

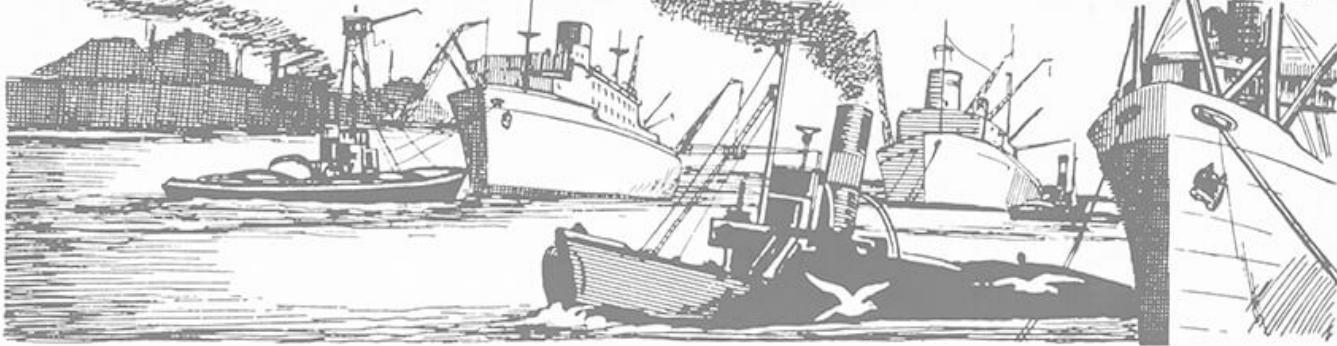
NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1982

Αρ. Φύλλου 1122/881

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1122/881

1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1982

ΕΚΔΟΤΗΣ — ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Γενναίες άποφάσεις

Είναι πλέον περισσότερο άπό σαφείς οι ένδειξεις γιά τό τι μᾶς άναμενεί έτσι δέν προχωρήσουμε γρήγορα και χωρίς άναστολές στή λήψη τών μέτρων έκεινων πού θά έπιτρέψουν στό έλληνικό πλοίο νά έπιζησει.

Οι ένδειξεις αυτές είναι, πρώτα, οι άθροι παροπλισμοί έλληνικών πλοίων — στόν τομέα αυτόν κατέχομε και πάλι τά πρωτεία άφου τά μισά άπό τά παροπλισμένα πλοία τού παγκοσμίου στόλου είναι έλληνικά. Και, δεύτερο, ή μείωση τού στόλου και σέ άριθμό πλοίων και σέ χωρητικότητα, ή όποια επισημάνθηκε άπό τόν Δεκέμβριο, συνεχίσθη τόν 'Ιανουάριο και έπετάθη τόν λήξαντα μήνα, στό πρώτο 15θήμερο, τού όποιου είχαν διαγραφεί άπό τά έλληνικά νηολόγια 15 πλοία και είχε έγγραφεί μόνον ένα, ένω ύπάρχουν σαφείς πληροφορίες γιά έντολές διαγραφής και άλλων πλοίων. Έπισημαίνεται σχετικώς ότι οι έντολές γιά διαγραφές πλοίων δέν έχουν καμμία σχέση με τήν κυβερνητική μεταβολή πού έσημειώθη στήν 'Ελλάδα στίς 18 Οκτωβρίου και οφείλονται άποκλειστικά και μόνον στήν ναυτιλιακή κρίση και στό γεγονός ότι τό έλληνικό πλοίο έχει γίνει ήδη πολύ άκριβο, έχει χάσει δηλαδή τήν συναγωνιστικότητά του, και άναζητεί τίς λύσεις έκεινες οι όποιες θά τού έπιτρέψουν νά έπιζησει.

Κατά τήν άντιληψή μας, τίς λύσεις πού άναζητεί τό έλληνικό πλοίο γιά νά έπιζησει θά έπρεπε νά τίς δώσει ή Πολιτεία. 'Άλλα άντ' αύτού τό ύπουργειο Ναυτιλίας πού έχει τήν έν προκειμένω εύθυνη προσπαθεί μόνον νά άποκρυψει τά στοιχεία πού δείχνουν τήν κατάσταση πού έχει δημιουργηθει. Έπισημαίνεται σχετικώς ότι τό YEN δέν είχε άνακοινώσει μέχρι τίς 24 Φεβρουαρίου τά στοιχεία γιά τήν δύναμη τού στόλου κατά τόν 'Ιανουάριο — στοιχεία πού διδούνται συνήθως στή δημοσιότητα μετα-

ξύ 15 και 20 κάθε μηνός. Ή προσπάθεια άποσιωπήσεως δυσμενών στοιχείων άπό τό YEN δέν γίνεται μόνο τώρα, είναι φαίνεται συνεχής τακτική, πού είχε έπισημανθεί και κατά τήν διακυβέρνηση τής χώρας άπό τήν Ν.Δ. και άποδεικνύει ότι όρισμένοι στό ύπουργειο θεωρούν εύκολότερη ύπόθεση τήν άπόκρυψη στοιχείων άπό τήν μελέτη μέτρων τά όποια θά άδηγήσουν — στό μέτρο τού έφικτού φυσικά — στήν διόρθωση δυσμενών καταστάσεων.

'Έν πάση περιπτώσει και έπειδή τό κύριο πρόβλημα δέν είναι ή άπόκρυψη στοιχείων άλλά ή έξεύρεση τών λύσεων έκεινων πού θά ύποβοηθήσουν τό έλληνικό πλοίο νά άποκτησει έκ νέου συναγωνιστικότητα, τά «Ναυτικά Χρονικά» ύπουργαμμίζουν ότι έάν πραγματικά θέλομε νά έχουμε Ναυτιλία ή λύση είναι μία: Νά χρησιμοποιήσουμε στίς άνωτερες θέσεις, δηλαδή τών άξιωματικών και δρισμένων θέσεων κατωτέρου πληρωμάτος πού άμειβονται ίκανοποιητικά, 'Ελληνες ναυτικούς και στίς κατώτερες ένους πού θά τούς έξασφαλισουμε μέδιακρατικές συμφωνίες με τίς Χώρες έκεινες πού μπορούν νά μάς προσφέρουν τέτοιο ναυτεργατικό δυναμικό. Τίς διακρατικές άυτές συμφωνίες μπορεί νά τίς έπιτυχει ή σοσιαλιστική κυβέρνηση με τήν συμπαράσταση τής πολιτικής ήγεσίας τής χώρας.

Προηγουμένως όμως χρειάζεται νά σκύψουμε όλοι κάτω και νά μελετήσουμε — χωρίς εύκολους συναισθηματισμούς άλλα και χωρίς συνθηματολογία — τό όλο πρόβλημα. Νά δούμε ποιό είναι τό ναυτεργατικό μας δυναμικό, χωρίς βεβαίως νά λογαριάζουμε έκεινους πού έβγαλαν κάποτε ένα ναυτικό φυλλάδιο, άλλα τούς πραγματικούς ναυτικούς μας, έκεινους δηλαδή πού άποζουν άπό τήν ναυτική έργασία, και νά διαπιστώσουμε τίς πραγματικές άναγκες μας σε έμψυχο ύλικο και ταυτόχρο-

να τίς έλλειψεις. Θά άποδειχθεί άπό τήν μελέτη αύτή, στήν όποια πρέπει νά συμμετάσχουν όλοι οι ύπευθυνοι παραγοντες, ότι πράγματι έχομε έλλειψεις πού είναι σημαντικές και οι όποιες μπορούν νά καλυφθούν μόνον με τήν πρόσληψη ξένων γιά τίς κατώτερες θέσεις και τήν προώθηση τών 'Ελλήνων έκεινων άπό τά κατώτερα πληρώματα πού έχουν τά κατάλληλα προσόντα σε θέσεις άξιωματικών με τήν χορήγηση άναλόγων διπλωμάτων άξιωματικών φυλακής γεφύρας και μηχανής και τήν διατήρηση θέσεων γιά "Ελληνες ναυτικούς κατωτέρων πληρωμάτων μόνον σε δρισμένες ειδικότητες, λόγου χάρη, μαγείρων πού άμειβονται ίκανοποιητικά. Παράλληλα πρέπει νά καθορίσουμε έκ τών προτέρων ότι, έκεινοι πού θά άκολουθουν έφεξης τό ναυτικό έπαγγελμα και θά άρχιζουν τήν καρριέρα τους με έργασία στό πλοϊο, έπειτα άπό συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ένός είδους άμειβομένης μαθητείας θά γίνονται άξιωματικοί. "Έτσι θά έχουν άπό τήν πρώτη στιγμή πού θά άρχιζουν τήν έπαγγελματική σταδιοδρομία τους τήν νοοτροπία στελέχους τής Ναυτιλίας.

Είναι άναμφισβήτητο ότι ένας άριθμός ναυτικών άπό τά ύπάρχοντα κατώτερα πληρώματα δέν θά μπορέσει νά άποκτησει τό διπλωματικό φυλακής, άλλα οι ναυτικοί αύτοί μπορούν νά χρησιμοποιήσουν σε δρισμένης κατηγορίας πλοϊα ή άκομη νά συνταξιοδοτηθούν με ένα είδος έθελουσίας έξδου.

'Εκείνο πού προέχει είναι ή ταχεία και σέ βάθος μελέτη τού όλου προβλήματος ώστε νά διευκολυνθεί ή πολιτική ήγεσία τού τόπου και νά έκδηλωθεί ή άπαιτουμένη πολιτική Βούληση πού χρειάζεται γιά τήν λήψη τών γενναίων άποφάσεων πού άπαιτούν οι καιροί άλλα και τά μακροπρόθεσμα και γενικότερα συμφέροντα τού τόπου. Και έκεινο πού δέν θά συγχωρηθεί ποτέ άπό τήν ίδιο τόν έλληνικό λαό είναι ή παραπομ-

πή τού προβλήματος στίς έλληνικές καλένδες ύπό τήν πίεση συνθηματολογικών, κυρίως, έπιχειρημάτων άλλα και άλλων έπιδιώξεων.

ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ:

Ό υπουργός κ. Γιώτας κατά τήν τακτική άνα Τετάρτη συνάντηση του με τούς ναυτιλιακούς συντάκτες έδήλωσε ότι δέν υπάρχει τάση φυγής άπο τό έλληνικό νηολόγιο και ότι οι διακυμάνσεις πού παραπροῦνται στίς έγγραφές και διαγραφές πλοίων είναι συνήθεις.

Δυστυχώς, οι τάσεις πού παραπροῦνται άπο τόν περασμένο Δεκέμβριο δέν είναι συνήθεις διακυμάνσεις. Διότι άπο τόν μήνα αύτόν δρχίσει μια κατιούσα και στόν άριθμό τών ύπο 'Έλληνική σημαία πλοίων άλλα και στή συνολική χωρητικότητά τους, σε άντιθεση με τήν προηγούμενη περίοδο κατά τήν όποια είχαμε μέν μείωση τού άριθμού τών πλοίων άλλα αύξηση τής συνολικής χωρητικότητάς τους.

Δέν υποστηρίζομε ότι οι διαγραφές έχουν όποιαδήποτε σχέση με τήν κυβερνητική μεταβολή, έπαναλαμβάνουμε όμως άπλως τό έλληνικό πλοίο άναζητει τρόπους νά έπιζησει και αύτό άκριβώς είναι έκεινο πού θά έπρεπε νά προσελκύσει τήν ιδιαίτερη προσοχή τού ύπουργού ώστε νά μήν υπάρξει τάση φυγής, όπότε τίποτε δέν θά είναι δυνατόν νά τήν συγκρατήσει.

Έπειδη άκριβώς ύπάρχει αύτή ή τάση στό ύπουργειο νά μή θέλει δηλαδή νά άντιληφθει τήν πραγματική κατάσταση, νομίζουμε ότι τό πρόβλημα, γενικότερο πρόβλημα τής Ναυτιλίας πρέπει νά άπασχολήσει τήν Κυβέρνηση. Είμεθα σε θέση νά γνωρίζουμε ότι ο Πρόεδρος τής Κυβερνήσεως έχει ένημερωθει γιά τήν κρατούσα κατάστασή τόσο στή Ναυτιλία δύο και στό ύπουργειο, δησε ύπάρχει παραλλήλως και ή τάση άποκρύψεως δρισμένων δυσμενών καταστάσεων. 'Επ' αύτού άναφέρεται μάλιστα ότι είχε δοθεί έντολη άπο κάποιον άξιωματικό νά μή παρέχονται άπο συγκεκριμένη ύπηρεσία στοιχεία σε

Τόν λόγο έχει άρχικώς τό ύπουργειο 'Εμπορικής Ναυτιλίας και κατόπιν ή Κυβέρνηση και άλλη η πολιτική ήγεσία τής χώρας.

πρόσωπο τού περιβάλλοντος τού Πρωθυπουργού.

"Ολα αύτά άδηγον σε όρισμένα συμπεράσματα τά όποια πρέπει νά άπασχολήσουν σοβαρότατα τήν Κυβέρνηση. Τήν προειδοποιούμε.

ΟΙ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΙ

Τελικώς τό ύπουργειο θά έπιτρέψει τόν παροπλισμό και άλλων πλοίων στόν Κόλπο τής 'Ελευσίνας, τά όποια όμως κατά τήν διάρκεια τού παροπλισμού θά ένεργον και έπισκευές. Τό μέτρο, όπως έξηγησε ο ύπουργός κ. Γιώτας, έλήφθη γιά νά ένισχυθει ή έπισκευαστική βιομηχανία, ή όποια άντιμετωπίζει προβλήματα άπασχολήσεως. 'Ο κ. Γιώτας διευκρίνισε ότι στόν Κόλπο τής 'Ελευσίνας θά παροπλίζονται μόνον δύο πλοία θά συνδύαζουν παροπλισμό και έπισκευές και οι σχετικές έγκρισεις θά παρέχονται έπειτα άπο γνωμοδότηση ειδικής έπιτροπης ή όποια άποτελείται άπο τόν άρχηγό τού Λιμενικού Σώματος, τόν διευθυντή Λιμενικής 'Αστυνομίας, έναν έκπρόσωπο τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος και δύο έκπροσώπους τής 'Ενώσεως Έφοπλιστών. Παραλλήλως έξετάζεται και τό ζήτημα θής άπομακρύνσεως άπο τόν Κόλπο τής 'Ελευσίνας τών πλοίων πού εύρισκονται έκει άπο δεκατίας.

'Η ρύθμιση αύτή είναι όρθη και θά έπρεπε νά είχε γίνει άπό τήν άρχηγη. Πολλά θά είχαν άποφευχθει και τά πλοία θά είχαν βρει τήν έξυπηρτηση πού χρειάζονται.

