16/9
ΡΑΛΙΝΑ Κ.	70	14609	μετ. «ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μολ.)
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	α. Χιούστον 1/9
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	59	12413	δ. Κων/πολη 3/9
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249	στό Καράτσι
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' I (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 11/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 14/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 11/9
ΡΑΝΙΑ	67	9919	δ. Γιβραλτάρ 28/8
ΡΕΑ	71	9025	δ. Ντόβερ 9/8
ΡΕΑ	56	4275	άρχει Πειραιά
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	δ. Π. Σαΐδ 18/9
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	δ. Σουέζ 2/9
ΡΕΝΑ	72	14651	δ. Παναμά 11/9
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294	α. Σουέμα 3/9
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	άρχει Τριγκομάλη
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961	άρχει Πειραιά
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	ε. Ν. Όρλεάνη 7/9
ΡΗΝΗ	63	15929	ε. Σαφάγκα 12/9
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	άρχει Πειραιά
ΡΙΒΑ	63	10299	άρχει Γαλαξειδί
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599	ε. Πειραιά 20/7
ΡΙΟ	75	9112	ε. Π. Σουδάν 16/8
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	άρχει Γαλαξειδί
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198	επισκευές Πειραιά
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931	άρχει Λευκάδα
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	έπωλ. Άλλοδαπούς
ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552	στή Μομπάσα
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	άρχει Έλευσίνα
ΡΟΔΟΣ	55	3370	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Χάλα 15/8
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	στό Ντακάρ 15/9
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	άρχει Πειραιά
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	άρχει Άργιστόλι
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ε. Γκάλβεστον 17/8
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	άρχει Άλιβέρι
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100	άρχει Πειραιά
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	μετ. «ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΣΙΠ»
ΡΟΝΧΙΑ	63	6063	άρχει Πειραιά
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	α. Κέιπ Τάουν 24/8
ΡΟΥΛΑ	62	811	άρχει Λομέ
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	στή Μομπάσα 21/7
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Πρίνς Ρούπερ 4/8
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	δ. Έσκουμίνε 1259
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	α. Κόμπε 31/8
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	Διάλυση Κίνα
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Άλγκεθίρας 29/8
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995	α. Μομπίλ 28/8
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	α. Μασσαλία 13/9
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Πειραιά 31/8
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	ε. Πειραιά 1/9
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	στήν Καλκούτα 7/9
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	ε. Κόκολα 12/9
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Σιγκαπούρη 23/8
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Κοσίν 4/9
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	ε. Σεβίλλη 15/9
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	δ. Παναμά 13/9
ΣΑΜΟΣ	66	17208	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	δ. Παναμά 1/8
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Σιγκαπούρη 4/9
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	α. Γκότενμπουργκ 17/9
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990	α. Μόντρεαλ 9/9
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	α. Μομπάσα 28/8
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	δ. Παναμά 2/8
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	10996		α. Τσαγκουαράμας 6/9
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Σ. Βίνσεντ 17/9
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	ε. Σάντος 13/9
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	α. Σόρντεχαμ 21/8
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Ντάρμπαν 8/9
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Παράναγκουα 26/8
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	ε. Μπανγκό κ Μπαρ 29/8
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Πόρτ Κέιπα 15/9
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	α. Ντάρμπαν 18/9
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Πόρτ Κέιπα 11/9
ΣΑΡΟΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο Ίανέιρο
ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άρχει Σετούμπάλ
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΣΑΡΟΝΙΣ	62	13714	άρχει Πειραιά
ΣΕΛΑΣ	63	10947	άρχει Γαλαξειδί
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	α. Άμβέρσα 19/9
ΣΕΜΙ II	76	12498	δ. Κων/πολη 5/9
ΣΕΜΠΡΑ	65	11928	ε. Πειραιά 23/7
ΣΕΜΠΡΟ ΜΟΥΝ	72	1583	δ. Μπουρνομπουέλα 3/9
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Ντάρμπαν 14/9
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	18138	άρχει Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Νταμάμ 2458
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	δ. Κων/πολη 9/9
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ε. Μόρεχεντ 30/8
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	68	34640	α. Σαντάνα 3/9
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	δ. Γιβραλτάρ 30/8
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ε. Άμβούργο 14/9
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ε. Ρίο Ίανέιρο 2/9
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	α. Άμβέρσα 11/9
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	ε. Σάντος 12/9

ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	70	13907	δ. Θέρωνεύ διλ. 12/9
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	δ. Γιβραλτάρ 8/9
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Τζέντα 14/9
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Νταμ 4/9
ΣΙΔΩΝ	66	2202	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Κακινάνα 17/8
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Γδύνια 18/9
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866	α. Βίλα Κονσταντινούσων 9/9
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Σιγκαπούρη 17/9
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	δ. Παναμά 11/8
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Κόρκ 6/9
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Λατόκα 6/9
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Σιγκαπούρη 15/9
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Λεμεσό 15/9
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	69	9305	δ. Σουέζ 20/8
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ἀργεί Πειραιά
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750	υπό καθέλκυση
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Άντεν 5/8
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599	ἀργεί Μόσκο
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Φιλαδέλφεια 8/9
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Λας Πάλμας 12/9
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Φουκουγιόμα 31/8
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Αύγουστα 14/9
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	στή Βουλώνη 8/9
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	δ. Παναμά 6/8
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	δ. Π. Σαΐδ 14/8
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	διάλυση Κίνα
ΣΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ἀργεί Πειραιά
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	ἀργεί Γαλαξείδι
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	ἀργεί Τζέντα
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Τάμπα 8/9
ΣΟΥΑΝ	63	5404	ἀργεί Έμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433	α. Λονδίνο 17/9
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ἀργεί Έλευσίνα
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Έλευσίνα 20/9
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364	δ. Γιβραλτάρ 2/9
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	ἀργεί Γάνδη
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	επιωλήθη Γιβραλτάρ 14/9
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μερύλ 30/8
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Χόγκ Κόγκ 10/9
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	ἀργεί Έλευσίνα
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	στο Γκιζάν 30/8
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Παρανάγκουα 27/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	ε. Ν. Όρλεάνη 6/9
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Πόρτ Κέμα 25/8