• Σύμφωνα με στοιχεία τού ύπουργειού Ναυτιλίας τής 24ης Φεβρουαρίου, οι συνολικές θέσεις παροπλισμού άνερχονται σε 527 και τά παροπλισμένα πλοία σε 276, ένω παραλλήλως έχουν ύποβληθει δλλες 142 αίτησεις γιά παροπλισμό ισαρίθμων πλοίων, τά

όποια όμως δέν έχουν άκομη καταπλεύσει στήν 'Ελλάδα. Τήν γενική είκόνα τού παροπλισμού πλοίων δίδει ο κατωτέρω πίνακας τού ύπουργειού, άπο τόν δημόπικο προκύπτουν τά έξης:

Πρώτο, μέσα σε μια έβδομάδα, δηλαδή άπο 17:24 Φεβρουαρίου, τά παροπλισμένα πλοία αύξηθηκαν κατά 16 (άνα ένα στήν 'Ελευσίνα και στό 'Αλιβέρι, τρία στό Γαλαξείδι, πέντε στή Λευκάδα - Δρέπανο, άνα ένα στή Ιθάκη - 'Αετός, 'Αστακό και 'Αντικύρα και τρία στή Στυλίδα).

Δεύτερο, αύξηθηκαν οι θέσεις παροπλισμού κατά μία στά 'Αντικύρα και μειώθηκαν κατά έπτα στή Νέα Πέραμο Καβάλας.

Τρίτο, ορίσθηκαν δύο νέα άγκυροβόλια, στό Πτελέο Βόλου και τήν περιοχή Θεσσαλονίκης μέ 15 και 12 θέσεις παροπλισμού άντιστοιχα, άλλα κανένα πλοίο δέν έχει παροπλισθει έκει και ούτε μέχρι τή στιγμή έζητηθη παροπλισμός στά άγκυροβόλια αύτα.

Τέταρτο, μέ τά πλοία τών όποιων έγκριθηκαν οι αίτησεις παροπλισμού υπερκαλύπτονται οι ένδεικτικές θέσεις παροπλισμού κατά δύο στή Γαλαξείδι, τρεις στόν 'Αετό Ιθάκης, τρεις στή Νέα Πέραμο Καβάλας και κατά 15 στή Στυλίδα.

Ο σχετικός πίνακας τού YEN έχει ως έξης:

Άγκυροβόλια	Έπιτρεπόμενος	Άριθμός παροπλισμού	Έγκρισεις παροπλισμού
ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	210	136	+ 6
ΧΑΛΚΙΔΑΣ	50	51	-
ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ	20	5	+ 12
ΑΝΤΙΚΥΡΩΝ	6	5	+ 1
ΙΤΕΑΣ	20	20	-
ΓΑΛΑΞΕΙΔΙΟΥ	20	7	+ 15
ΛΕΥΚΑΔΑΣ	20	17	+ 27
ΙΘΑΚΗΣ	10	4	+ 9
ΑΣΤΑΚΟΥ	44	4	+ 31
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ	40	11	-
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	14	6	-
Ν. ΠΕΡΑΜΟΥ	8	2	+ 9
ΜΗΛΟΥ	20	-	+ 2
ΣΤΥΛΙΔΑΣ	18	8	+ 25
ΠΤΕΛΕΟΥ	15	-	-
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	12	-	-
Σύνολο	527	276	142

●

ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΡΙΕΣ

'Απορίες έκφράζουν μερικοί άναγνωσται μας γιά τίς σκέψεις πάνω στής άρμοδιότητες τού Λιμενικού Σώματος. 'Ασχέτως άλλων διαφωνιών, διατυπώνουν σοβαρές άμφιβολίες γιά τό άποτελεσμα τής τυχόν άποξενώσεως άπο τή διοίκηση τής ναυτικής έκπαιδεύσεως, έπι τής όποιας έχει δώσει έπιτυχεις έξετάσεις και περι τής όποιας οι στήλες τών «Ναυτικών Χρονικών» δέν ήσαν άμετοχες. Συγκριτικά μέ τήν ύπόλοιπη τεχνική - έπαγγελματική παιδεία και μέσα στήν έλληνική έκπαιδευτική πραγματικότητα, οι ναυτικές σχολές άποτελεσαν πρότυπο, τού όποιου δέν πρέπει νά παραγνωρίζεται ή άξια και ή συμβολή.

Δέν διαφωνούμε μέ τούς... διαφωνούντες. Οι σκέψεις έκεινες, πού ρίχτηκαν γιά συζήτηση, πηγάζουν άποκλειστικά άπο τήν άναγκη έλαφρύνσεως άπο ένα δυσβάστακτο σε έκταση και ποικιλία δύκο άπασχολήσεως πού ξεφεύγει άπο τά πλαίσια τού κύριου έργου τής ναυτιλιακής διοίκησεως. "Αν μέσα στά πλαίσια αύτά, ή ναυτική έκπαιδευση μπορεί ύπευθυνά νά καλλιεργηθει και νά προκόψει, κανείς δέν έχει άντιρρηση. 'Αρκει νά παραδεχτούμε δλοι, ότι πρόκειται γιά τομέα i-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ»

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

διαίτερο και εύπαθη, γιά τόν όποιο δέν φθάνει μόνο ή τυπική άμροδιότητα άλλα χρειάζεται γνώση, πείρα και έξειδικευση. Οι πρόστιν κατεύθυνση αύτήν προσπάθειες είναι έκεινες που θα κρίνουν τό βάσιμο τών ισχυρισμάν.

TO MNHMONIO

Τήν ικανοποίησή του έκφραζει ο εύρωπακός ναυτιλιακός τύπος γιά τήν ύπογραφή τού μνημονίου τών Παρισίων. Ή κοινή τών εύρωπακών κρατών ένέργεια περί άποκλεισμού τών άκαταλλήλων πλοίων από τούς λιμένες τους άποτελεί μία έπιτακτική άναγκη τής όποιας ή έπιδιανη δέν είναι νοητή παρά μόνο μέσω τής έφαρμογής τών διεθνών συμβάσεων. Για νά γίνει αύτό χρειάστηκε μεγάλη σύνεση και πολλή διπλωματία ώστε νά τεθεί τό δύο ζήτημα άποκλειστικά και μόνο στή βάση τής διακρίσεως σημαίων ή όποια παρεμπόδιζε ώς τώρα τήν προώθησή του.

Σήμερα τό δύο οικοδόμημα στηρίζεται στή Σύμβαση 147 τής Δ.Ο.Ε. γιά τά έλαχιστα επίπεδα στά έμπορικά πλοϊα, ή όποια γιά πρώτη φορά δίνει τό δικαίωμα στά κράτη τού λιμένος νά έλεγχουν στά πλοϊα τών άλλων κρατών — άκομη και έκείνων που δέν μετέχουν στή Σύμβαση — τήν έφαρμογή όρισμένων διεθνών συμβάσεων τής Δ.Ο.Ε. και τού IMCO χωρίς νά έχουν άναγκη νά έπικαλεσθούν τή δημόσια τάξη τους.

Έκτός τής άσφαλείας ναυσιπλοίας δημως, συμπεραίνει ό τύπος, τό δύλο σπουδαίο άποτέλεσμα τού Μνημονίου πρέπει νά είναι ή έξαφάνιση άπό τήν άγορά τών ύποσυντήρητων πλοίων τών όποιων ο συναγωνισμός είναι παράνομος. Και πρέπει δοι άνεξαιρέτως, νηογάνωμονες, άσφαλισται, φορτωταί, ναυλομεσίται, είσαγωγείς και λιμενικές υπηρεσίες νά σκέπτονται πολύ καλά πρίν άποφασίσουν κάθε φορά νά χρησιμοποιήσουν ένα τέτοιο πλοϊο, ώστε νά τό κάνουν νά μην έχει άλλη διέξοδο άπό τήν άσφαλτης τής διαλύσεως.

Σωστά άλλα αύτά. Άλλα στό τελευταίο άυτό σημείο βρίσκεται άκριβώς ή άσθενής και έπικινδυνή πλευρά. Ή πλευρά έκεινή κατά τήν όποια τά μέτρα τού μνημονίου θά έφαρμοσθούν σκόπιμα (τώρα πιά πού ή σύνεση και ή διπλωματία δέν χρειάζεται) δχι γιά νά προστατεύσουν τήν άσφαλεία άλλα γιά νά βγάλουν άπό τή μέση κάποιον έπικινδυνό άνταγωνιστή στόν έλευθερο στίβο τής ναυτιλιακής άγοράς. Από αύτή, λοιπόν, τή σκόπιμη προστασία, ποιός θα μάς προστατεύσει;

ΝΑ ΠΡΟΣΕΞΟΥΝ ΟΙ NAYTIKOI

Οι στιγμές που περνά ή Ναυτιλία μας πρέπει νά καταστήσουν περισσότερο προσεκτικούς τούς ναυτικούς μας, τούς πραγματικούς ναυτικούς, αύτούς δηλαδή που άποζούν και εύημερούν άπό τήν ναυτική έργασια, και δχι τούς εύκαιριακούς, έκείνους που γιά όποιοδήποτε λόγο χρησιμοποιούν προσωρινά ένα ναυτικό φυλλάδιο που έβγαλαν κάποτε...

Σημειώνομε τά άνωτέρω έξ αφορμής διαφόρων παραπόνων έκ μέρους έφοπλιστικών έπιχειρήσων που άποδεικνύουν δχι οι ναυτικοί μας δέν έχουν άντιληφθεί τί άκριβώς συμβαίνει σήμερα και ποιές έπιπτωσεις μπορούν νά ύπάρχουν στό θέμα τής δικής τους άπασχολήσεως. Λόγου χάρη, οι ναῦτες ένός πλοίου άξιωσαν τήν καταβολή ποσού 100.000 δραχμών γιά μιά έργασια στό άμπαρο γιά τήν όποια οι τοπικοί έργατες στό λιμά-

νι οπου εύρισκετο τό πλοϊο έζητησαν 30.000 δραχμές. Τελικά τήν έργασια αύτή τήν έκανε μόνος του ή ύποπλοιαρχος σε χρονικό διάστημα δύο ώρων!

Σέ άρκετές άλλες περιπτώσεις οι ναυτικοί δέν δέχονται νά φύγουν άπό τό πλοϊο γιά νά χρησιμοποιηθούν και άλλοι ναυτικοί και στέλέχη τής πλοιοκτήτηριας έταιριας. Ή άπαντηση είναι στερεότυπη: 'Απολύτε μας, και αύτό γιά νά εισπράξουν τήν άποδημίωση ένός μηνός.

'Επαναλαμβάνομε, άπευθυνόμενοι μόνον πρός τούς πραγματικούς ναυτικούς — οι άλλοι οι εύκαιριακοί δέν μάς ένδιαφέρουν — ίτι έπιβάλλεται ή έπιδειξη στοργής πρός τό χειμάζομενο πλοϊο, αύξηση τής παραγωγικότητας και συνεπής έργασια. Οι έπαγγελματίες ναυτικοί πρέπει νά άντιληφθούν τά μηνύματα τών καιρών γιά τό δικό τους κυρίως συμφέρον.

Γνωρίζομε έκ προοιμίου δχι οι συστάσεις αύτές θά χαρακτηρισθούν και πάλι άπό τούς γνωστούς «προστάτες» τών ναυτικών μας σάν έμμεσες άπειλές, άλλα δέν μάς ένδιαφέρει. 'Εκείνο πού έχει ίδιαίτερη σημασία γιά τά «Ναυτικά Χρονικά» — τά όποια έπανειλημμένων έθιμιαν ζητήματα τής ναυτικής μας οικογενείας γιά τά όποια οι «προστάτες» τηρούν έπιμονη σωπή — είναι ή πέραν συνθηματολογικών έντυπωσεων ένημέρωση τών ναυτικών μας ώστε νά σταθμίσουν τίς εύθυνες τους άλλα και νά άντιληφθούν τί τούς συμφέρει γιά νά καθορίσουν τήν στάση τους τίς κρίσιμες αύτές στιγμές.

ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ

Εγγλωτοί, πανοραμικοί και ένδιαφέροντες, όπως πάντα, οι έτήσιοι πίνακες τού Λόγδ—Ρέτζιστερ γιά τή δύναμη τών ναυτιλιών τού κόσμου στίς 31 Ιουλίου 1981, πού θεωρούνται οι πιο άκριβεις και ένημερωμένοι.

Τό σύνολο τής παγκοσμίου χωρητικότητος έφθασε τά 73.864 πλοϊα μέ συνολικό τοννάζ 420.834.813 τον.γκρός και 697.188.113 τον. d.w. 'Η Λιβεριανή σημαία έμφανιζεται πρώτη μέ μόνον 2.281 πλοϊα, τά όποια δημως συμποσούνται σέ 74.908.390 τον. γκρός ή 147.686.831 τον. d.w.

"Αν έξαιρέσουμε, λοιπόν, τή Λιβερία, ώς

μή διαθέτουσα έθνικό στόλο, τά πρωτεία παγκοσμίως κατέχει ή Έλλας μέ 3.710 πλοϊα ύπό τήν γαλανόλευκον, συνολικού τοννάζ 42.004.990 τον. γκρός και 73.513.866 τον. d.w. 'Υποσκελίσαμε έτοι τήν Ιαπωνία, η όποια μπήκε στήν τρίτη θέση μέ 10.422 πλοϊα, 40.835.081 τον. γκρός και 67.496.680 τον. d.w.

'Ακολουθούν κατά σειρά ο Παναμάς, η Μεγ. Βρεταννία, η Ρωσία, η Νορβηγία, αι ΗΠΑ, η Γαλλία και η Ιταλία. Τών λοιπών χωρών τό τοννάζ είναι κατώτερο τών 10 έκατομτον. τον. γκρός.

'Από πλευράς αύξομειώσεως τού τοννάζ σε σχέση μέ τό περισσό, πρώτος σε αύξηση έρχεται ο Παναμάς μέ προσθήκη 3.466.000 τον. γκρός, δεύτερη η Έλλας μέ 2.533.000 τον. γκρός και τρίτη η Σαουδική Αραβία μέ 1.532.000 τον. γκρός. 'Αντιθέτα, πρώτη σε μείωση έρχεται η Λιβερία μέ άπωλεια 5.379.000 τον. γκρός και δεύτερη η Μ. Βρεταννία μέ άπωλεια 1.716.000 τον. γκρός.

'Ασχέτως σημαίας τώρα, οι κατηγορίες τών διαφόρων τύπων πλοϊών έχουν ώς έξης: Πρώτα τά δεξαιμενόπλοια μέ συνολικό τοννάζ 171.697.000 τον. γκρός. 'Ακολουθούν τά μπάλκερς και μεταλλευματοφόρα μέ 87.246.000 τον. γκρός, τά φορτηγά μέ 80.826.000 τον. γκρός, τά μικτά μέ 25.838.000 τον. γκρός, τά κοντέινερς μέ 12.292.000 τον. γκρός, τά ύγραεριοφόρα μέ 7.959.000 τον. γκρός και τά χημικών προϊόντων μέ 2.614.000 τον. γκρός.

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Κατά τό τέλος τού αιώνα τό κατά κεφαλή εισόδημα τών Ιαπώνων θά ξεπεράσει αύτό τών Αμερικανών, ύποστηριζει ή Όργανησμός Προγραμματισμού τής Ιαπωνίας.

Σέ ειδική μελέτη τού ιαπωνικού όργανησμού άναφέρεται δχι η ιαπωνική οικονομία θά αύξανεται μέ ρυθμό 5% έτησίως ένω ο άντιστοιχος ρυθμός τής άμερικανικής δέν θά ξεπερνά τό 3%.

Μέ τήν προϋπόθεση αύτή ύπολογίζεται δχι κατά τό έτος 2000 στήν Ιαπωνία τό κατά κεφαλή εισόδημα θά ξεπεράσει τά 21.000 δολλάρια ένω στήν Αμερική θά παραμείνει κάτω τών 18.000 δολλαρίων. Γιά τίς χώρες τής Εύρωπαϊκής Κοινότητος η μελέτη τού ια-

Cables: "NAFTIKA"

Telex: 6-2421 SA

P.O. Box 763, DURBAN, 4000

Phone: 372761 2/3

A/H 376067

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

for all ship requirements

TROPHODOSIAI

YLIKA KATASTRWMATOS & MHNHANIS

APTIA EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

πανικού όργανισμού προβλέπει έτήσιο ρυθμό αύξησης περί το 2,5% και κατά κεφαλή εισόδημα στο έτος 2000 πού θα ξεπεράσει τα 13.000 δολλάρια.

AITIA KAI APOTELESMATA

Γαλλικό πρωτόδικο δικαστήριο είχε καταδίκασει τό Nautileakos Διευθυντή τού Γαλλικού Νηογνώμονος Bureau Veritas νά πληρώση 4 έκατομ. φράγκων στις οικογένειες τών θυμάτων τού ναυαγίου μιάς βυθοκόρου, μέ τήν αιτιολογία ότι οι παραλείψει πού τού καταλογίσθηκαν συνιστούν «όρο άρχικο», άλλα βέβαιο και δημιουργικό τού άτυχήματος, ο όποιος ώς τόσο δέν υπήρξε ή άποκλειστική, εύθεια και άμεσος αιτία τού ναυαγίου. «Η άποφαση προσέβαλε ότι ο καταδικασθείς είχε δικαίωμα άναγνωγής κατά τών προϊσταμένων του ή κάθε άλλου προσώπου πού έκρινε ύπόχρεο γιά νά πετύχει τήν άλική ή μερική άπόδοση τής άποζημιώσεως πού θά πλήρωνε.

Η άποφαση αύτή προσεβλήθη στό Έφετείο, τό όποιο τήν άνέτρεψε και ύποχρέωσε τόν ώς άνω Διευθυντή τού Νηογνώμονος νά πληρώσει μόνο τό ένα τέταρτο τής άποζημιώσεως. Σύμφωνα μέ τό σκεπτικό τής Έφετειακής άποφάσεως, δεδομένου ότι κατά τό Νόμο ήλοι οί ένοχοι ένός και τού αύτού άδικήματος είναι άλληλεγγύως συνυπεύθυνοι γιά τήν άποκατάσταση τής ζημίας, ή άστική εύθυνη τού τρίτου ύπευθυνού ζημίας άπό έργατικό άτυχημά συντρέχει μέ τήν εύθυνη τού έργοδότη και τών προστιθέντων του, έφ' όσον τό άτυχημά οφείλεται έν μέρει σέ άμελειά τους, έστω και άν δέν είναι έναγόμενοι. Έπομένως, τό δικαστήριο έπρεπε νά έκτιμη-

σει τό ποσοστό τής εύθυνης τού τρίτου ύποχρέου και νά περιορίζει άναλογως τό ποσοστό τής άποζημιώσεως πού τόν βαρύνει.

«Οπως είναι εύνότο οι δύο αύτές άποφάσεις έχουν προκαλέσει τό ζωηρό ένδιαφέρον τού νομικού κόσμου όχι μόνο τής Γαλλίας, άλλα άλων τών ναυτιλιακών κύκλων, λόγω τών έξαιρετικά λεπτών ζητημάτων πού συνάπονται μέ τό θέμα τού «αιτιώδους συνδέσμου», δηλαδή τού μεταξύ τής αιτίας και τού άποτελέσματος συνδέσμου, άπο τήν υπαρξη τού όποιου έξαρτάται ή ύποχρέωση γιά άποζημιώση.»

OI ARABES EFOPLISTES

Στήν πρόσφατη ναυτιλιακή διάσκεψη «Οσεαν Έχπο» στό Μπαχρέιν άνεπτυχθησαν οι άποψεις τών Αράβων σχετικά μέ τό μέλλον τών στόλων τών κρατών τού Περσικού Κόλπου.

Ο Δρ. Φ. Μπάντρ, ύπευθυνος τών λιμένων τής Σαουδικής Αραβίας, έτονισε ότι ή άνεπτυξη τών έθνικών τους στόλων δέν άποτελεί κίνδυνο γιά τή ναυτιλία τών άνεπτυγμένων χωρών, παρά τό γεγονός ότι άναγνωρίζεται πώς ή μειωθείσα κατά τό 1981 στροφή πρός τό νηολόγιο τής Σαουδικής Αραβίας είναι άποτελέσμα τής ειδικής μεταχειρίσεως και τών έκπτωσεων στις τιμές τών καυσίμων.

Παρά τήν κρίση πού πλήττει τήν διεθνή ναυτιλία, οι Αράβες φαίνονται άποφασισμένοι νά προχωρήσουν σέ μεγαλύτερη άνεπτυξη τών έθνικών τους στόλων και στήν δημιουργία τής Ενώσεως Ισλαμιστών Εφοπλιστών, ή όποια θά άποτελέσει τό δργανο γιά τήν ύλοποίηση μιάς κοινής άραβικής ναυτιλιακής πολιτικής μέ στόχο τήν άντιμη-

τώπιση πιέσεων και προβλημάτων πού άντιμετωπίζονται σήμερα άναφορικά μέ τήν άντιπτυξη τού στόλου τών άραβικών κρατών.

TO EΦΕΤΕΙΟ ΓΙΑ ΤΟ «ΣΑΛΕΜ»

Τό Έφετείο τού Λονδίνου άκυρωσε τήν προηγούμενη δικαστική άποφαση μέ τήν όποια ή έταιρια Σέλλ θά εισέπραττε άσφαλτο στρα ύψους 56 έκατομμυρίων δολλαρίων γιά τούς 195.000 τόνους τού χαμένου πετρελαίου τού περιβότου «Σάλεμ». Έπιγραμματικά ό πρόεδρος τού Έφετείου Λόρδος Ντεννιγκ έδήλωσε ότι «ένα γιγαντιαίο πλοίο χρησιμοποιήθηκε γιά μιά γιγαντιαία άπάτη».

Τό σκεπτικό τής άποφάσεως όριζε ότι μόνον οι ύπολοιποι 15.000 τόννοι πετρελαίου πού βρισκονταν στής δεξαμενές τού σκάφους κατά τήν βύθιση τού άποτελούν φορτίο καλυπτόμενο κατά τών κινδύνων τής θαλάσσης, ένω οι ύπολοιποι 180.000 τόννοι πού έσφραγισθηκαν στό Ντάρμπιτον άποτελούν άπλως τό άντικείμενο ληστείας στήν Επρά.

Έξαλλου ένα άλλο μέλος τού Έφετείου έτονισε ότι κατά τή διάρκεια τών αιώνων τά πλοία άσφαλτονταν έναντια στούς κινδύνους κατά τού πλοίου και τού φορτίου άπο τρίτους και δχι, όπως στήν προκειμένη περίπτωση, άπο τούς πλοιοκτήτες τού πλοίου αύτού.

Τό έπιμυθιο άπο τήν δήλη ιστορία τού «Σάλεμ» είναι ότι έπρόκειτο γιά μιά μεθοδευμένη «έπιχειρηση» και ή χρησιμοποίηση όρισμένων Έλληνων ναυτικών στήν ύποθέση αύτή άποδεικνύεται ότι άπεβλεπε νά ριχθεί πάλι έμμεσως μομφή κατά τής Ελληνικής Ναυτιλίας.

TO DIKAIΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

«Οπως άνακοινώθηκε, οι Ήν. Πολιτείες θά μετάσχουν και πάλι ένεργά στή νέα σύνοδο τής διασκέψεως τού δικαίου τής θαλάσσης πού θά γίνει στής 8 Μαρτίου στή Νέα Υόρκη. Θά ζητήσουν όμως σοβαρές τροποποιήσεις τού τελικού σχεδίου τής συμβάσεως, άναφερόμενες κυρίως στά θέματα τής έκμεταλλεύσεως τών θαλασσών βυθών. Κατά τάς δηλώσεις τού Προέδρου Ρήγκαν, οι τροποποιήσεις αύτές θά είναι οι άκολουθες:

α) Νά μή άποθαρρύνεται ή έκμεταλλεύση καμιάς μελλοντικής πηγής τού θαλασσίου βυθού πρός άντιμετώπιση έθνικών ή διεθνών άναγκών.

β) Νά έξασφαλισθεί η συμμετοχή τών διαφόρων χωρών στής πηγές αυτές μέ τή μεσολάβηση καταλλήλων όργανισμών γιά τήν ίκανοποίηση τών έφοδιαστικών άναγκών τών ΗΠΑ και μέ τή μονοπώλησή τους άπο τήν προβλεπομένη διεθνή «Άρχη».

γ) Νά έξασφαλισθεί στό πλαίσιο τού καθεστώτος τού θαλασσίου βυθού, διαδικασία λήψεως άποφάσεων, ή δοπία θά λαμβάνει ύπ' όψιν τά συμφέροντα και τήν οίκονομική συνεισφορά τών μετεχόντων κρατών.

δ) Νά μήν έπιτραπει ή έφαρμογή τροποποίησεων χωρίς τή συγκατάθεση τών μετεχόντων κρατών περιλαμβανομένης, όσον άφορά τίς ΗΠΑ, τής συγκαταθέσεως τής άμερικανικής Γερουσίας.

ε) Νά μήν δημιουργηθούν κακά προηγούμενα γιά τών άλλους διεθνείς όργανοισμούς.

«Όπως έγκολη γίνεται φανερό, ή νέα σύνοδος θά έχει και πάλι ν' άντιμετώπισε έξυπτας διαφωνίες και άντικρουσμένα συμφέροντα. Άν, έπομένως, δέν έχωρίσει τά εύκολότερα θέματα (χωρικά υδατα κ.λ.π.) και



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:

TONIO COLON

TELEX:

From U.S.A.: 368-8572

From Others: 379-8572

TELEPHONE:

Colon 45-0127

45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 443

Colon, R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

CABLE:

TONIO PANAMA

TELEX:

From U.S.A.: 368-2633

From Others: 379-2633

TELEPHONE:

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 6-4000

Ei Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY - FREE WAREHOUSE

προχωρήσει στη χωριστή έπικύρωσή τους, νομίζουμε πώς ούτε και τώρα θά καταφέρει νά περατώσει, τό δρυγό της. Και προκειμένου ν' άποτυχει έντελως θά αναβάλει και πάλι τις έργασιες της για μιά δλλη άκομη σύνοδο. Και ούτα καθεξής.

ΤΑ Ο.Β.Ο

'Ενδιαφέροντα στοιχεία και χρήσιμες πληροφορίες παρέχει σε πρόσφατη μελέτη του ό γνωστός βρεταννικός οίκος Drewry, για τά πλοια τριπλής χρήσεως (OBO).

Κατα τή μελέτη, τά ΟΒΟ ήταν βασικά πλοια μεταφοράς χύμα Εηρών φορτίων με τή δυνατότητα φορτώσεως πετρελαίου. 'Από τής έμφανισέως τους, ή δυνατότητα χρησιμοποιήσεως τους στόν ένα ή τόν άλλο τομέα τών χύδων μεταφορών ύπολογιζόταν ότι συμψήφιζε τό επί πλέον κατασκευαστικό κόστος τους. Ή πείρα όμως άπειδεις ότι ή ευκολία τής μετατροπής αυτής ήταν μάλλον υποθετική. 'Έτοι, ένω το 1973 τά ποσοστά τής χρησιμοποιήσεως τους ήταν 21,5% στά έηρά φορτία και 78% στά πετρέλαια, έκτοτε ή συμμετοχή τους στόν τομέα τών Εηρών φορτίων ηξανε συνεχώς μέχρι πού τό 1981 τά ποσοστά σχεδόν άντιστραφήκαν (20% στά πετρέλαια και 76% στά έηρά φορτία).

'Ως πρός τό είδος τών Εηρών φορτίων πού μεταφέρουν, ή κατανομή στό ύπάρχον τοννάζ έχει ώς άκολουθως: 9,5 έκατομ. τον. d.w. γαιανθρακες, 5,9 έκατομ. τον. d.w. σιδηροπεταλλέυματα και 1,8 έκατομ. τον. d.w. δημητριακά. Χαρακτηριστικό τής αύξουσας κινήσεως τών γαιανθράκων είναι τό γεγονός ότι περίπου πρό δύο έτών (μέσα τού 1979) τό τοννάζ τών ΟΒΟ που άπασχολούνταν στή μεταφορά γαιανθράκων μόλις έφθανε τά 3 έκατομ. τον. d.w. ένω τών δημητριακών τά 2,5 έκατομ. τον. d.w..

ΤΟ «ΒΙΚΤΟΡΥ»

Τέσσερις καιρίες διαπιστώσεις προέκυψαν άπό τό άτυχημα τού δεξαμενοπλοίου «Βίκτορυ».

'Η πρώτη άφορά τήν στάση τού πληρώματος: "Οσοι έπειδειν θάρρος και αύτοσυγκράτηση και παρέμεναν στό πρυμανίο τημήμα τού σκάφους — τό δοποίο ειρήσθω έν παρόδω έπροκειτο νά καταβυθισθει γιά νά μήν άποτελει έμποδιο στήν ναυσιπλοία — διασώθηκαν, οι περισσότεροι άπό αύτούς. Οι άλλοι πού δισπευσαν άμεσως μετά τό κόψιμο τού δεξαμενοπλοίου στά δύο νά έπιβισθούν στή σωσίβια λέμβο με τίς συνθήκες θαλάσσης πού έπικρατούσαν στήν περιοχή κατά τή στιγμή τού άτυχηματος άπολεσθηκαν. Παρόμως περιστατικά ύπάρχουν πάρα πολλά, άλλα έως τώρα καμμία άρχη, καμμία υχολή, κανένας άρμοδιος δέν σκέφθηκε νά δώσει στούς ναυτικούς σχετικές δύνητες νά άποφεύγουμεθ θύματα άπό τήν έσπευδην έγκαταλειψη κινδυνεύοντος σκάφους. Δέν νομίζει τό ύπουργειο ότι είναι καιρός νά άσχοληθει με τό ζήτημα αύτό;

'Η δεύτερη άναφέρεται στή στάση τού έλητνικού τύπου. Τό τί έγραφη σχετικά με τό αυάγιο αύτό είναι ήδη γνωστό σέ δλους και υσικά τό μένος έστραφη και πάλι κατά τού φοπλισμού. Νά ύποθέσει κανείς ότι δλα άφείλονται μόνον σέ άγνοια; Θά ήταν εύ-ύχημα, άλλα φαίνεται ότι δλα είναι τά κίητρα τής γενικής έπιθεσεως κατά τού έφολισμού με άφορμή τό ναυάγιο αύτό. Και άολογούμε ότι μάς προκαλει κατάπληξη τό εγονός ότι ή "Ενωση Έλλήνων Έφοπλιών έσιωπης, ένω κατά τήν άντιληψή μας

θά μπορούσε μέ μιά άνακοίνωση νά βάλει τά πράγματα στή θέση τους ύπογραμμιζόντας ότι προτού ύπάρχουν τά προβλεπόμενα άπό τόν νόμο πορίσματα ούδεις έχει τό δικαιώμα νά ύποστηριζει δι. τιδήποτε. Δέν ύποστηριζομε φραγμούς κατά τής έλευθερίας τού τύπου, νομίζουμε δμως ότι δλοι έχομε ύποχρέωση νά τόν έπιβοηθούμε γιά τήν σωστή έπιτελεση τής άποστολής του και αύτό μπορει νά γίνει μόνον με τήν σωστή και ύπεύθυνη ένημέρωση.