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ	64	1584	μετ. «ΕΥΤΥΧΙΑ»
ΣΤΑΡ Ι	58	7100	ἀργεί Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	δ. Παναμά 14/9
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Τάσου Μπαίη 10/9
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Βομβάη 5/9
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Σακλίντε 8/9
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Χόμπαρτ 11/9
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Νισούκαστλ 18/9
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	ε. Ρίο Άντνέρο 10/9
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	δ. Σουέζ 21/8
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	α. Πόρτ Χάρκουρτ 24/8
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	ἀργεί Έλευσίνα
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ	69	16789	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ	52	2445	ἀργεί Άμπιτζάν
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Αύγουστα 29/8
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Ν. Όρλεάνη 13/9
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Σολέντ Άνκ. 1/9
ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Σιγκαπούρη 5/8
ΣΤΟΡΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135	ἀργεί Γκουγιακούλ
ΣΤΡΥΜΟΝ	69	16229	ε. Ίκόνιο 3/8
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	ἀργεί Πειραιά
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	δ. Π. Σαΐδ 17/9
ΣΥΡΑ	77	16380	ε. Ν. Όρλεάνη 13/9
ΣΥΡΟΣ	64	5237	ἀργεί Πειραιά
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	α. Μίνα Καμπούς 15/6
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	ἀργεί Γαλαξείδι
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	ἀργεί Ίθακη
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	ε. Σάν Πέντρο 24/8
ΤΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	ἀργεί Πειραιά
ΤΦΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	ἀργεί Πειραιά

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	α. Τέμα 24/8
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	ἀργεί Πειραιά
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ἀργεί Πειραιά
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ἀργεί Γάνδη
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Θέουτα 25/8
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	ε. Μπαντάρ Άμπας 25/8
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	α. Ν. Όρλεάνη 8/8
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Τζέντα 19/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Τζέντα 1259
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	δ. Γιβραλτάρ 24/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Γένοβα 7/9
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Τενερίφη 22/8
ΤΑΣΙΑ	62	14150	ε. Γκουέμας 24/8
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 5/9
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	Βανκούβερ 6/9
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σ. Ευστάθιο 22/8
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Ν. Όρλεάνη 7/9
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	α. Σουραμπάγια 28/8
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	ἀργεί Πειραιά
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	υπό ναυπήγηση
ΤΖΑΚΥ	84	32247	υπό ναυπήγηση
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	α. Γκάλβεστον 1/9
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081	ἀργεί Άστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	δ. Κων/πολη 18/8
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100	α. Θέουτα 4/9
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100	α. Σιγκαπούρη 14/9
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Τζέντα 7/9

ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	ἀργεί Στυλίδα
ΤΖΙΜΥ	68	13847	ε. Πειραιά 17/7
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Κοβερχάρ 17/9
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Ρίο Άντνέρο 6/9
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	α. Στυλίδα 14/9
ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	68	14569	δ. Κων/πολη 30/8
ΤΖΩΝ	71	13857	δ. Κων/πολη 25/8
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Ν. Όρλεάνη 13/9
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Τέμα 25/8
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Μπαντάρ Άμπας 20/8
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Ντάρμπαν 18/9
ΤΖΩΝ Π.	68	12011	στο Σάντος 12/9
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ἀργεί Μανφρεντόνια
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Σαφάγκα 10/8
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Βομβάη 15/9
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Τζέντα 9/9
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	ἀργεί Έλευσίνα
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	δ. Κων/πολη 19/8
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Άλεξάνδρεια 26/8
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ἀργεί Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	ἀργεί Πειραιά
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1559	α. Πειραιά 29/8
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ἀργεί Χαλκίδα
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 2/9
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	ἀργεί Πειραιά
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	δ. Σουέζ 15/9
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Σεβίλλη 4/9
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Νταμ 30/8
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Ρεσίφε 7/8
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	ε. Ν. Όρλεάνη 10/9
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	δ. Παναμά 1459
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ἀργεί Στυλίδα
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	ἀργεί Πειραιά
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60670	α. Ν. Όρλεάνη 7/9
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Μαμονάλ 1/9
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	δ. Ντόβερ 13/9
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.)	75	68631	α. Φρήπορτ 6/9
ΤΡΑ'Ι'ΣΗ (δ.)	75	76142	α. Κεχάν 4/9
ΤΡΑ'Ι'ΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	επιωλήθη άλλοδαπους
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	στο Φάσινγκ 17/8
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ	78	10299	α. Ρίο Γκράντε 22/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	δ. Π. Σαΐδ 13/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	α. Τσάρτσιλ 24/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ἀργεί Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	στον Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	στο Κοννού 31/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	64	17295	α. Ν. Όρλεάνη 11/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Βουλώνη 15/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	ἀργεί Γαλαξείδι
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Φός 3/9
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	ε. Γένοβα 17/9
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	ε. Λέγκχοντ 1/9
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	ἀργεί Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	δ. Ντόβερ 8/9
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	στον Πειραιά 25/6
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Ρουέν 18/9
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Καράτσι 17/9
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	δ. Σουέζ 15/9
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	ἀργεί Στυλίδα
ΤΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Άδεν 5/8
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	70	10886	ε. Μπαντάρ Άμπας 11/8
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	75	19166	α. Τάμπα 28/8
ΦΑΘΩΝ	68	9266	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΣ	71	11502	α. Σακλί 11/9
ΦΑΙΔΡΑ	70	11489	δ. Παναμά 6/9
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	στο Σάν Άντνέρο 3/8
ΦΑΙΡΣΙΠ Α. (δ.)	74	131654	υπό παραλαβή
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Μομπίλ 31/8
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ	77	9477	α. Ντάρμπαν 18/9
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	ε. Μαουαλία 15/9
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	α. Λας Πάλμας 25/7
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Ντουάλα 28/8
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Λας Άντζελες 25/8
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ἀργεί Πειραιά
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	δ. Παναμά 9/9
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ Ι.	83	17217	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙ	84	19049	α. Μανίλα 12/9
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	22297	ε. Άκαμπα 19/7
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600	ε. Άμβέρσα 5/9
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 7/9
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Ντάρ ές Σαλάμ 3/8
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Σόλομ Βόε 2/9
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ἀργεί Έλευσίνα
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	ε. Χαμίνια 16/9
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Σάν Χουάν 4/9
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρώην «CHARON»
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Κίγκστον 25/8
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Τόρε Άνουνιότα 8/9
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Άλεξάνδρεια 15/9
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Κολούμπι 15/9
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	α. Π. Σαΐδ 1259
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ	68	13890	δ. Σουέζ 14/9
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	ε. Π. Σαΐδ 8/9
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Τόραντα 8/9
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Σ. Νικόλας 22/8
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρλεάνη 5/9
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	ἀργεί Πειραιά
ΦΛΩΡΑ ΙΙ	60	5044	α. Πειραιά 29/8
ΦΟΙΝΕ	69	11489	ε. Ντάρμπαν 18/9
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ	58	10340	δ. Σουέζ 5/9
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	α. Ρόττερνταμ 15/9
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	δ. Γιβραλτάρ 17/9
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	στο Μπαντάρ Άμπας 10/6
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	α. Π. Άρθουρ 7/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	ε. Ρόττερνταμ 3/9
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	ε. Πανζάγκ 9/9
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	μετ. «ΣΗΤΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ» (Όνδ.)
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	ε. Άμβέρσα 23/8

ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444	ἀργεὶ Χαλκίδα
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562	ε. Χόγκ Κόγκ 2/9
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Νιούκαστλ 17/9
ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	στή Μομπάσα
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χώλ άλ Ζουμπάιρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	ε. Σιγκαπούρη 16/9
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Φουτζέιρα 5/7
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	ε. Ναγκόγια 10/9
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	α. Λεξάνδρεια 13/9
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Μπ. Αίρες 3158
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29705	α. Ντουμπάι 13/9
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	α. Κόρκ 11/9
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Ραβέννα 13/9
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Π. Άντζελες 11/9
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ε. Ν. Τουρκοκριν 7/9
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Χιούστον 11/9
ΦΩΦΩ Α.	82	25200	ἀργεὶ Μιζουσίμα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Παραμαρίμπο 1/9
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Ντάρμπαν 15/9
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463	ε. Νουακός 7/8
ΧΑΡΗΣ	68	2918	μετ. «ΧΑΡΑ» (Κυπρ.)
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ἀργεὶ Πειραιά
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ἀργεὶ Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕΪΤΖ	77	39366	α. Πόργ Χέντλαντ 13/8
ΧΙΑΝ ΑΪΛΑΝΤ	69	10016	α. Τζέντα 10/9
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Άντζεν 8/9
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	ε. Χαλκίδα 7/5
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Ν. Όρλεάνη 7/9
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Π. Σαϊό 31/7

ΧΙΑΝ ΣΕΪΪΛΟΡ	68	10121	έπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Τζέντα 10/9
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Κακινάνα 7/9
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	69	10016	στό Π. Ελίζαμπεθ 18/9
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Μονρόβια 30/8
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	ἀργεὶ Άμβέρσα
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	ἀργεὶ Άμβέρσα
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	ἀργεὶ Άμβέρσα
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	ἀργεὶ Άμβέρσα
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Π. ντε Μπούκ 23/8
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	ε. Άλεξάνδρεια 6/9
ΧΛΟΗ	75	16421	ἀργεὶ Άργοστόλι
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	ἀργεὶ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	70	4145	ἀργεὶ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Πόιντ ά Πιέρ 29/8
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ἀργεὶ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256	α. Π. Κέλανγκ 27/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 29/8
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	ε. Γιοκοχάμα 8/9
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Τζέντα 21/8
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Κακινάνα 15/8
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	ε. Χιούστον 4/9
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	ἀργεὶ Άμβέρσα
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ἀργεὶ Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Μαπούτο 22/8
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ἀργεὶ Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ἀργεὶ Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	ἀργεὶ Πειραιά

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



Τά υπό ξένες σημαίες



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

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ MARINER	69	21420	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Καράτσι 21/10	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Σηάτλ 18510
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	αργεί Πειραιά	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Βρέμλιν 11/10	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 18/10
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/10	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. 'Αρατού 12/10	ΑΝΕΜΟΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	δ. Ντόβερ 12/10
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στη Βενετία 4/10	ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/10	ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. 'Ιμνιχαμ 18/10
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	α. Σιγκαπούρη 25/9
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Π. 'Αρθουρ 27/9	ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088	ε. Μπανάτ Χομείνι 12/9
ΑΓΛΑΪ'Α 7 (π.)	74	8944	στη Τσιταγκόγκ 18/10	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μόλ.)	67	20501	δ. Σκό 6/10
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	ε. Πειραιά 14/10	ΑΝΝΟΥΛΑ ΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	αργεί Χαλκίδα
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Σάλλομ Βόε 23/10	ΑΝΤΣΕΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	α. Ντάρμπαν 17/10
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536		ΑΝΤΣΕΪ'ΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Λέικ Τσάρλες 21/9
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	αργεί Πειραιά	ΑΝΤΣΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	δ. Δαρδανέλια 16/9
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	αργεί Δέν Πέντρο	ΑΝΤΣΕΛ I (π.)	63	22103	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/10
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	ε. 'Αμυούρνο 21/10	ΑΝΤΣΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122	ε. 'Αλεξάνδρεια 9510
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	αργεί Ν. 'Υόρκη	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	στο Ντακάρ 9/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Φόξ 15/10	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	αργεί Τραπάνι
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΥΡ (δ.κ.)	81	18495	α. Χάβερ 6/10	ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	δ. Παναμά 1/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988	α. Σάντος 26/9	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	69	5872	μετ. «ΠΕΡΑΜΟΣ I» (Κυπρ.)
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Σουέζ 21/10	ΑΡΑΜΠΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Γιοκοχάμα 16/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Σούρα 13/10	ΑΡΑΜΠΑΝ			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. 'Αμστερνταμ 21/10	ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164	α. Σάντος 17/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Π. Σαϊό 22/10	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Π. Σαϊό 22/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ*	59	8724	διάλυση Κίνα	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	αργεί Λευκάδα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	δ. Π. όφ Σπάλιν 17/10	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (π.)	73	2934	α. 'Αλμέρια 10/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Αύγουστα 19/10	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	ε. Κολόμπο 23/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Πειραιά 21/10	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	αργεί Πειραιά	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	δ. Κευλάνη 9510
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141	ε. Μπεντί 10/9	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. 'Αλεξάνδρεια 20510
ΑΪ'ΒΟΡ (κ.)	71	7232	αργεί 'Αμστερνταμ	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	μετον «ΑΙΚΗ II» ('Ελλην.)	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Ν. Μανγκάλωρ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΪ'ΣΝΤΟΜ (π.)	72	11185	α. Δουκέρκη 2/10	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	α. Ν. Μανγκάλωρ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪ'Κ (π.)	74	12498	πρόξ ΗΠΑ 28/9	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Ν. Μανγκάλωρ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Π. 'Ελζαμπεθ 18/10	ΑΡΡΟΥ I (π.)	73	6415	α. Βοστώνη 1/9
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	α. Σάντος 18/10	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Τοννάυ Χάρεντε 17/10
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (π.)	74	12498	α. 'Τζέντα 14/10	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	μετ. «ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ» (Λιβ.)