'Η τρίτη άφορά τήν διεθνή κινητοποίηση γιά τήν διάσωση τών μελών τού πληρώματος τού «Βίκτορυ» πού είχαν μείνει στό πρυμανίο τημήμα τού σκάφους καθώς και έκεινων πού είχαν έπιβιβασθει στή σωσίβια λέμβο. 'Απεδειχθη γιά μιά άκομη φορά ότι τό αισθημα τής άλληλεγγύης στή θάλασσα βρίσκεται πάντοτε σέ ύψηλότατο έπιπεδο. Και έπικροτούμε τήν άποφαση τού ύπουργού κ. Γιώτας γιά τήν άπονομή ήθικών άμοιβών σέ δλους έκεινους πού συνέβαλαν στή σωτηρία τών διασωθέντων.

'Η τέταρτη άναφέρεται στήν στάση τής πλοιοκτητρίας έταιριας, ή όποια ύπηρξε άφογος γενικά και κυριώς στό θέμα τής ένημερώσεως δλων τών μέσων δημοσιότητος.

Θέλομε νά έλπιζουμε ότι τά διδάγματα πού προέκυψαν από τό δραματικό ναυάγιο τού «Βίκτορυ» θά γίνουν ή άφορμη γιά τή λήψη μιᾶς σειράς μέτρων, κυρίως σέ δι. τί αφορά τήν συμπεριφορά τών πληρωμάτων σέ περιπτώσεις κινδύνου, γιά νά παύσουμε νά θρηνούμε άπωλεις πού είναι δυνατόν νά άποφευχθούν.

Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΝΟ

Κατά τά φαινόμενα, στά πλαίσια τών λεγόμενων μέτρων έκδημοκρατισμού, θά καταργηθει και ή ύπέρ τής ΠΝΟ είσφορά τών ναυτικών. 'Η σχετική μεθόδευση έχει, δημοσιεύτει, έπιλεγει και είναι ή μή έπικυρωση τής ουμφωνίας μεταξύ τής ΠΝΟ και τών

έφοπλιστικών 'Ενώσεων άπό τόν ύπουργό Ναυτιλίας. 'Έτοι όμως είναι μαθηματικά βέβαιο ότι ή Ναυτική Όμοσπονδία θά παραμείνει χωρίς πόρους και οι ναυτικοί μας θά στερηθούν δχι μόνο τών ύπηρεσιών τών άνα τόν κόσμο έκπροσώπων τής άλλα και τών έξυπηρητήσεων πού έχουν έδω άπό τίς ύπηρεσίες τής ΠΝΟ, και αύτό πρέπει νά τό προσέξουν ίδιατερα έκεινοι πού κινοῦν τά σχετικά νήματα.

ΝΑ ΑΥΤΟΠΡΟΣΤΑΤΕΥΘΟΥΝ

'Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γιώτας, άπαντωντας σέ σχετικές έρωτήσεις, έδήλωσε ότι στόν ΟΛΠ ύπάρχουν ύπαράδεκτες καταστάσεις, οι άποιες δέν είναι δυνατόν νά συνεχισθούν, και διευκρίνισε ότι ή έξυγίανση τού 'Οργανισμού άποτελει καθήκον τής διοικήσεως του, ένω τό YEN πού έχει τήν έποπτεια του έπιδεικνύει ίδιατερο ένδιαφέρον γιά τό θέμα αύτό. 'Ο κ. Γιώτας προσέθεσε ότι είναι κοινή άντιληψη ότι άχρηματισμός άποτελει διαμορφωμένη κατάσταση άπό πολλά χρόνια και ότι άναλογες καταστάσεις ύπάρχουν δχι μόνον στόν ΟΛΠ άλλα και σέ δλους άργανισμούς και ύπηρεσίες, δηως είναι λόγου χάρη τά πολεοδομικά γραφεία, γεγονός πού έχει έπισημανθει και στή Βουλή. Είπε έπισης ό κ. Γιώτας ότι ή κρατικός μηχανισμός έχει διαβρωθει τήν τελευταία είκοσαετία και κατά συνέπεια δέν άποτελει έξαίρεση ή ΟΛΠ, δηως άλλωστε και δλλες ύπηρεσίες πού ύπάγονται στήν άρμοδιότητα τού ύπουργειού Ναυτιλίας.

'Η σχετική συζήτηση έπανελήθη τήν έπομένη άκριβως ήμέρα κατά τήν διάρκεια πρές κόνφεραν τής διοικήσεως τού ΟΛΠ, στήν άποιες στό πρόεδρος και δι. γενικός διευθυντής τού 'Οργανισμού κ.κ. Ζαρκάδας και Πρασιανάκης έδήλωσαν ότι «σέ έπικινδυνες και άμαρτωλές θέσεις δέν θά παραμένουν πλέον οι ίδιοι ύπαλληλοι». Και σέ έρωτηση δημοσιογράφου πώς γίνεται ή έλεγχος τής

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS
SHIPBROKERS, LUBRICANTS &
BUNKER CONTRACTORS
INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex: 71080 CHIOS NA

Cables: CHIOS NAPLES

περιουσιακής καταστάσεως τών ύπαλληλων βάσει τοῦ σχετικού νόμου, οἱ παριστάμενοι ύπηρεσιακοί παράγοντες ἀπάντησαν ἐν χορῷ ὅτι πρόκειται περὶ γενικῆς διατάξεως ἡ δο-
πία δὲν προβλέπει δραγανὸν ἐλέγχου καὶ ὅτι
οἱ ύπαλληλοὶ βάσει αὐτῆς διατάξεως εἰ-
ναι ὑποχρεωμένοι νά ποθάλλουν δηλώσεις
μόνον ὅταν ἐπέρχεται διαφοροποίηση τῆς
περιουσιακῆς των καταστάσεως.

Καὶ ὅλοτε εἶχαμε ὑποστηρίξει ὅτι οἱ ὑπάλληλοι τοῦ ΟΔΠ ἐπρεπε νά ζητήσουν οἱ Ἱδιοί τὴν αὐτοπροστασία τους, ἀλλά μᾶς είχε δοθεῖ τότε ἡ ἀπάντηση ὅτι ὑφίσταται ἐλεγχός — ὁ ἐλεγχός πού καθιερώνει ἡ ἀνωτέρω γενική διάταξη, ὁ ὅποιος ἀποδεικνύεται ἐλλιπής, γιά νά μήν πούμε ἀνύπαρκτος. Ἐπαναλαμβάνομε, λοιπόν, τὴν σύσταση πρός τούς ὑπαλλήλους τοῦ ΟΔΠ νά ζητήσουν κατ' ἔκαιρεση γιά τούς ίδιους τὴν δημιουργία ειδικού ὄργάνου ἐλέγχου τῆς περιουσιακῆς καταστάσεώς των ἀλλά καὶ τοῦ τρόπου ζωῆς των καὶ ὁ ἐλεγχός αὐτός νά ἐπεκταθεῖ σε ὅλους ἀνεξαιρέτως τούς ἐργαζομένους στὸν ΟΔΠ με όποιαδήποτε ίδιοτητα. Περιμένομε.

АНЕПІТРЕПТО

Δέν άμφισβητούμε τό δικαίωμα τόσο του ύπουργού σσο και τών ύπηρεσιών του ύπουργειού Ναυτιλίας για τήν διερεύνηση δημοσίου προστίθιμου υπόθεσεως. Από τό σημείο δημοσίου αυτού μέχρι του νά φθάνουμε στή δυσφήμηση του έλληνικού πλοίου και τών ναυτιλιακών μας έταιρών υπάρχει τεράστια άποσταση και διαφορά, ή όποια, κατά τήν άντιληψή μας, είναι άνεπιτρέπτη.

Αναφερόμεθα στήν άποφαση τοῦ ύπουργείου νά διερευνήσει τά νομικά θέματα πού έχουν άνακύψει σχετικά μέ τις άποζημιώ-

σεις οἱ ὅποιες πρέπει νά καταβληθοῦν ἀπό τό σχετικό κεφάλαιο πού ἔχει δημιουργηθεῖ μετά τήν ἐκρήξη τού δηζελοποίου « Ἀἰρηνς Σέρενειτ » στόν ὄρμο τού Ναυαρίνου καὶ πού ἐδωσε τήν ευκαιρία σέ ἀθηναϊκή ἐφημερίδα νά ύποστηριξε διτά στά πλαισία τῆς διερευνήσεως αὐτής θά ἔξετασθε καὶ τό ἐνδεχόμενο ναυταπάτης, « δηλαδή νά μην είχε τό πλοιο δύο τό φορτίο του έγινε τό ναυάγιο », κατά τήν ἀκριβή ἐκφραση τῆς ἐφημερίδος. Ἡ ὅποια δχι μόνον δέν διαφεύσθηκε ἀλλά καταχώρισε καὶ δήλωση τού κ. Γιώτα ὁ ὅποιος ἀνέφερε διτά « ἐίμαστε ἀπόφασισμένοι ν' ἀντιμετωπίσουμε μέ αύτοτρότητα διοιεδήποτε παραβάσεις ή καταστρατηγήσεις νόμων πού τυχόν θά διαπιστωθοῦν ἀπό τήν ἐρευνα ».

Έπαναλαμβάνοντες δι τί δέν ἀμφισβητούμε τό δικαίωμα οιουδήποτε ἐλέγχου, θεωροῦμε ἀνεπίτρεπτη τήν δήλωση τού κ. Γιώτα γιατί δημιουργεῖ σαφῶς αισθήματα προκαταλήψεως στά δργανα πού θά διενεργήσουν τήν ἔρευνα.

παρερμηνειών δέν ὥφελει τὴν Ναυτιλία ἀλλά οὐτε καὶ συμβάλλει στὴ διατήρηση τῆς ἡρεμίας πού χρειάζεται γιά νά ἀντιμετωπίσει τίς δύσκολες ἡμέρες πού διέρχεται.

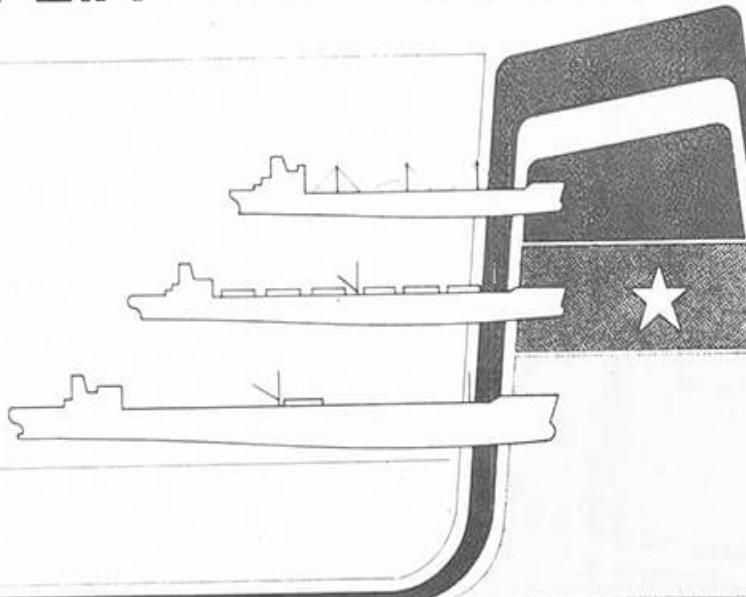
Ἡ κατατεθεῖσα ἐρώτηση ἔχει ὡς ἔξῆς

«Η άνασφάλεια και ή άμφιβολία που έχουν δημιουργηθεί έκφραζονται άμεσα μέσα από την συνεχώς αύξανόμενη έλλαττωση τών πλοίων που φέρουν έλληνική σημαία και τή μεταφορά τους κάτω από σημαίες άλλων χωρών. Την ίδια στιγμή άρχιζει νά διαμορφώνεται και μιά έπικινδυνή τάση μεταφορᾶς έχων από την Έλλασα και τών έφοπλιστικών διαχειριστικών γραφείων. «Έτσι, κινδυνεύει σε μιά δεδομένη στιγμή νά έρημωσει ο Πειραιάς και νά συρρικνωθεί δραματικά ή έλληνική ναυτιλία. Η έξελιξη μάλιστα αυτή, μαζί με την διεθνή κρίση που μαστίζει σήμερα την Ναυτιλία, θά έπιφέρει ένα κύμα άνεργιας δημιουργώντας ταυτόχρονα έκρηκτικά κοινωνικά προβλήματα».

TO ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Ένω συνεχίζονται οι μειώσεις τών τιμών πετρελαίου στά περισσότερα σημεία της ύδρογειού, οι ύπουροι πετρελαίου τών χωρών του ΟΠΕΚ συγκάλεσαν μιά δικτακτή σύσκεψη γιά τις 27 Φεβρουαρίου στη Γενεύη για νά αποφασίσουν μιά νέα πολιτική τιμών και παραγωγής. Η Σαουδική Αραβία επιμένει διτί κρατά την παραγωγή της σταθερή στα 8,5 έκατον. Βαρέλια την ήμερα αλλά πηγές της άγοράς άναφέρουν διτί ή παραγωγή μειώθηκε στα 7,5 έκατον. Βαρέλια και πολύ σύντομα θά πέσει άκομη χαμηλότερα. Η πιό άξιοσημείωτη είδηση, χαρακτηριστική τής ψυχολογικής καταστάσεως πού έπικρατεί, έδοθη από τόν διεθνή του Οίκονομικού 'Ινσ-

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΩΝΟΣ 6 : ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4322311
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΑΙΓΑΙΟΥΝΣΙΣ: UTRADE

ΤΗΛΕΙ ΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΑΙΔΕΥΣΗ
TELEFEX : 21 3014 • UTRD GR

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ή λιμενική κίνησις του Πειραιώς κατά τον Ιανουάριον άνηλθεν είς 498 πλοΐα 481.892 τον. νέτ και είς 208 ιστιοφόρα 7.203 τόννων, ήτο δηλαδή μειωμένη δεναντι τον περισσούντοντον Ιανουαρίου κατά 72 πλοΐα 45.620 τον. νέτ και κατά 148 ιστιοφόρα 4.970 τόννων.

— Ούδεμια σοβαρά έργασία ναυλώσεων έπραγματοποιήθη είς τήν Πειραιϊκήν ναυλαγοράν διά φορτώσεις γεννημάτων έκ Μαύρης Θαλάσσης κατά τήν διάρκειαν τού διαρρεύσαντος 150ημέρου, πλήν δύο μόνον σκαφών, ένός 2.250 τον. δι' Έλλαδα είς τά 10/- και έτερου 1.250 τον. δι' Αδριατικήν είς τά 13/-, άμφοτερα μέ φόρτωσιν έκ λιμένων μή ύποκειμένων είς πηξιν.

— Ό τόνος τής διεθνούς ναυλαγορᾶς κατά τό διαρρεύσαν δεκαπενθήμερον έπειδειξεν άξιοσημίωντον σταθερότητα και μίαν διποσδήποτε βελτίωσιν, μολονότι δέν δύναται νά λεχθῇ οτι ή ζήτησις χωρητικότητος ήτο τοσάυτη, ώστε νά καλύψῃ τήν άθρως προσφερομένη τοιαύτην.

— Έγγνώσθησαν αι κάτωθι νέαι άγοραί φορτηγών άτμοπλοίων παρ' Έλλήνων έφοπλιστών:

Marken, Όλλανδικόν, ήγοράσθη παρά τού κ. Κουμαριανού, άντι τιμῆς 9.000 λιρών, παραληφθέν είς Ρόττερνταμ μετανομάσθη «Εύθαλια» και θά νηολογηθῇ είς τήν "Ανδρον".

Glenbridge, Άγγλικόν, ήγοράσθη παρά τού κ. Άγγελου Λούζη. Είναι τον γκρός 3.845, νέτ 2.431 και φορτίου 6.000 τον. έναντην ηγορήθη είς Χάρτλεπουλ τό 1911.

— Οι κάτοικοι τών κατά μήκος τού Σουέζ παριστήμιν πόλεων και σταθμών, συνειθισμένοι νά παρακολουθούν τήν κίνησιν μεγάλων άτμοπλοίων και μότοροπτης, ήσθάνθησαν πρό μηνός ποιάν τινά έκπληξην ἐπί τών άντικρυσμάτων ένός μεγάλου πενταστίου ιστιοφόρου διαπλέοντος τήν διώρυγα. Ήτο δέ έλληνικόν τάνκερ «Κατερίνα» πλοιαρχούμενον άπό τον κ. Αραβαντινόν, κατευθυνόμενον έκ Βατούμ είς Τζιμπούτι, μέ φορτίου 2.391 τόνων πετρελαίου και βενζίνης.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 29/1 Μαρτίου 1932)

τιτούτου «Κλερμόντ» πού άναφέρει οτι τά κράτη τού Περσικού Κόλπου βασίζουν τίς έπενδυσεις τους γιά τό 1982 σε τιμές πετρελαίου στό «οπότε μάρκετ» πού κατά μέσον δρο θά κυμαίνονται στά 25 δολλάρια τό βαρέλι.

ΘΑ ΕΠΙΛΕΓΕΙ ΥΠΑΡΧΗΓΟΣ

Έντός τού μηνός θά έπιλεγει και ο νέος υπαρχηγός τού Λιμενικού Σώματος. Τούτο προκύπτει από δήλωση τού κ. Γιώτα, ο οποίος άπαντώντας σε σχετική έρώτηση είπε οτι τό θέμα θά ρυθμισθεί μετά τίς κρίσεις τών λιμενικών άξιωματικών. Φρονούμε οτι άμεσως μετά τήν έπιλογή τού υπαρχηγού τού Σώματος πρέπει νά τροποποιηθεί και ο σχετικός νόμος ώστε νά τού παρασχεθούν ούσιαστικές άρμοδιότητες. Γνωρίζομε οτι τούτο περιλαμβάνεται στίς προθέσεις τού κ. Όρφανού ο οποίος έπιθυμει νά άπαλλαγει άπο δρισμένες άρμοδιότητες πού δυσχεραίνουν τήν κύρια άποστολή του και πού σχετίζεται με τήν ούσιαστική διοίκηση τής Ναυτιλίας. Αναμένομε, λοιπόν.

ΟΙ ΦΥΣΙΚΟΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΑΙ

Όταν ιδρύθηκαν οι δημόσιες ναυτικές σχολές, τό «αύτο κάθ' έαυτό» δύσκολο πρόβλημα τού έκπαιδευτικού προσωπικού παρουσιάζει μιά έπι πλέον άδυναμία άπο τήν δλειψι άρκετης συμμετοχής τών στελεχών τού έμπορικου ναυτικού.

Τώρα εύτυχώς τά πράγματα έχουν ριζικά μεταβληθεί. Μαθαίνομε, πράγματι, οτι πλησιάζουν τους έκατο οι άπο τό έμπορικο ναυτικό άπασχολούμενοι στή ναυτική έκπαιδευση. Δεκάδες πλοιάρχων, μηχανικών, άσυρματιστών, κυβερνητών κ.λ.π., ως διευθυνταί σπουδών, ως καθηγηταί και διδάσκαλοι, προσφέρουν τή γνώση και τήν πείρα τους στούς νεαρούς δοκίμους και αύριανούς συναδέλφους τους.

Μεταξύ τών πλεονεκτημάτων τού συστήματος αύτού, δέν είναι μόνο, ή έναργεστερη διδασκαλία, ούτε μόνο ή έμπιστοσύνη τού μαθητού πρός τούς φυσικούς έπαγγελματικούς προϊσταμένους του. Είναι έπισης ή δυνατότητα συνεχούς άναπροσαρμογής και ένημερώσεως τών έκπαιδευτικών προγραμμάτων πρός τίς πραγματικές καταστάσεις και άναγκες τής ναυτιλίας, τίς οποίες άμεστερα γνωρίζουν και τίς οποίες οφείλουν νά μεταφέρουν οι χθεσινοί έν ενέργεια ναυτοί και σημερινοί έκπαιδευταί.

Τό Σχόλιον τού 150ημέρου

Οι φημιζόμενοι γιά τή φιλονομία τους Γερμανοί, δέν είναι φαίνεται τόσο νομοταγείς όταν πρόκειται νά γλυτώσουν τούς μισητούς τελωνειακούς δασμούς. Αύτό, τουλάχιστον, προκύπτει από τήν είδηση γιά μιά πολύ πρωτότυπη νομιμοφανή κομπίνα πού άπο καιρό έχει στηθεί στήν παράκτια γερμανική θάλασσα.

Σύμφωνα με τίς δημοσιευθείσες πληροφορίες, ορισμένα γερμανικά σκάφη διαδρομούν έξω άκριβως άπο τά χωρικά υδατα τής χώρας και πωλούν «άτελως» διάφορα είδη άπαγορευμένα ή πολυτελείας. Μεταξύ αύτών είναι κυρίως ή μπύρα, τά οινοπνευματώδη ποτά και τά τοιγάρα, κατά δεύτερο δέ λόγο οι φωτογραφικές μηχανές, τά ραδιόφωνα και διάφορες άλλες ουσικεύς πολυτελείας. Υπολογίζεται, λοιπόν, οτι περί τά 8 έκατομμύρια φιλονόμων Γερμανών κάθε χρόνο κάνουν τίς άγορές τους άπο τά πλοια αύτά, συνδυάζοντας μάλιστα και τήν άναψυχή ένός ήμερησίου ταξιδιού.

Φαίνεται ομως οτι τό κακό παράγινε. Γι' αύτο και ή Έπιτροπή τής ΕΟΚ άπεφάσισε νά τό σταματήσει, βασιζόμενη σε μιά πρόσφατη διόφαση τού Κοινοτικού Δικαστηρίου τό οποίο άπεφάνθη οτι τά πλοια αύτά είναι παράνομα και οτι μόνο ο ταξιδιώτης πού περνά άπο μιά χώρα σε άλλη δικαιούται νά άγοράζει άτελωνιστα και άφορολόγητα είδη άπο τίς «μπουτίκ» τών συνόρων.

Στήν έποχη μας μέ τήν άτελειωτη σειρά τών φόρων, τών δασμών, τών τελών και τών ποικιλώνυμων άλλων δικαιωμάτων, τό δέλεαρ τής «άτελειάς» είναι ιδιαίτερα έλκουστικό.

Μία ματία στό σκοτωμό πού γίνεται στά λεγόμενα free-shops τών διαφόρων μεθοριακών σταθμών άρκει νά σάς πείσει. Σωστά. Άλλα τό νά μάς βάλουν οι Γερμανοί τά γυαλιά είναι ένα τρόπαιο πού «ούκ έā με καθεύδειν».

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

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers**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 ES302
BENMORE, JOHANNESBURG
2010 SOUTH AFRICA
Tel.: 7837055, Telex: 4-24064 SA

GREECE – PIRAEUS

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

SOUTH AFRICA

'Η ναυλαγορά

Η κρίση σοβεί. Κατά τό πρώτο τρίμηνο τού έτους οι ναύλοι τών «πάναμαξ» μπάλκ κάρριερ δέπεσαν κατά 20%. Βρετανοί άναλυται ένδεικτικά άναφέρουν ότι τά σύγχρονα «Handy size» μπάλκ κάρριερ πού άγοράστηκαν γύρω στά 10 έκατομ. δολλάρια χρειάζονται ναύλο 9.100 δολλάρια τήν ήμερα γιά νά καλύψουν τά εξόδα τόν πρώτο χρόνο. Τά σκάφη αύτά στή σημερινή άγορά μέ δυσκολία εισπράτουν 4.500 δολλάρια ήμερησιώς.

Τόν περασμένο Δεκέμβριο ένα μπάλκ κάρριερ 27.000 τον. d.w. τού 1975 άλλαξε πλοιοκτήτες έναντι ποσού 9,5 έκατομμυρίων δολλαρίων. «Ενα παρόμιο πλοίο, ναυπηγήσεως τού 1976, έπωληθη πρόσφατα έναντι 8,6 έκατομμυρίων δολλαρίων.

Η υφεση τής παγκόσμιας οικονομίας και ή καθίζηση στήν άγορά τών πετρελαίων άντανακλάται στής παραγγελίες πού δόθηκαν στά ιαπωνικά ναυπηγεία τόν περασμένο Ιανουάριο. «Ενένα μόνον πλοίο συνολικού τονά 123.000 τον. γκρός ήσαν οι συνολικές παραγγελίες τού πρώτου μήνα τού 1982 σε σύγκριση μέ παραγγελίες 473.000 τον. γκρός τόν ίδιο μήνα τού 1981.

Μελέτη γιά τίς έξελιξεις τής άγοράς πετρελαίου άναφέρει ότι κατά τό δεύτερο έξαμηνο τού 1982 θά σημειωθεί αύξηση τής ζητήσεως, οι δέ τιμές πού βρίσκονται σήμερα σε πτώση θά αύξηθούν κατά 2,50-3 δολλάρια τό βαρέλι στής αρχές τού 1983.

Τό Ινστιτούτο Ναυτιλιακής Οικονομίας τής Βρέμης προβλέπει αύξηση τών μεταφορμένων φορτίων ύγροποιημένων άρειων μέ ρυθμό μεγαλύτερο τού 10% έτησίως μέσα στήν έπόμενη δεκαετία. Οι ίδιοι μελετητές

προβλέπουν αύξηση τού δύκου τών μεταφορμένων δημητριακών κατά 2% τόν χρόνο.

Τά Ιαπωνία προτίθεται νά κατασκευάσει στήν ξηρά άποθήκες πετρελαίου χωρητικότητας 30 έκατομ. τόννων, σέ πέντε διαφορετικά σημεία τής χώρας, ικανές νά καλύψουν τίς άνάγκες τους γιά 40 ήμέρες.

Τό σούπερ τάνκερ «Γουόρλντ Σάγκα» 232.134 τον. d.w. άγοράστηκε άπό τήν Καναδική έταιρια «Ντόμ Πετρόλεουμ» γιά νά χρησιμοποιηθεί ως «πλωτό νησί» στήν Αρκτική, σέ περιοχή δηση θά διεξαχθούν έργασίες έξορρύξεως πετρελαίου.

Οι οικονομολόγοι τής Τραπέζης «First National Bank of Chicago» διατείνονται ότι τά άμερικανικά έπιτόκια θά μειωθούν δραστικά άπό 17% σε 12% μέσα στούς έπομενους δύο μήνες.

Σύμφωνα μέ στοιχεία τού άμερικανικού Υπουργείου Γεωργίας οι Σοβιετικοί άγόρασαν μέχρι τά μέσα Φεβρουαρίου 11,4 έκατομ. τον. δημητριακών γιά τήν συμπλήρωση τών έλλειμμάτων τής σοδειάς 1981-82.

Τό Μόσχα άνακοίνωσε ότι μέχρι τού 1986 θά άναπτυξει κατά 8% τό διαμετακομιστικό έμποριο τής χώρας μέ τήμεγαλύτερη άξιοποίηση και άναπτυξη τών άνατολικών τής λιμένων. Τό σχετικό πενταετές πρόγραμμα προβλέπει τήν κατασκευή άποθηκών και τοποθέτηση τού κατάλληλου έξοπλισμού στό λιμάνι τού Βλαδιβοστόκ γιά τήν έξυπηρέτηση φορτίων καταναλωτικών άγαθών καθ' ώς και τήν κατασκευή δύο μεγάλων κρήπιδωμάτων στό λιμάνι Νακχότκα γιά γενικά φορτία

άπό τήν Ιαπωνία, Αύστραλια και τήν Βόρειο Κορέα.

Τά διακινηθέντα άπό τά λιμάνια τής Μεγάλης Βετανίας φορτία γαιανθράκων κατά τό 1981 αύξηθηκαν κατά 3 έκατομ. τόννους και έφθασαν τά 8,3 έκατομ. τόννους.

Τά λιμάνια τής Κίνας αύξανουν τόν άριθμό τών φορτίων διακινουμένων μέ κοντέινερς. Κατά τόν χρόνο πού πέρασε διακινηθηκαν 107.000 έμπορευματοκιβώτια πού άντιπροσωπεύουν φορτία ύψους 687.000 τόννων.

Ο πόλεμος Ιράν-Ιράκ αύξησε σημαντικά τό εισαγωγικό έμποριο τής Ιορδανίας. Κατά 3,2 έκατομ. τον. αύξηση παρουσίασαν οι εισαγωγείς στό λιμάνι τής Ακαμπα και έφθασαν συνολικά σέ 6,2 έκατομ. τόννους ένων οι εξαγωγές άνηλθαν σέ 3 έκατομ. τόννους φωσφάτων.

Δάνεια ύψους 180 έκατομ. δολλαρίων παραχωρεί τή Ιαπωνία στήν Κίνα γιά τήν άναπτυξη τής παραγωγής γαιανθράκων. Τά δάνεια θά είναι διαρκείας 15 έτών μέ έπιτόκιο 6,25% και θά χρησιμοποιηθούν στήν άξιοποίηση έπτα πηγών σε άντιστοιχες περιοχές τής Κίνας.

Τά παροπλισμένα πλοία άνα τόν κόσμο στό τό έλος Ιανουαρίου τού 1982 ήσαν 565. Έξ αύτών 220 είναι δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 26,7 έκατομ. τον. d.w. και 345 φορτηγά χωρητικότητας 2,1 έκατομ. τον. d.w.