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Λός Πάλλμας 17/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι	65	21261	δ. Γιβραλτάρ 20/10
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ Π	70	11525	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 22/10
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ	63	8628	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ	68	9067	ε. Μπαντάρ Χομενί 12/9
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ	66	36276	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	ύψωσ 'Ελληνική
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388	έπωλ. 'Αλλοδαπούς
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	60	4470	α. Κίγκστον 3/10
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9079	μετ. «ΑΝΤΕΒΕΡΤ» (Παν.)
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ	67	38636	μετ. «ΠΕΛΛΑ» (Παν.)
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ε. Μπαντάρ Χομενί 12/9
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	μετ. «ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ» (Κυπρ.)
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3520	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	67	38764	α. Γάνδη 17/10
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ	60	7187	α. Μπ. 'Αίρες 30/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ	68	8915	ε. Βισακαπαντάμ 18/10
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ	68	9067	α. Μπουένος 'Αίρες 7/9
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	73	13631	α. Κολούμπια Ριβ. 7/10
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	ε. Ριγίεκα 19/10
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ	72	4931	ε. 'Αμβέρσα 23/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Χιούστον 16/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	δ. Ντόβερ 6/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ	81	40357	α. Σιγκαπούρη 16/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. 'Αλμέρια 11/10
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	δ. Καυμάν Μπαράκ 17/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	ε. Ντότζες 21/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Σουέζ 14/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Ροζάριο 21/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ	70	56799	αργεί Ν. 'Υόρκη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ	71	56800	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 10/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ	72	114710	ε. Τρινκόδα 5/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	ε. Γιούροπορτ 24/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ	57	9158	ε. Πειραιά 20/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ	78	126261	ανάμενει Μίνα αλ Φαχάλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ	79	126260	α. Ζίρκου 'Αιλ 25/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ	71	102326	αργεί Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	45	2740	αργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	60	6235	ε. Σουέζ 9/10
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπελ 'Αλι 10/9
ΔΑΦΝΗ	63	30886	αργεί Νέα 'Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	17805	α. Ρίο 'Ιανέιρο 22/9
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	αργεί Μπλακχουώτερ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	61	7838	έπωλ. 'Αλ. 'Αλ. 10/9
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ	68	50999	α. Γιούροπορτ 23/10
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 16/10
ΔΟΤΩ	68	35191	α. Γιούροπορτ 22/10
ΔΡΥΑΣ	65	20201	α. Γιούροπορτ 22/10

ΕΒΕΛΥΝ	74	9112	ε. Μαντράς 13/10
ΕΒΕΡΧΟΥΠ	69	10625	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 9/10
ΕΒΙΤΑ II	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Μ. II	68	43339	ε. Πειραιά 8/10
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	23552	α. Τενερίφ 20/10
ΕΛΕΝ	67	27989	αργεί Χώγκεσαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Μορμονγκάο 14/10
ΕΛΕΝΗ Π. (Μ.Π.)	72	94989	ε. Πόιντ Α Πιέρ 5/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	71	57829	δ. Π. Σαίδ 21/10/9
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	α. Αιούστα 18/10
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	α. Κόρκ 20/9
ΕΛΛΙΝΑ	67	24766	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ	84	22200	υπό καθέλκυση
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ	84	22135	α. Κολούμπια 7/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ	75	45001	α. Φιλαδέλφεια 8/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥΖ	67	47344	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	76	150518	α. Σιγκαπούρη 18/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ	77	22893	α. Ρίο 'Ιανέιρο 12/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	75	44989	ε. Ντότζες 23/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΕΛΤΟΡ	75	60491	α. Μπαλόα 23/9
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III	69	12102	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 14/10
ΕΛΝΤΑΝΙΑ	65	7498	α. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΕΛΠΙΔΑ	64	1141	πρώην «ΑΝΚΟ»
ΕΝΑΜΕΛ	60	5513	αργεί 'Αστακό
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	67	2981	έγκατελείφθη Τζιμπουτί 31/8
ΕΡΝΗ	81	15178	δ. Π. Σαίδ 13/10
ΕΣΤΙ	72	10351	ε. Κέιπ Τάουν 22/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ	59	7059	αργεί Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ	64	35410	αργεί 'Ιτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Μπ. 'Αίρες 15/10
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ	69	8676	α. Ρότερνταμ 26/8
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	69	10900	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/10
ΕΥΦΥΡΑ	65	35406	αργεί 'Ιτέα
ΖΑΚ	62	10028	αργεί Μπλακχουώτερ
ΖΕΥΣ I	60	17447	ε. Σαφάγκα 7/7
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Κολούμπια Ριβ. 22/10
ΖΗΝΑ	68	31093	μετον. «ΖΗΜΠΑ» (Κυπρ.)
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	10051	α. Σινγκάγκ 16/2
ΖΗΝΚ	79	16379	α. Χιούστον 25/9
ΖΗΝΚ	79	16379	δ. Γιβραλτάρ 17/10
ΖΗΝΚ	79	16379	α. Λεμεσό 5/10
ΖΗΝΚ	79	16379	έπωλ. 'Αλλοδαπούς
ΖΗΝΚ	79	16379	αργεί Πειραιά
ΖΗΝΚ	79	16379	α. Ούμ Σ' 24/9
ΖΗΝΚ	79	16379	στη Μπάροα
ΖΗΝΚ	79	16379	αργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΖΗΝΚ	79	16379	αργεί 'Α. Δομνίκο
ΖΗΝΚ	79	16379	α. Γκάλβεστον 1/10
ΖΗΝΚ	79	16379	α. Λός 'Αντζελες 1/10
ΖΗΝΚ	79	16379	δ. Σουέζ 19/10
ΖΗΝΚ	79	16379	Σάφι 11/10
ΖΗΝΚ	79	16379	α. Γκάλβεστον 2/10
ΖΗΝΚ	79	16379	ε. Κολούμπια 7/10
ΖΗΝΚ	79	16379	α. Σάντος 5/10
ΖΗΝΚ	79	16379	ε. Κων/πολη 25/8
ΖΗΝΚ	79	16379	μεσογειακές μεταφορές
ΖΗΝΚ	79	16379	μεσογειακές μεταφορές
ΖΗΝΚ	79	16379	μεσογειακές μεταφορές

ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ	61	5201	α. Πειραιά 6/10
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	8999	α. 'Οζόκα 21/9
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ I	70	3971	στον Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ	68	4202	α. Λός Πάλλμας 15/10
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Κινούρα 9/10
ΙΩΑΝΝΗΣ	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ	68	9631	στο Χόγκ Κόγκ 23/10
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	Διάλυση Κίνα
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Σιγκαπούρη 6/10
ΚΑΔΜΟΣ	59	5051	αργεί Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (Π.Δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. 'Αμερικής
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ	60	4240	αργεί Γάνδη
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ	69	9731	α. Ταμπίκο 12/10
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4229	α. Κ έμε 10/10
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Φορταλέζα 6/10
ΚΑΛΥΝ	69	11430	στο Πενάγκ 20/10
ΚΑΛΥΩΝ	69	5997	αργεί Φλώσινγκ
ΚΑΠΑΛ	55	1599	ε. Μαπούτο 17/7
ΚΑΠΑΛ	57	3826	αργεί Π. ορ. Σπαιήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	63	16984	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	54	10905	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	67	8927	ε. Καλούτα 9/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ	54	10993	α. 'Ανγκαρντο Ρέις 17/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ	62	9991	ε. Ρεσίφ 16/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	18000	ε. Βομβάη 8/10
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ	66	16301	α. Πειραιά 17/9
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	μετον. «ΣΗ ΓΚΑΛ» (Λιβ.)
ΚΑΡΝΤΙΦ	71	9206	δ. Κων/πολη 7/10
ΚΑΣΤΑ	72	17674	α. Σιγκαπούρη 13/10
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	58	2448	ε. Μαπούτο 3/9
ΚΑΤΙΑ Κ.Π.	57	1324	αργεί Σαουδική 'Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΣΠΡΕΣ	62	5870	αργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ	65	9799	α. Χάβρη 26/9
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	έπισκευές 'Αμβούργο
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ	57	5250	α. 'Ελευσίνα 20/9
ΚΕΛΙΑ	75	176009	α. 'Αιν Σούκα 24/7
ΚΛΕΟ I	59	20880	στο Ντουμπάι 2/10
ΚΟΜΗ	68	4432	διαγράφεται
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070	α. Καζαμπλάνκα 5/9
ΚΟΡΑΛ	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ I	60	5991	δ. Κων/πολη 23/9
ΚΟΣΜΑΣ Κ.	51	7126	αργεί Πειραιά
ΚΟΥΚΟΥ	75	16221	ε. Βανγκαρέϊ 20/10
ΚΟΥΚΑ	75	16221	ε. Ντουεντίν 19/10
ΚΟΥΡΙΩΝ	59	20514	δ. Ντουμπάι 20/10
ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	α. Ντεμεράρα 24/8
ΚΡΑΝΤΩΡ	64	2304	α. Χιούστον 5/10
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	60	3995	έπωλ. 'Αλλοδαπούς
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ	66	3168	α. Πειραιά 19/10
ΚΥΘΟΣ	73	15382	α. Κολόμπο 20/10
ΚΥΜΩ	56	24234	αργεί 'Ιτέα
ΚΥΠΡΟΣ	74	122814	ανάμενει Βομβάη
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	65	10596	μεταφορές Περσικού
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	αργεί 'Ελευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ	64	12687	α. Τέμα 5/10
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	α. 'Ανγκρα ντο Ρέις 7/10
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ	67	11056	α. Χόγκ Κόγκ 9/10
ΚΩΣΤΗΣ	60	3325	ε. Καρταγκένα 14/10
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	αργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ	71	13166	α. Μπάχια Μπλάνκα 22/9
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ	53	11230	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ	60	7130	δ. Π. Σαίδ 14/9
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ	58	1590	ε. Σάντο Μονομίνγκ 25/5
ΛΑΚΟΝΙΑ II	69	12000	ε. Λά Γκουλέτ 18/10
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ	78	11162	α. Γκούεμας 13/10
ΛΑΡΑ	61	8816	α. 'Αλγκεκίρας 18/8
ΛΑΡΝΑΚΑ	68	22244	α. Μορμουγκάο 18/10
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ	69	2993	δ. Παναμά 16/10
ΛΕΑ	59	7801	έπωλ. 'Αλλοδαπούς
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	δ. Γιβραλτάρ 13/10
ΛΕΝΑ	68	22449	ε. Ρουέν 17/10
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	α. Σάντος 26/9
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ	61	8627	αργεί Σετούμπάλ
ΛΕΤΑ	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΥΚΑΣ	65	2435	α. Πειραιά 12/10
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Πόρτ χέντλαντ 10/10
ΛΗΤΩ II	72	6106	α. Λός Πάλλμας 1/10
ΛΙΑ	65	15887	α. Σαβάνα 11/9
ΛΙΑΛΑ	50	2734	αργεί Σάρεζα
ΛΙΑΛΙΑ	64	16323	α. Ντουμπάι 17/10
ΛΙΑΛΙΜΑΡΕ	68	1599	α. Πειραιά 11/10
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	68	39617	α. Μένα αλ 'Αχμάντι 1/9
ΛΟΥ'ΑΛΤΥ	71	22523	α. Γκάνδη 13/10
ΛΟΥΝΑ	69	93547	στο Χώρ Φακάν 16/10
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ	2	11229	α. Ντουμπάι 3/10
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ	75	136991	ε. Χιροχάια 16/10
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	έπισκευές Φλώσινγκ 24/10
ΜΑΛΑΝΤΙΒΕΣ	74	3279	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/10
ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	α. Μπότγουντ 22/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	6116	α. Μανφρεντόνια 12/10
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ	70	9101	α. Καλούτα 12/10
ΜΑΡΑΚΙ	63	4647	αργεί Γάνδη
ΜΑΡΕΛ	69	9853	α. Καλόα 21/9
ΜΑΡΕΛΙΑ	63	15929	α. Νταμάμ 12/10
ΜΑΡΘΑ Α.	59	8596	αργεί Μπιλμπάο
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ.	64	3947	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/10
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.Π.)	65	13512	α. 'Αβουμαουθ 23/10
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV	60	13339	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π.	73	45500	ε. Νάβρικ 23/10
ΜΑΡΙΛΙΑ	67	43649	δ. Ντουμπάι 16/10
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ	74	30341	ε. Νοβοροσίσκ 8/10
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ	69	8773	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ	60	5760	ε. Π. Σαίδ 9/10
ΜΑΡΙΝΕΡ	69	9072	α. Καράτσι 22/10

MARINER II (π.)	68	10099	ε. "Ακαμπα 8/10	62	6171	στή Καλκούτα
MARIPERLA (δ.κ.)	66	57027	στό Σουέζ 23/10	76	35567	α. Βίγκο 20/10
MARIPRIMA (δ.)	61	30236	δ. Σουέζ 23/10	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
MARIXRISTINA (π.δ.)	73	72336	έπισκευές Πειραιά	69	1473	α. Νίκαια 7/9
MARIQ	65	17238	άρχει Στυλίδα	67	4016	α. Ν. 'Ορλέανη 11/10
MEΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	ανάμενει Φουτζέιρα	61	6123	α. Σ. Πέντρο ντέ Μακόρις 28/6
MEΛONTY	69	6200	α. 'Αλεξάνδρεια 16/10	82	29700	δ. Π. Σαΐδ 12/10
MENT TREI'NTER (κ.)	56	3903	άρχει Κουβέιτ	56	2163	άρχει Χαλκίδα
MERITIA (κ.)	60	3745	α. Μπαχραϊν 7/10	56	3274	α. Π. Σουδάν 28/9/1983
MERKIOYR (π.)	70	10490	ε. Μαντράς 6/10	68	9395	α. Ζήμπραγκ 18/9
MERRYLANE (π.δ.)	66	71337	στό Μπόνου (άποθήκη)	62	9043	ε. Τουρκία 11/9
MEZIS	69	9650	α. Σιγκαπούρη 14/10	70	9206	δ. Σουέζ 8/10
MEΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	άρχει Πειραιά	64	27376	α. Χιούστον 4/10
MHΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Πειραιά 1/10	67	22817	α. Ντότζες 16/10
MHTERA EIPHNH (κ.)	68	2983	ε. Πειραιά 21/10	67	25837	άρχει Στυλίδα
MIA*	80	15552	α. Γκάλβεστον 13/8	70	12063	ε. Σάντος 15/10
MILHTOS	82	35000	δ. Παναμά 6/10	69	1999	στό Ρότερνταμ 14/9
MIMH M. (Μάλτ.)	69	13525	α. Μόντρεαλ 1/9	81	5226	άρχει 'Αμβούργο
MINA (κ.)	67	11870	α. Σκάτλ 4/10	72	9953	α. 'Αλεξάνδρεια 21/10
MINI LA'I'NER (π.)	71	1590	α. Ν. 'Ορλέανη 9/10	72	9440	α. Λέγκχορν 13/10
MINI LA'I'ON (π.)	70	1582	ε. Ν. 'Ορλέανη 9/10	63	8432	ε. Ρεσίφ 17/10
MINI LA'I'T (π.)	70	1587	ε. Γρενάδα 24/9	66	10129	στό Βισκαπινάμ 12/10
MINI LAMA (π.)	70	1591	ε. Ν. 'Ορλέανη 3/8	67	9854	ε. Γκάλβεστον 4/10
MINI LANAT	70	1592	δ. Παναμά 14/10	70	17355	ε. Ν. 'Ορλέανη 21/10
MINI LANTEPN	71	1564	δ. Γκράντ Καυμάν 14/10	67	22243	α. Βοστώνη 4/10
MINI LATRIA (π.)	70	1591	άρχει Πειραιά	73	17355	ε. Κόδιε 1/10
MINI LENΣ (π.)	71	1562	α. Ταόρλεστον 7/10	66	22260	α. Ρό Γκράντε 6/10
MINI LH (π.)	71	1562	άρχει Ν. 'Ορλέανη	80	16200	α. Σιγκαπούρη 12/10
MINI LHΓK (π.)	70	1592	α. Σεβίλλη 17/10	62	22424	α. 'Ανγκρα ντέ Ρέις 25/9
MINI LHTZENI	74	1578	α. Ν. 'Ορλέανη 14/10	64	19140	δ. Σουέζ 13/10
MINI LIAY (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. 'Ορλέανη	63	11120	άρχει 'Αστακό
MINI LINT (π.)	71	1562	άρχει Πειραιά	70	14095	προς Ταχεχάρ 2759
MINI LOPY (π.)	71	1584	α. Ν. 'Ορλέανη 20/10	72	106123	άρχει 'Ιτέα
MINI LOT (π.)	71	1584	άρχει Ν. 'Ορλέανη	75	138037	άρχει 'Ελευσίνα
MINI LOTZIK ()	70	1592	ε. Ν. 'Ορλέανη 13/9	72	106123	άρχει 'Ελευσίνα
MINI LOYNAP	71	1592	α. Σούσα 13/10	77	15935	δ. Κων/πολη 2/10
MINI LYFM	75	1578	ε. Ν. 'Ορλέανη 18/10	77	15844	α. Χάμπτον 20/10
MINI ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. 'Ορλέανη	72	128561	στό Μπαλικάπα 17/2
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Ν. 'Ορλέανη	72	126027	άρχει 'Ιτέα
MINOTAPPOΣ (δ.)	75	68630	άρχει Βοστώνη	76	128990	δ. Ντόβερ 21/9
ΜΙΣΑ Σ. AMITY (π.)	61	3943	ε. Πειραιά 30/7	73	128561	α. Γιούροπορτ 23/10
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλτ.)	59	5384	ε. Πειραιά 30/7	66	15668	μετ. «ΠΕΡΣΕΥΣ» (Λιβαν.)
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Πειραιά 30/7	66	15625	μετ. «ΝΗΡΕΥΣ» (Λιβαν.)
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	77	3227	ε. 'Ακαμπα 16/9	68	15809	μετ. «ΚΡΟΙΣΟΣ» (Λιβαν.)
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	76	19633	α. Π. Μάρτιν Μαριέ α 12/10	84	17879	παρελήφθη 'Ιαπωνία
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	μεσογειακές μεταφορές	69	15688	άρχει Πειραιά
ΜΠΑ'Υ'ΡON (π.)	61	1460	ε. Νουακτσότ 30/9	69	15808	μετ. «ΦΟΙΒΟΣ» (Λιβαν.)
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	άρχει Πειραιά	75	40559	α. Ν. 'Ορλέανη 22/9
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	μεσογειακές μεταφορές	79	59882	α. Πειραιά 5/10
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ	73	56273	α. Βαλτιμόρη 17/10	77	15844	α. Τζέντα 15/10
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	α. Βαλτιμόρη 17/10	73	15498	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	άρχει Πειραιά	61	1098	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	ε. Γιούροπορτ 21/10	62	2606	α. Φόξ 17/10
ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	67	38603	άρχει Ν. 'Υόρκη	72	49808	α. Φόξ 19/10
ΜΠΡΙΖΙΤ T. (π.)	72	3172	ε. Ρίο Γκράντε 13/10	75	59636	α. Φόξ 19/10
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	α. Γκάνδη 22/9	84	20494	α. Φόξ 19/10
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	άρχει Πειραιά	67	53460	α. Φόξ 19/10
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	στό Μπουσίρ	67	24128	άρχει Πειραιά
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	ε. Ρίο 'Ιαντίρο 16/10	74	2248	μετ. «ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ» (Παν.)
			ε. Ν. 'Ορλέανη 18/10	75	71016	α. Αύγουστο 20/10
			ε. Γιούροπορτ 23/10	84	38259	α. Λάς Πάμας 176/10
				74	9712	α. Ρας Τανούρα 21/9
				63	10318	δ. Κων/πολη 5/10
				60	1577	μετ. «ΚΡΕΣ» (Κυπρ.)
				82	35380	άρχει Πειραιά
				66	7463	ε. Χάμπτον 20/10
				62	9455	ε. Γδύνια 22/10
				84	22100	δ. Σουέζ 18/10
				79	18736	α. Χιούστον 8/10
				62	14112	α. Σιγκαπούρη 8/10
				62	11756	άρχει Πειραιά
				55	7738	άρχει Πειραιά
				69	1999	άρχει Καμπάνας
				70	11525	άρχει Πειραιά
				67	9549	δ. Κων/πολη 13/10
				65	33595	ε. Τζέντα 17/10
				72	57802	μεταφορές Αιγύπτου
				76	34715	ε. Γιένμπο 622/10
				66	1876	α. Ροζάριο 19/10
				65	15577	ε. Κορνέγιεβο 20/10
						α. Μομπά 13/10