Τό Ελληνικό κρουαζιερόπλοιο «Στέλλα Σολάρι» τής «Σάν Λάινς» θά είναι τό νέο πλοίο πρωταγωνιστής τής τηλεοπτικής σειράς «Δή Λάβ Μπόουτ». Οι Αμερικανοί παραγωγοί έναύλωσαν τό πλοίο γιά τό Μάιο ένω θά χρησιμοποιήσουν και τό άλλο κρουαζιερόπλοιο τής ίδιας έταιριας τό «Στέλλα Μάριο» γιά τή μεταφορά τών ήθουποιών και τών τεχνικών τηλεοράσεων.

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)

el Greco
SHIPPING ENTERPRISES

OWNERS' PROTECTIVE AGENTS - GENERAL SHIP'S AGENTS - WELL TRAINED CREWS - SHIP REPAIRS
PROVISIONS - DECK & ENGINE STORES - SHIP'S LAUNDRY - FERRY SERVICES - BROKERAGE

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,
METRO MANILA, PHILIPPINES
Telephones: 977051/4 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564
Telexes: ITT 7422018 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN
Cables: ELGRECO, MANILA

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

‘Η άλληλογραφία μας

ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ
ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σε σχόλιο με τόν τίτλο «‘Ο έλεγχος των πλοίων», πού δημοσιεύτηκε στό τεύχος της Έτης Φεβρουαρίου τού έγκριτου περιοδικού σας, διατυπώνεται ή αποψή διτί οι παρατηρήσεις μου θά έπρεπε νά προστεθούν στό πρωτόκολλο πού υπογράφηκε στή διάσκεψη ναυτικής άσφαλειας. Γιά τό θέμα αυτό σάς πληροφορούμε, γιά τήν ένημέρωση και τού άναγνωστικού σας κοινού, τά άκολουθα:

Οι παρατηρήσεις μου είχαν πολιτικό χαρακτήρα και άποσκοπούσαν στήν άποσαφήνιση των έλληνικών θέσεων, έτοις ώστε νά καταστεί σαφές τό τί άκριβώς άναμένουμε και έπιμυσμόμε νά πρωθήσουμε στά πλαστια τής διεθνούς συνεργασίας και τό τί άποκλείται νά δεχτούμε. Ήταν δηλαδή στήν πραγματικότητα μιά δήλωση πού έκανε γνωστές, πρός διετές τίς πλευρές, τίς βασικές άρχες τής ναυτιλιακής μας πολιτικής.

Οι θέσεις αυτές είχαν άποτελέσει άντικειμενού συγκεκριμένων άδηγών πρός τήν έλληνική άντιπροσωπεία πού πήρε μέρος στής έργασιες γιά τήν κατάρτιση τού Μνημονίου Συνεννόησης και άντικατοπρίζονταν στό κείμενο του, πού περιλαμβάνει ρητές διατάξεις γιά:

- τή σημασία τών Διεθνών Όργανισμων (προσίμω),
- τό γεγονός διτί κύρια εύθυνη άνήκει στό Κράτος τής σημαίας (προσίμω),
- τήν άποφυγή διάκρισης σημαίας (1,2),
- τήν έφαρμογή τών διεθνών συμβάσεων, μέ τήν προϋπόθεση διτί έχουν τεθεί διεθνώς σε ισχύ και διτί ή κάθε Άρχη είναι συμβαλλόμενο μέρος (2,3),
- τήν άποφυγή δεύτερης έπιβερρησης σε διάστημα έξη μηνών, έκτος ήν συντρέχουν ειδικοί λόγοι (3,4),
- τή δήλωση διτί δέν θίγονται τά δικαιώματα πού πηγάζουν άπο τίς διεθνείς Συμβάσεις (3,11),
- τήν άποφυγή άνατιας καθυστέρησης τών πλοίων (3,11 και 8,1).

‘Ανάλογες δηλώσεις περιλαμβάνει και ή διακήρυξη τών δέκα τεσσάρων Εύρωπαίων Υπουργών πού πήραν μέρος στή διάσκεψη και ίδιατερα οι παράγραφοι 2 (διεθνής χαρακτήρας τών θαλασσίων μεταφορών), 6 (άποφυγή διάκρισης σημαίας κλπ).

‘Από τό παραπάνω συνάγεται διτί οι θέσεις τής χώρας μας έχουν ήδη περιληφθεί στά κείμενο πού έγκριθηκαν άπο τήν διάσκεψη και διτί οι παρατηρήσεις μου, οι διποίες βέβαια καταχώρηθηκαν στά έπισημα πρακτικά, είχαν σκοπό νά υπογραμμίσουν τή σταθερή άπόφαση τής Έλληνικής Κυβέρνησης γιά τήν προστασία τών συμφερόντων τής ναυτιλίας μας σε διά τά έπιπεδα.

Μέ τιμή
ΣΤΑΘΗΣ ΓΙΩΤΑΣ

Πειραιάς, 16.2.1982

κό στόχο τήν προστασία τών συμφερόντων τής Ναυτιλίας μας και τά «Ναυτικά Χρονικά» έδημοσιεύουσαν στό άκριβώς προηγούμενο τεύχος τόσο τήν δήλωση τού κ. ‘Υπουργού δσο και τό Μνημόνιο γιά τόν έλεγχο τών πλοίων στά εύρωπακά λιμάνια και τό παράρτημα πρός τούς έπιβερρητάς πού θά ένεργούν τόν έλεγχο ούτόν, ώστε νά είμεθα ένημέρωμενοι και συνεπώς άναλογα προετοιμασμένοι.

♦

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ «ΑΡΧΩΝ»

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σε δημοσίευμα πού καταχωρήθηκε στό τεύχος τής 1.2.1982 τού έγκριτου περιοδικού σας, μέ τόν τίτλο «ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΑΡΧΩΝ» σάς πληροφορούμε, γιά τήν ένημέρωση και τών άναγνωστών σας, τά άκολουθα:

1) Στήν συνέντευξη τύπου, πού έγινε στό YEN τήν 20.1.1982, δόθηκε στούς δημοσιογράφους ολόκληρος ο φάκελλος τής ύποθεσης τού παραπάνω πλοίου. Στό ένημερωτικό σημείωμα πού συνόδευε τόν φάκελλο γινόταν σαφής διαστολή μεταξύ τών δικαιωμάτων πού μπορούσε νά άσκησε τό YEN, είτε προκειμένου περί πλοίου πού έφερε τήν έλληνική σημαία, είτε προκειμένου περί πλοίου πού έφερε ένη σημαία, σχετικά μέ τήν παροχή άδηγών γιά τήν άντιμετώπιση κατάστασης άναγκης.

2) Από τήν σχετική νομοθεσία πού άναφέρεται στό παραπάνω σημείωμα προκύπτει σαφώς διτί τό YEN έχει δικαιώμα προκειμένου γιά έλληνικό πλοίο, όπως και κάθε άντιστοιχη άρχη άλλης χώρας γιά πλοίο πού έφερε τήν σημαία της, νά δώσει άδηγίες γιά τήν συμπεριφορά πού πρέπει νά άκολουθησει ό πλοιαρχος γιά νά άντιμετωπίσει συγκεκριμένη κατάσταση. Παράλληλα δημως, όπως άναφέρεται στό ίδιο σημείωμα και ο πλοιάρχος τού πλοίου έχει άρισμένες άρμοδιότητες και εύθυνες, όταν δέ ή Κρατική Άρχη άποφασίσει νά τίς έπικαλύψει μέ δικές τής έντολές, παίρνει τήν εύθυνη τών πράξεων της.

3) Τό πρακτικό συμπέρασμα αύτής τής νομικής πραγματικότητας είναι διτί πρέπει νά

άφηνεται ο πλοιάρχος νά ένεργει κατά τήν κρίση του και σύμφωνα μέ τούς κανόνες τής ναυτικής έμπειριας, ή δέ Κρατική Άρχη νά παρεμβαίνει μόνο διτάν ύπάρχει πρόδηλη άνικανότητα ή λαθημένη έκτιμηση γιά τήν άντιμετώπιση μιᾶς συγκεκριμένης κατάστασης. Είναι βέβαια φανερό διτί ή άντιμετώπιση ση κάθε τέτοιας κατάστασης δέν μπορεί νά ύπαχθει σε γενικούς κανόνες άλλα θά έξαρτηθει άπο τήν ίδιατερότητά της.

4) Γιά πλοίο πού φέρει ένη σημαία δέν ύπάρχει τέτοια άρμοδιότητα μέ τίς άντιστοιχες έπιλογές, γιά άλλη Κρατική Άρχη, όπως συνέβη μέ τήν περίπτωση τού πλοίου AP-ΧΩΝ, αύτό δέ μέ σαφήνεια άναφέρεται στό ένημερωτικό σημείωμα. Έτσι, τό ένδιαφέρον πού έπιδειχθηκε άπο τής δικής μας πλευράς σ’ αύτή τήν περίπτωση, έκδηλωθηκε μόνο μέ τήν μορφή ύπόμνησης ύποχρεώσεων πού άπορρέουν άπο τίς ισχύουσες διατάξεις.

5) Ως πρός τήν φράση πού είπε ο ύποφαινόμενος κατά τήν διάρκεια τής συνέντευξης στήν EPT και ή όποια, κατά τή δική σας έκδοχη, άπέδωσε διαφορετικά άπο τά παραπάνω τό δικαιώμα ή δχι τής παρέμβασης, έχομε τήν γνώμη διτί αύτό δέν συνέβη. “Αν δημως — παρά ταυτά — δόθηκε τέτοια έντύπωση, δέν θά πρέπει νά άγνοετε διτί ή περιορισμένος χρόνος τής συνέντευξης δέν άφηνε περιθώριο γιά μιά πλήρη θεωρητική άνάπτυξη τής προηγουμένης άναλυσης.

6) Ως πρός τίς συνέπειες πού κατά τήν άποψή σας, θά έχει ή στάση τού πληρώματος τού «ΑΡΧΩΝ» στόν τομέα τής άπασχόλησης τών ναυτικών μας, πού έπισημαίνεται στό δημοσίευμά σας, νομίζομε διτί είναι μιά γενικευμένη κρίση μέ άφορμή συγκεκριμένο περιστατικό και πιστεύουμε διτί δέν μπορεί νά έχει ούτε νά πάρει διαστάσεις μεγαλύτερες.

Μέ τιμή
ΣΤΑΘΗΣ ΓΙΩΤΑΣ
‘Υπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας

Πειραιάς, 12.2.1982

Σημ. Συντ.: Δέν άμφισητούμε διτί ή νομοθεσία προβλέπει μιά έπιμβαση σάν αύτη πού άναφέρει ο κ. ‘Υπουργός, τό έρωτημα δημως είναι ήν μέχρι τώρα έχει γίνει χρήση τής νομοθεσίας αύτης — και για μάς δέν μπορεί νά γίνει χρήση γιά πλειστους λόγους. “Οσον άφορά τίς έπιπτωσεις στήν άπασχόληση τών ναυτικών άπο τήν ύπόθεση τού πλοίου αύτού συνιστούμε στόν κ. ‘Υπουργό νά πε-



For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto
Cx. Postal 660
Vitoria - Espírito Santo - Brazil
Telephone: (027) 227.5499 (4 lines) - A.O.H. 227.4596
Telex: (0272) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES

ριμένει λίγο. "Οταν θά υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία θά έπανελθουμε για νά αποδειχθεί για μιά άκομη φορά πώς δι γράφεται στό περιοδικό αύτό δεν είναι τυχαιό και για τόν λόγο άκριβώς αύτόν πρέπει νά λαμβάνεται ύπ' όψει με ίδιαίτερη σοβαρότητα και άπο τόν διοικητικό φορέα άλλα και άπο τούς άλλους παράγοντες της Ναυτιλίας.

ΝΑ ΒΟΗΘΗΘΕΙ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ

Κύριε Διεθυντά,

Τήν 4ην Φεβρουαρίου 1982 έδημοσιεύθησαν στις έφημερίδες οι δηλώσεις τού κ. 'Υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας με μεγάλους τίτλους όπως «ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΥΠΟΧΡΕΟΥΤΑΙ ΝΑ ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΘΗ ΣΤΑ ΔΟΚΙΜΑΖΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ».

Κάτω άπο τέοτο τίτλο, πού ήταν και δηλώσας τού κ. 'Υπουργού, θά περιμένει κανείς νά διαβάση ώριμενα άποτελεσματικά μέτρα για τήν προστασία τού 'Ελληνικού Πλοίου άπο τήν φοβερή κρίση. Διαβάζοντας δημας τίς δηλώσεις τού κ. 'Υπουργού νοιώθει κανείς, ότι μή τί άλλο, βαθειά άπογοήτευση.

'Η συμπαράστασης τής Πολιτείας στό δοκιμαζόμενο 'Ελληνικό Πλοίο είναι λοιπόν ή έξειρεσις άγκυροβολίου γιά παροπλισμό;

Αύτά είναι, λοιπόν, τά μέτρα πού θά πάρη η Πολιτεία για νά συμπαρασταθή στην 'Ελληνική Ναυτιλία;

Τήν στιγμήν πού άλλες ναυτικές χώρες παίρνουν δραστικά μέτρα και κάνουν θυσίες γιά, νά βοηθήσουν τόν 'Εθνικόν τους στόλο νά ξεπεράση τήν κρίση ένεργεια, έμεις θά άφησουμε τόν δικόν μας στόλο στήν τύχη του και θά συμπαρασταθούμε στόν παροπλισμό του;

Μά άν γίνη αύτό, τότε οι συνέπειες θά είναι τραγικές.

Θά σταματήση ή εισροή στή χώρα τού τό-

σο άναγκαίου συναλλάγματος, θά νεκρωθούν οι χιλιάδες παραναυτιλιακές έπιχειρήσεις και ή μέχρι σήμερα πλασματική άνεργια τών ναυτικών μας θά γίνη στηγή πραγματικότης.

Τά μέτρα πού θά έπρεπε νά πάρη η Πολιτεία είναι μέτρα δραστικά και άποτελεσματικά και με κάποιες θυσίες άκομη γιά νά βοηθήση τό 'Ελληνικό Πλοίο νά ξεπεράση τήν σημερινή κρίση ένεργεια και με τίς έλαχιστιες δυσμενείς έπιπτωσεις γιά τήν 'Ελληνική Οικονομία και τήν 'Ελληνική Ναυτιλίκη Οικογένεια. Διυτυχώς ήρθε η ώρα νά άποδειχθεί η Πολιτεία έμπρακτως και ίχι μόνο μέ λόγια, όπως έγινε μέχρι τώρα, ότι πράγματι ένδιαφέρεται γιά τήν κυριώτερη συναλλαγματοφόρα πηγή τής χώρας.

Τέτοια συμπαράσταση περιμένει η 'Ελληνική Ναυτιλία άπο τήν Πολιτεία.

Μέ εκτίμηση
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ
'Αρχιπλοίαρχος
LINK LINE LTD

Πειραιεύς 5 Φεβρουαρίου 1982

Σημ. Συντ.: Συμφωνούμε με τόν έπιστολογράφο ότι ήρθε ή στιγμή γιά τή λήψη συγκεκριμένων μέτρων γιά τήν υποβοήθηση τού έλληνικού πλοίου νά ξεπεράσει τήν κρίση — αύτή άλλωστε είναι και ή βάση τής σχετικής άρθρογραφίας τών «Ναυτικών Χρονικών», ότι δηλαδή πρέπει νά άντιληφθούμε δλοι και η Πολιτεία και ο έλληνικός λαός άλλα και ή ναυτική οικογένεια διτοί οι παλιοί καλοί καιροί ίσως πέρασαν ανεπιστρεπτεί και διτοί έστιν θέλομε νά άπολαμβάνουμε άπο τή Ναυτιλία δσα άπολαμβάνουμε μέχρι σήμερα πρέπει νά προχωρήσουμε σε γενναίες ρυθμίσεις, σε γενναία μέτρα. Διαφωνούμε δημας μαζί του στό θέμα τής έξειρεσεως άγκυροβολίων γιά τόν παροπλισμό τών πλοίων. Τά άγκυροβολία αυτά έπρεπε νά έξειρεθούν άλλα

προηγουμένως θά έπρεπε νά γεμίσει θά Κόλπος 'Ελευσίνας και κατόπιν νά στείλουμε πλοία στά άλλα άγκυροβολία. Η έξειρεση χώρων παροπλισμού ήταν υποχρέωση τής Πολιτείας και νομίζουμε ότι θά Γιώτας στό θέμα αύτό ένηργησε έκ τών ύστερων σωτάτα. Έκ τών ύστερων διότι κατά τίς πρώτες ήμέρες τής ύπουργίας του είχε παραστεί με κουστοδία «άρμαδινα» σέ κάποια σύσκεψη στό δημαρχείο 'Ελευσίνας όπου είχε κάνει δριμύτερες δηλώσεις που κατά τήν γνώμην μας δέν έπρεπε νά είχαν γίνει διότι όπως ήδη άποδεικνύεται, τό παροπλισμένο πλοίο δέν ρυπαίνει — κατά τήν άντληψη ειδικών περιβαλλοντολόγων η προκαλούμενη όπο τά παροπλισμένα πλοία ρύπανση είναι άμελτεα.

Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΣΑΒΒΑΤΟΚΥΡΙΑΚΟ

Κύριε Διευθυντά,

Οι 'Ελληνικοί παράκτιοι σταθμοί άσυρμάτου με τό υπηρεσιακό τους μήνυμα τής 5-9-81, μάς πληροφόρησαν ότι κατά τά Σαββατοκύριακα τό προσωπικό τους μειώνεται κατά τή ήμισυ, σύμφωνα δέ και με τά λεγόμενα τής συναδέλφου μας τού ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ πού έκτελούσε μόνη τής φυλακή τήν 30-1-82, ίσως άκομη περισσότερο. Παράλληλα δέ παρακαλούσε τά πλοία νά δειξουν τήν σχετική κατανόηση.

Στό διάστημα, πού πέρασε τό άποτέλεσμα τής παραπάνω ένέργειας, ύπηρε διν ίδια καταστροφικό, τουλάχιστον δύνητρο και άπαγοτευτικό. Δέν γνωρίζω ποιός εύθυνεται γιά αύτή τήν κακοδαιμονία. "Ισως ο ΟΤΕ νομίζοντας ότι κάνει οικονομία στής υπερωρίες, ίσως τό προσωπικό τών παρακτίων νά προτιμά τήν άναπαυση, παρά τήν μεγαλύτερη άμοιβή του. Τό βέβαιο πάντως είναι ότι κάποιος άπο τούς δυό τους λησμονεί ότι πρό-

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπο σημαινόντων

Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τού 'Ελληνικού έμπορικού στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων περίπου 15.000.000.000
δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εἰς τους ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurh Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

κειται για όργανισμό κοινής ώφελειας.

Κατά τή μακρόχρονη ύπηρεσία μου σάν άσυρματος τού Ε.Ν. ποτέ και σέ κανένα σοβαρό παράκτιο τού κόσμου δέν παρετήρησα πλημμελή έκτελεση έργασίας τά Σαββατοκύριακα. Πληρώνονται οι άνθρωποι κι υποχρεωτικά έργαζονται κι' έξυπηρετούν. Πώς θα έξυπηρετηθεί ή μεγαλύτερη ναυτιλία τού κόσμου τών πέντε χιλιάδων πλοίων; Μέ τούς «τρεῖς κι' ό κούκος»;

Η οικονομική έκμετάλλευση τών πλοίων δέν γνωρίζει Σαββατοκύριακα τά δέ μέλη τού πληρώματος αύτές τίς μέρες διαθέτουν περισσότερο χρόνο για τήν έπικοινωνία μέ τούς δικούς τους κι' ό άσυρματος για τήν ιδιωτική άνταποκρίση.

Σ' αύτό το σημείο ίδις μήν βιαστούν οι άρμοδιοι νά ξαναπαντήσουν ότι «ύπάρχουν κι' οι ξένοι παράκτιοι» έντελως άβασάνιστα, αύτό δέν συμφέρει κανένα, πολύ δέ περισσότερο τά βαλάντια τών πληρωμάτων.

Κολυμβήθρα λοιπόν τού Σιλώμα κατάντησαν κατά τά Σαββατοκύριακα οι Έλληνικοι παράκτιοι, τό ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ κυριολεκτικά πνίγεται στίς κλήσεις και συνήθως άπαντά μόνο στίς έπειγουσες, τό ΡΑΔΙΟ ΑΘΗΝΑΙ στήν μένη τηλεγραφία άκουγεται συνήθως τό QRL (άπασχολημένος), στή δέ τηλεφωνια γιά τούς τυχερούς μέ ισχυρό σταθμό και τούς πλησιέστερους έχει άναμονή και ύπουμονή μεγαλύτερη από έξαρο κι' είναι πολύ άμφιβολο άν στό μεταξύ ξανακουστεί τό πλοίο, γιά τούς άτυχους από Δευτέρα πιά και ξαναβλέπομε...

Καιρός είναι λοιπόν νά ένδιαφερθούν τό YEN, δό ΟΤΕ, ή EEE, ή PNO, ο ΠΣΑΑΘΑΞ και τό σωματείο ραδιοτηλεγραφήτων τών Έλληνικών Παρακτίων, γιά τό σοβαρό αύτό θέμα πού άντικειται στή μεγάλη τών Έλληνικών Παρακτίων, γιά τό σοβαρό αύτό θέμα που άντικειται στή μεγάλη και βασική αύτού τού είδους έξυπηρετηση τών ναυτιλομένων, και νά δοθεί τέρμα στήν άπαραδεκτή κατάσταση πού έπικρατεί ως τά σήμερα, έκθετοντας τόν άσυρματος στίς ναυτιλιακές έταιριες και στά πληρώματα.

Εύχαριστών γιά τήν φιλοξενία
Θ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ

Ραδ/τής 1025 A'

Άκαμπα, 3 Φεβρουαρίου 1982

Σημ. Συντ.: Διαστυχώς γιά τήν κατάσταση αύτή δέν εύθυνονται οι ύπαλληλοι — τών παράκτιων σταθμών οι όποιοι, σύμφωνα μέ όμολογίες ναυτι-

κών, κάνουν δι' τι είναι δυνατόν, και πέραν από τό καλώς έννοούμενο καθήκον τους — γιά νά έξυπηρετησουν τούς ναυτικούς και τά πλοια. Εύθυνεται τό ίδιο τό Κράτος, τό όποιο κατά τήν καθιέρωση τής πενθήμερης έργασίας προέβλεψε μέ νόμο δι' οι ημέρες άναπαυσεως θά είναι τό Σαββατοκύριακο! Κανεὶς άπο τούς έν προκειμένων άρμοδιους δέν σκέφθηκε δι' μπορούσε νά έφαρμοσθεί ή έκ περιπτώης έφαρμογή τού πενθημέρου ώστε νά υπάρχει συνεχής έξυπηρετηση από τούς άργανοις κοινῆς ώφελειας κλπ. Σημειώνεται δι' ή κατά τόν τρόπο αύτόν έφαρμογή τού πενθημέρου και στόν ΟΛΠ, λόγου χάρη, δημοσιεύει προσθέτες δαπάνες πού έπιβαρουν τόν ήδη έλλειμματικό προϋπολογισμό του. Πάντως, όπως άρθρως έπιστημαίνει και ή έπιστολογράφος μας, δό ΟΤΕ όφειλε νά έγκαταλείψει τίς άντιληψεις δι' τά πλοια μας πρέπει νά καταφέγγουν σέ ζένους σταθμούς γιά νά έξυπηρετούνται, διότι έτσι άπευπλει τά έθνικά μας συμφέροντα, και νά κάνει έκ τών ένόντων, δι' μπορεί νά γίνει γιά νά υπάρχει και τά Σαββατοκύριακα η σωστή έξυπηρετηση τών πλοίων και τών ναυτικών μας. Έπι τέλους, πρέπει νά άντιληφθούν δι' ήδη έπιβαρουν τόν τόπο αύτόν δι' έκτος από δικαιώματα έχουν και υποχρεώσεις.

*

ΔΩΡΕΑ ΤΟΥ Κ. ΑΘΑΝ. ΜΑΡΤΙΝΟΥ ΣΤΟΝ ΑΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟ ΨΑΡΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Πέντε έκατομ. δρχ. παρέδωσε ό έφοπλιστής κ. Άθανάσιος Μαρτίνος στόν Πρόεδρο τής Αδελφότης Ψαριανών κ. Δημήτριο Γ. Ανδριάνα. Τό χρηματικό αύτό ποσόν εύθύς άμεσως κατετέθη στόν λογαριασμό 'Άγιου Νικολάου 189 - 763734-90, γιά τήν έπισκευή τού Ιστορικού Ναού, ό ποιος ως είναι γνωστόν έπληγη μέ κεραυνό τήν 30 Νοεμβρίου 1981, πού προκάλεσε τεράστιες ζημιές και έπιδεινως τήν ήδη οικτρά κατάσταση στήν οποία είχε περιέλθει.

Μέ τό ποσόν αύτό θά καλυφθή τό ήμισυ τών δαπανών πού ύπολογίζονται σέ 10.000.000 δρχ. από αύτόψια πού έγινε προσφάτως από άμειρογγώμονες τεχνικούς οι οποίοι έχουν πείρα σέ έπισκευες 'Έκκλησιων. Ή Άδελφότης Ψαριανών ήδη κινείται δραστηρίως και πρός άλλες κατευθύνσεις και έπλιζει συντόμως νά καλυφθούν και τά ύπόλοιπα έξοδα, ώστε νά άρχισουν τό συντομώτερο δυνατό ριζικές και οωστές έπισκευές έξασφαλίζοντας έπι μακρόν τήν ικανοποιητική πλέον συντήρηση τής 'Έκκλησιως.

Είναι άληθεια δι' ή πράξη αύτή τού κ. Άθανασιο Μαρτίνου συνεκίνησε βαθύτατα τούς πανταχόθεν Ψαριανούς και είναι παρήγαντας.

γορο γεγονός νά διαπιστώσουμε γιά μιά άκμη φορά, δι' στήν σημερινή πολυτάραχη ζωή μέ τήν φρενίτιδα πρός τόν ύλισμό, νά υπάρχουν άνθρωποι πού ένισχύουν τούς πατροπαράδοτους Έλληνικούς δεσμούς γιά νά μείνη και διατηρηθή άδιασπαστος ή άγων 'Εκκλησία — 'Ιστορία — Παράδοσις.

Η δωρεά τού κ. Μαρτίνου δέν είναι ένα απλό γεγονός, άλλα μία άπόδειξη τήν όποια διαπιστώνουμε έμεις οι Ψαριανοί γιά τήν ένισχυση τού άγωνα μας πού έδω και τέσσερα χρόνια ξεκίνησαμε γι' αύτό τό αιγαίοπελαγήτικο νησί τά Ψαρά. Και στόν άγωνα αύτό στάθηκε πάντα κοντά μας δι' κ. Μαρτίνος διδούντας μας θάρρος και δύναμη σέ κάθε δύσκολη στιγμή γιά νά μπορέσουμε σάν σύλλογος νά άνταποκριθούμε σέ ένα τεράστιο κύκλωμα ένεργειών πού άπαιτούν δαπάνες και κόπους φθάνοντας πολλές φορές στόν έπιδικόμενο στόχο.

Ο κ. Μαρτίνος καίτοι δέν είναι γέννημα τού νησιού μας, συγκινημένος από τήν 'Ιστορία τών Ψαρών και τήν εύλαβειά του πρός τόν Προστάτη τών ναυτικών μας 'Άγιο Νικόλαο βοηθησε και αύτή τή φορά γενναιόδωρα χωρίς δισταγμό, χωρίς τυμπανοκρουσίες, νά έπισκευασθή αύτή ή κιβωτός τής 'Ορθοδοξίας, στήν όποια προσκύνησαν οι Ψαριανοί Ναυάρχοι, οι Στολοκάυτες και τά γενναία ναυτόπουλα γιά νά σπείρουν τόν δλεθρο και τήν καταστροφή μέ τόν άναμμένο δαυλό στόν Τουρκικό Στόλο.

Συγκινημένος ό κάθε ταξιδιώτης πού πλησιάζει τόν βράχο τών Ψαρών δταν άντικρύζει αύτή τή Μεγαλόπερη 'Έκκλησία από τό καταγάλανο Αίγαιο, αισθάνεται τήν άναγκη νά προσκυνήση και σταν δρασκελίση μέ βήμα χριστιανικό τήν Πόλη, μέ έκσταση θά σταθή από μέσον τού ναού, γιά νά φτερουγίση ή σκέψη του χρόνια πίσω στό 1821 και νά ξαναδεί σάν μία όπτασία τήν μορφή τού θρυλικού μπουρλοτιέρη Κωνσταντίνου Κανάρη, γονατιστός νά προσεύχεται και νά μεταλαμβάνει τών Αχράντων Μυστηρίων μαζί μέ τό πλήρωμα τού πυρπολικού του από τό τρεμάμενο χέρι τού 'Ιερέως.

'Η Άδελφότης Ψαριανών μπροστά σ' αύτή τήν συμμετοχή, μέ συγκίνηση συγχαίρει τόν κ. Άθανάσιο Μαρτίνο και τού εύχεται άπω μέ ζήλο, έθνικό ένθουσιασμό και άκραδαντον τήν πίστη πρός τήν 'Ορθοδοξία συνεχίση τό έργο του, πού θά μνημονεύεται στίς σελίδες τής 'Ιστορίας τών Ψαρών σάν παράδειγμα, μέσα στήν πολυτάραχη και άδιφορη σημερινή κοινωνία.

'Η Άδελφότης Ψαριανών μπροστά σ' αύτή τήν συμμετοχή, μέ συγκίνηση συγχαίρει τόν κ. Άθανασιο Μαρτίνο και τού εύχεται άπω μέ ζήλο, έθνικό ένθουσιασμό και άκραδαντον τήν πίστη πρός τήν 'Ορθοδοξία συνεχίση τό έργο του, πού θά μνημονεύεται στίς σελίδες τής 'Ιστορίας τών Ψαρών σάν παράδειγμα, μέσα στήν πολυτάραχη και άδιφορη σημερινή κοινωνία.