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

ΗΓΓΑΣΟΣ (λιβ.).	63	9707	δ. Κων/πολη 14/9
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.).	71	90757	α. Λονδίνο 23/10
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ)*	76	44489	α. Τερνέστη 16/10
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Χάμπτον 4/10
ΠΛΕΙΑΣ (π)	64	5654	στο Γιβραλτάρ 14/9
ΠΛΟΝΑ (κ.).	69	8162	α. Άλεξάνδρεια 17/10
ΠΛΩΤΩ	68	35191	α. Τζέντα 1/9
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Γιούροπορτ 19/10
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.).	49	2879	άρχει Κίωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	α. Γκάλβεστον 28/9
ΠΟΛΥΣ (κ δ)*	73	118460	α. Σιγκαπούρη 18/7
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΟΝΗ (π)*	70	3825	ε. Μπιλμπο 22/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στο Κατάκωλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (π)*	66	15565	α. Βομβάη 12/10
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193	ε. Γ. ύροπορτ 19/10
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Κολούμπια 18/9
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	δ. Παναμά 21/10
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ)	83	26996	δ. Ντόβερ 19/10
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977	μετ. «ΚΥΖΙΚΟΣ» (Κυπρ.)
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β.(π)*	61	3966	δ. Παναμά 14/10
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (π)*	69	10524	α. Ντουάλα 25/8
ΠΡΩΠΕΡΙΤΥ (π)*	73	11383	χόγκ Κόγκ 2/10
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).	2-		ε. Ρότερνταμ 23/10
	6-		
Π. ΣΤΑΡ II (λιβ).	66	15393	ε. Ν. Όρλεάνη 24/7
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογιακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.).	67	11258	άρχει Άοστακ
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ Ι (π.)	63	15982	ε. Κων/πολη 4/10
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π)*	60	4820	α. Λός Πάμας 14/10
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Άμβούργο 17/10
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ)*	62	12040	δ. Κων/πολη 8/10
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (π)*	58	8920	ε. Σαγκάη 20/8
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)*	71	2932	α. Λός Πάμας 11/10
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ. Μποχ.)	76	21619	α. Τζέν-Βα 21/10
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)*	69	99134	ε. Κολόμπο 8/10
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	ε. Ρεσίφ 17/10
ΣΑΜΠΠΑ	70	5746	μετ. «ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ» (Λιβ.)
ΣΑΝ ΜΑ'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π)	73	10630	α. Τζέντα 15/10
ΣΑΝ ΜΠΟΛΤ (κ.).	64	3671	μεσογιακές μεταφορές
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ Β. (κ.)*	66	8687	δ. Σουέζ 28/9
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	στο Ντουμπάι 17/10
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΖΑ (δ.)*	75	111171	ε. Γιοκοχάμα 18/10
ΣΑΝΛΑΚ (κ.δ)	66	3314	μεσογιακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ)	61	12001	α. Ρότερνταμ 16/10
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	ε. Μπαντάρ Άμπας 3/10
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	α. Γιοκοχάμα 16/10
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π)*	57	1674	α. Τζέντα 16/10
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	α. Μπ. Άϊρες 6/10
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137	ε. Μπιζέρτα 20/10
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)*	76	43143	ε. Σάλλομ Βόε 22/10
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	α. Μπιλμπο 1/10
ΣΑΡΟΣ (κ.).	69	9986	α. Σουέμα 8/8
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.).	72	69874	στη Νέα Όρλεάνη
ΣΕΙΡΗΝΑ	77	16267	α. Κουβέιτ 9/10
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	α. Άλεξάνδρεια 12/9
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΩΝ (δ.π.)	75	51898	α. Μέντα Άμπντούλα 513/10
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79	14889	α. Τζέντα 10/10
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ).	69	43456	ε. Άμβούργο 18/10
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ).	71	8894	ε. Άμβέρσα 18/10
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289	ε. Βομβάη 1657
ΣΗ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ	71	11055	μεσογιακές μεταφορές
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (κ.).	65	16239	άρχει Σιγκαπούρη
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)*	62	9979	δ. Ντόβερ 26/9
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π)*	71	11379	στην Κωνστανζα
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)*	65	9043	α. Ρεσίφ 17/8
ΣΗΓΚΑΛ ΙΥ (π.).	75	3522	α. Πόρτ Μωχάμεντ Κασίμ 2/10
ΣΗΓΚΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.).	75	8884	ε. Γιοκοχάμα 16/10
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.).	74	20704	α. Φός 23/10
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.).	74	18963	α. Βανκούβερ 15/10
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.).	69	12412	ε. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 20/10
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).	74	33073	α. Γιούροπορτ 10/10
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.).	69	12411	α. Ν. Όρλεάνη 13/10
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Νόρ Άνκορατζ 24/10
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.).	60	1315	άρχει Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)*	80	9015	στο Μπαντάρ Άμπας 16/10
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Χόγκ Κόγκ 9/10
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	δ. Παναμά 3/10
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ.	63	24810	άρχει Γαλαξειδί
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	μεσογιακές μεταφορές
ΣΚΑΡΟΣ (κ.).	63	10617	στο Μπαντάρ Χομενί
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	άρχει Άμπιτζάν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)*	58	4414	μεσογιακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.).	54	1227	έπωλ. Άλλοδοαπό

ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Τζένα 12/10
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Ρα γκόν 20/9
ΣΟΥΖΑΝ	66	15765	α. Κενίτρα 3/10
ΣΟΥΖΑΝΑ (η)*	68	7701	ε. Πειραιά 29/9
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η.)*	63	12758	α. Σουβάρμπτον 19/10
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Χάμπτον 21/10
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Καστελαμάρε 8/10
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Πειραιά 17/9
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η)*	80	32000	δ. Παναμά 21/10
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.η.)	68	103176	α. Τζουμάρα 18/10
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΩΤΗΡΗΣ (η)	70	5278	α. Πειραιά 14/4
ΣΩΤΗΡΗΣ (η)	70	5480	δ. Π. Σαΐ 15/10
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μόλτ.)	60	6.646	έθωλ. 'Αλλοδαπούς
ΤΑΨ'ΓΕΤΟΣ (δ)*	75	117342	α. Τζένα 19/8
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ)	59	5510	αργεί 'Αστακό
ΤΖΕ'ΙΝΤ (κ.)*	56	6500	αργεί 'Αστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)*	73	9842	στό Ντάρμπαν 23/10
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	α. Ν. 'Ορλεάν 19/10
ΤΖΩΝ Κ. (η)	72	5393	δ. Παναμά 21/10
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ*	68	10618	α. Χάμπτον 19/10
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Τζάκσοβιλ 19/10
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.)	58	6492	αργεί 'Αστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Αιβ.)	64	15910	αργεί Πειραιά
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π)	72	5881	α. Ντάρμπαν 20/10
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)*	65	11245	αργεί Πειραιά
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η)*	73	8848	ε. Μπουσίρ 14/10
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	ε. Ν. 'Ορλεάν 11/10
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η)*	60	8070	στη 'Αβάνα
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ...	84	17200	α. Γιοκοχάμα 10/10
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Λας Πάλαμα 5/10
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Σαντάνα 5/10
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	ε. Κασσιούινγκ 30/9
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Ν. 'Ορλεάν 4/10
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΛ	72	18723	α. Μπ. 'Αϊρες 11/10
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	στη Ρόκ 'Αλ Χάιμα 19/10
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ*	68	2737	α. Ν. 'Υόρκη 22/10
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	έπωληθή διόλυση Κίνα
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΡΙΝΓΚ	67	27175	δ. Παναμά 2/10
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Ν. 'Υόρκη 7/9
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	ε. Σικκασπούρη 26/9
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230	έπωληθή 'Αλλοδαπούς
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	α. Ρότερνταμ 21/10
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	αργεί Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)*	70	1597	α. Πειραιά 2/10
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (η)	60	8940	αργεί Πειραιά
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (η)*	71	4635	α. Ν. 'Ορλεάν 19/10
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)*	78	45330	α. Ν. 'Υόρκη 3/10
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)*	77	124499	ε. Κισαρόζου 2/9
ΦΑΙ'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	στό Μπαντ'Ρ 'Αμπάς 6/10
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	ε. Πειραιά 23/8
ΦΑΙ'ΡΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	(4)	16299	α. Π. Εβεργκλίντς 13/10
ΦΑΝΑΡΙ (δ)*	67	44720	α. Φος 16/10
ΦΑΝΥΝ	66	14617	ε. Μπ. 'Αμπάς 11/10
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	ε. Χάρ Φακάν 9/8
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Πόρτ 'Εσκουν'βελ 11/10
ΦΙΛΙΠΙΔΑ (η.)	74	8869	ε. Χεύσάμ 22/120
ΦΙΛΙΠΠ (κ.)	66	7264	στόν Πειραιά 20/9
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1690	δ. δ. Κωνσπολή 25/9
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	δ. Σουέ 2/10
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	δ. Γιβραλτάρ 7/10
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	δ. Σκάω 1/10
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (η.)	63	10736	α. Αύγουστα 15/9
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ)*	75	118216	ε. Φουτζέιρα 14/8
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (η.)*	71	10586	ε. 'Αμβέρσα 21/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ)*	76	122.945	στόν Πειραιά 29/9
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229	α. Μαρίνα ντί Καρύρα 14/9
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (η)*	61	1652	ε. Λας Πάλαμα 19/10
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (η)*	61	1695	α. Λόζς Πόλαμα 27/5
ΧΑΒΑ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Γιοζού 10/9
ΧΑΒΑ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Νάπολη 19/10
ΧΑΡΙΣ (η)*	55	2740	ε. Πειραιά 17/9
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ)*	68	48559	έθωλ. 'Αλλοδαπούς
ΧΕΡΟ (η)*	57	1368	στόν Πειραιά
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η)*	78	15981	ε. Συδνεύ 24/10
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (η)	62	1768	αργεί Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σινκ.)	57	6229	ε. Καρατί 4/10
ΧΡΗΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598	α. Γιοκοχάμα 5/10
ΧΩΚ (κ.)*	64	10292	ε. Σάν Φρανσίσκο 8/10
ΨΑΘΙ (κ.)*	54	1596	πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΣΤΡΑΛ (η.)	67	2938	α. Μαλάνα 5/10

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

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

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

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή

« ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ » ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
Διευθυντής Δ. ΡΗΓΑΣ - ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοταρὰ 77, Πειραιῶς	Διευθυντὴς Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερῖφου 50 & Ἀχαρνῶν	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοταρὰ 77 Πειραιῶς - Τηλ. 417.6658		

CHANDRIS CRUISE LINES

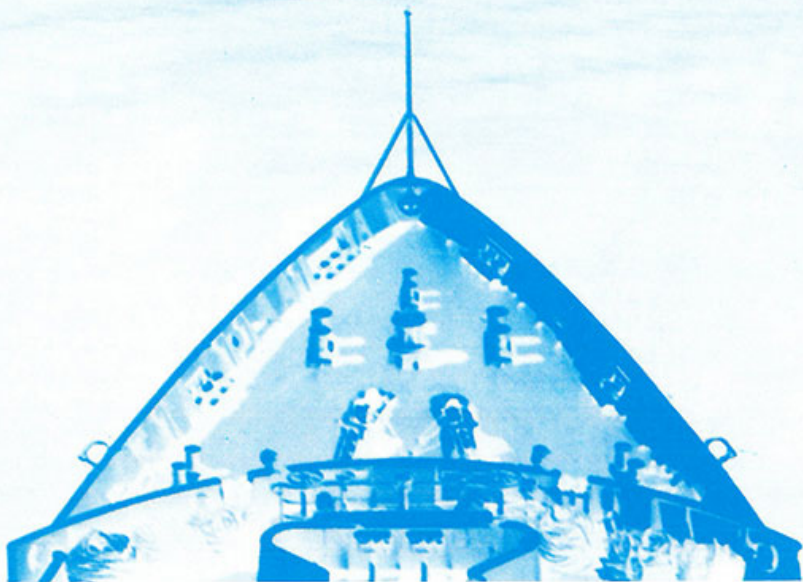
**All year round
cruising programmes**

**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



**AMERIKANIS • ARIANE • BRITANIS • ELLINIS
GALILEO • ROMANZA • THE VICTORIA**

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4120932/3.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



Number One in the Med

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



TSAVLIRIS T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander B. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports
LONDON AGENTS Tsavliris Shipping Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

Ocean Rescue • Firefighting • Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage • Anchor Handling and Offshore Support