'Η Άδελφότης Ψαριανών έκτιμώντας τούς 'Άξιους δωρητά πού συνέδραμον τήν προσπάθειά τής τήν τελευταία τετραετία, απέδειχθη άμφοτα τήν πρόταση τού Προέδρου τής δημοτικής έπισκευής της έκκλησης ένεκεν στόν κ. Άθαν. Μαρτίνο τό χρονού μετάλλιο τού Ναυάρχου Ψαρών «ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΗ», άνωτάτη τιμητική διάκριση, πού θά καθιερωθή από τόν έπι τή συμπληρώσει 155 έτών από τόν θάνατο τού Ναυάρχου ΑΠΟΣΤΟΛΗ.

Τό μετάλλιο αύτό θά άπονείμη τό Διοικητικό Συμβούλιο στόν τιμώμενο κ. Μαρτίνο σέ έκδηλωση πού θά λάβη χώρα στό Δημοτικό Θέατρο Πειραιώς μέ Παμπειραϊκή συμμετοχή πού διοργανώνται από τήν Άδελφότητα Ψαριανών και τήν συμπαράσταση τού Πνευματικού Κέντρου Πειραιώς.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓ. ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ
Πρόεδρος Άδελφότητος Ψαριανών

Πειραιεύς, 7 Ιανουαρίου 1982

in Buenos Aires
FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.
DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS
Shipagents & Brokers

VIAMONTE 965 2nd Floor, 1053 BUENOS AIRES
TELEX: 17158 STAR AR
CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES

PHONES: 3926194 - 3922604
A.O.H.: 7852337 - 7852179

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS 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



REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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



ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with



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



DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.



REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836, TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: 'NAFSI' PIRAEUS - GREECE

Nά άντικαστήσουμε 2.000 ύπερήλικα πλοῖα μέ 1.000 νεώτερης ήλικίας

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΟΧΗΝ των καραβιών, όταν δέν υπήρχε άσύρματος τηλέγραφος νά διαβιβάζη τάς προγνώσεις τών καιρών, οι πεπειραμένοι καπετάνιοι παρηκολούθουν εις τόν όριζοντα γιά νά ίδουν έγκαιρως σημεία έπικειμένης καταιγίδος και λαβουν μέτρα πρίν άρχιση ή κακοκαιρία διά νά προφυλάξουν τά πανιά των άπό τόν πολύ άέρα ό δόποις θά τά έξεσχιζε μαζεύοντες μερικά και βάζοντες μούδες εις τά ύπόλοιπα. Τά τότε πλοῖα δέν είχον νά άντιμετωπίσουν ξειδα άνθρακεύσεως άλλα τά ιστία ήσαν ή προωστική δύναμις των και άντιπροσώπευαν μέγα μέρος τοῦ κεφαλίου των και αι ναυτασφάλεια τής έποχής δέν έκαλυπτον τόν κίνδυνον τής καταρρακώσεώς των άπό τήν τρικυμίαν.

Σήμερον παρηλθεν ό καιρός τής προειδοποίησεως. Ή καταιγίς έξεσπασε δρυμεία και ή Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία πλέει έν μέσω αύτής και αύτή ταύτη ή υπαρξίης της κινδυνεύει. Άμφοτέρα τά ταξιδεύοντα ώς και τά παροπλισμένα σκάφη της ύποφέρουν. Τά πρώτα μετά τήν δραματικήν πτώσιν τών ναύλων τών φορτηγών πού έπήλθε κατά τούς τελευταίους δύο μῆνας δχι μόνον δέν κερδίζουν διά νά έξυπηρετήσουν τά κεφάλαιά των, άλλα «πέφτουν σόττο» όπως έλεγαν οι παλαιοί και έχουν νά άντιμετωπίσουν σοβαρά έλλειμματα κατά ταξίδιον, τά όποια άν ή κρίσις έξακολουθήση έπι καιρόν θά έξασθενίσουν οικονομικώς και αύτούς άκόμη τούς ίσχυρούς και πολλώ μᾶλλον τούς έχοντας ύποχρεώσεις. Τά παροπλισμένα, τών όποιων ό άριθμός θά βαίνη καθημερινώς αύξανόμενος, έκτος άπό τό γεγονός ότι άντιπροσωπεύουν κεφάλαιον νεκρόν έπιβαρύνονται καθημερινώς μέ τά ξειδα τής παροπλίσεως τά πλοῖα δέν είναι άσήμαντα

Αι διάφοροι περιόδοι τών παχέων άγελάδων κατά τήν παρελθούσαν είκοσιαν κατά πολύ μακρύτεραι άπό τάς περιόδους τών ίσχνων ώθησαν τούς Έλληνας Έφοπλιστάς νά αύξησουν τόν στόλον των και ένεθάρρυναν πολ-

λούς ξένους πρός τήν ναυτικήν έπιχειρησιν νά τούς μιμηθούν και νά εισέλθουν εις τόν στίβον. Ούτω ή Έλληνική Ναυτιλία άπεκτησε τήν έπιζηλον θέσιν τόσον εις άριθμόν σκαφών ώς και τήν χωρητικότητα νά καταστή μία έκ τών πρώτων άνα τόν κόσμον.

Η έξογκωσις αύτή τής χωρητικότητος και ή αύξησις τοῦ άριθμού τών σκα-

Τοῦ κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΚΟΥΚΟΥΝΤΗ

φών μᾶς έδημιούργησε προβλήματα τής έπανδρωσέως των, σπάνιν πεπειραμένων στελεχών, και τήν άνάγκην προσλήψεως χιλιάδων άλλοδαπών πού ύπηρετούν σήμερον ώς κατώτερα πληρώματα. Έξ αλλου ό άκρατης πληθωρισμός και ή άκριβεια τής ζωής εις τήν Έλλαδα έπέβαλλε εις τάς ναυτεργατικάς όργανωσεις νά άπαιτησουν σοβαράς αύξησεις τοῦ μισθολογίου και νά τάς έπιτύχουν εις τήν νέαν σύμβασιν μεγάλως μειώνοντες τήν συναγωνιστικότητα τοῦ Έλληνικού πλοίου μέ τήν αύξησιν τών ξέδων τής διαχειρίσεως του.

Ούτω ή Ναυτιλία είς έποχήν διεθνούς οικονομικής κρίσεως ή όποια έμειώσε τάς άνάγκας τών διεθνών μεταφορών και έφερε τούς ναύλους εις καταστρεπτικά έπιπεδα νά άντιμετωπίση σοβαράν αύξησιν τών ξέδων διαχειρίσεως.

Δέν ύπάρχει προοπτική καλυτερεύσεως ούτε έφετος, ούτε κατά τό έρχομενον έτος. Αι άθροια ναυπηγήσεις κατά τό 1981 ηγήσαν κατά πολύ τήν διαθέσιμον χωρητικότητα και αι προγραμματισμέναι ήδη μέχρι τοῦ 1983 έτι περισσότερον θά τήν ξέογκώσουν. Θά χρειασθή μεγάλη αύξησις τών άναγκων τών διεθνών μεταφορών τοῦ έπιπεδου τό όποιον έφθασαν κατά τό 1980 διά νά καλύψη τά έκατομμύρια τόννων πού άντιπροσωπεύουν τά νεοναυπηγούμενα. Ούτω εύρισκομεθα εις τήν άνάγκην νά προγραμματίσωμε τήν ύποχρησιν και, όπως ο καραβοκαπετάνιος τοῦ παρελθόντος, νά μαζέψωμε πανιά

και νά μουδάρωμε τά ύπόλοιπα γιά νά σώσωμε τό καράβι. Θά έλεγα μᾶλλον νά κλαδέψωμε τό δένδρον και νά κόψωμε τά ξηρά κλαδιά διά νά ένισχυθή ό κορμός του και νά βγάλη νέους βλαστούς. Και έχομε πολλά ξηρά κλαδιά — τά ύπερηλικα σκάφη πού κατέχομε τά όποια δέν θά έχουν ποτέ πλέον εύκαιριαν έπικερδών νά άσχοληθούν και ούταν άκόμη παρέλθη ή κρίσις και αι άνάγκαι τών διεθνών μεταφορών έπανέλθουν εις τά έπιπεδα τής εύημερίας τοῦ παρελθόντος. Τά νεότευκτα θά έχουν τήν προτίμησιν τών ναυλωτών έναντι τών παλαιών τά όποια ύποβάλλονται εις πληρωμήν έπασφαλίστρων τών φορτίων πού θά μετέφερον.

Η κρίσις έπέφερεν ήδη σοβαράν μείωσιν τών άξιων τών πλοίων εις τήν άγοράν και έφ' όσον έξακολουθεί μέ τήν μείωσιν τής ζητήσεως τοῦ σκράτος εις τήν Ιαπωνίαν όσον και εις τήν Ευρώπην αι κατώτεραι τιμάι πού προσφέρονται άπό τούς διαλυτάς θά ρίψουν τάς άξιας εις άκόμη χαμηλότερα έπιπεδα ούτως ώστε νά καταστή δυνατή ή άγορά καλών μεταχειρισμένων, έχι ύπερηλικών, σκαφών εις τιμάς έχι πολύ άνωτέρας τών τιμών πού προσφέρουν οι διαλυταί.

Η Ιστορία έπαναλαμβάνεται. Κατά τό 1932-33 ούτε ή κρίσις έπέφερε τήν χρεωκοπίαν τοῦ όμιλου τής ROYAL MAIL και τήν άναγκαστικήν πώλησιν τοῦ στόλων τών μᾶς έδόθη ή εύκαιρια εις τό γραφείον R & K νά έγκαινάσωμε πρόγραμμα άνακανίσεως τών πλοίων τά όποια διευθύναμε κατά τό όποιον έπωλούσαμε δύο παλαιά πρός διάλυσιν και εις άντικαστασιν ήγοράζαμε μέ τό προϊόν τής πωλήσεως έν συχνά κατά 2.000 τόννους μεγαλύτερον και κατά 10 χρόνια νεώτερον. Δέν ύπηρχε τότε ούτε έν φορτηγόν ύπό κατασκευήν εις τήν Αγγλίαν και ούταν ή κρίσις ήρχισε νά παρέρχεται, οι ναύλοι ύψωθησαν, αι άναγκαστικά πωλήσεις έπαυσαν και αι τιμάι τών μεταχειρισμένων άνηλθον εις ύψηλά έπιπεδα. Τά περισσότερα τών παλαιών πού έπωλούσαμε άνηκον εις



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

πελάτας μας και ήσαν υποθηκευμένα εις "Αγγλους δανειστάς. Παρουσιάσαμε τό σχέδιόν μας εις αύτούς και έπειτα χαμε τήν έγκρισίν των νά χρησιμοποιήσωμε τό προϊόν της πωλήσεως τῶν πλοίων διά τήν άγοράν τοῦ νέου τό όποιον θά τά άντικατέσταινε μεταφέροντες τά δάνεια εις αύτό έγγραφοντες πρώτην υποθήκην. Μέ την καλυτέρευσιν τῶν ναύλων σύντομα τά χρέη έξωφλήθησαν. Χωρίς άμφιβολίαν, οι σημερινοί δανεισταί θά θελήσουν νά συνεργασθοῦν μέ τούς ιδιοκτήτας και νά μεταφέρουν τά δάνεια των εις νεώτερα και συναγωνιστικώτερα σκάφη.

Βεβαίως αἱ σημεριναὶ τιμαὶ εἰναι ἀπειρως μικρότεραι ἐκείνων πού ήσαν τρέχουσαι πρό 50 ἑτῶν ἀλλά φρονῶ ὅτι εἶναι δυνατόν νά προγραμματισθῇ τοιαύτη ἀνανέωσις και σχετικῶς μέ ὀλίγα ἐπιπρόσθετα φόντα νά ἐπιτευχθῇ.

Δέν θά ἐπρεπε νά περιμένωμε τάς τι-

μάς νά φθάσουν εις τό κατώτατον σημεῖον, οὔτε εἰμεθα εις θέσιν νά μαντεύσωμε τήν στιγμή πού αύτό θά συμβῇ. Νά μή χάσωμε εύκαιριαν, νά ἐνεργήσωμε ἀντικαταστάσεις δύο παλαιῶν μέ ἔνα νεώτερον και νά ἀρχίσωμε ἀμέσως. Δύο χιλιάδες ὑπερήλικα φορτηγά Ἐλληνικά είναι καταδικασμένα νά πάνε εις τούς διαλυτάς. Μέ τό ύψηλόν κόστος τῶν ἐπισκευῶν κανένα δέν θά περάσῃ ἀλλο σερβέϋ. Ἀν ταῦτα ἀντικατασταθοῦν μέ 1.000 νεώτερα και καταλληλότερα θά κατέληθη σοβαρός ὁ μέσος ὄρος ἡλικίας τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου. Θά ὀλιγοστεύσῃ κατά 1.000 σκάφη ἀλλά τοῦτο θά βοηθήσῃ εις τήν λύσιν τοῦ προβλήματος τῆς ἐπανδρώσεως γιατί θά χρειαζόμεθα 1.000 πληρώματα λιγότερο. Θά ἔχομεν οὕτω καλυτέραν ἐπιλογήν ἀνωτέρων στελεχῶν και ὀλιγωτέρων ἀνάγκην ἀλλοδαπῶν νά ὑπηρετήσουν ώς κατώτερα πληρώματα.

"Ἐνθυμοῦμαι τί μοῦ εἶπε πρό διετίας Ἑνας ἀπό τούς ἐπιτυχημένους νέους Ἐ-φοπλιστάς. «'Οταν εἶχα τρία βαπόρια ἐκέρδιζα περισσότερα και μέ πολὺ ὀλιγώτερον μόχθον ἀπ' ὅτι μέ μεγάλην προσωπικήν προσπάθειαν και πολὺ ἄγχος κερδίζω ἀπό τά εἴκοσι πού τώρα κατέχω». Τά παλάη σκάφη ἔχουν προβλήματα και ἀν τά ξεφορτωθοῦμε θά μποροῦμε μέ σχετική ἀνεσι νά ἐπιληφθοῦμε τήν διεύθυνσιν τῆς ἐπιχειρήσεώς μας.

"Ἄς φροντίσωμεν ἐγκαίρως νά ἔξυγιάνωμεν τήν κατάστασιν και νά διατηρήσωμε στερεάν τήν βάσιν νέας ἐξομήσεως ὅταν ἡ κρίσις παρέλθη.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Νέα Υόρκη, 4 Φεβρουαρίου 1982



CAPE TOWN FAROS & C^o. PTY. LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 —

FOR YOUR STORES in CAPE TOWN and SALDANHA BAY

TELEPHONES: 518183 - 518184 - 518185 - 472300. A.O.H.: 453470 - 643959 - 495922

TELEX: 5720909 S.A., CABLES: "FAROSCO"

ADDRESS: 59 CARLISLE STREET, PAARDEN EILAND, CAPE TOWN, 7405 SOUTH AFRICA. P.O. BOX 4797 CAPE TOWN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

Δ. ΜΑΡΙΝΗΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΛΑΪΝΟΣ, ΤΗΛ.: 4125575

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΣΧΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΙΩΝ

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ

ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΤ'ΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ

ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ 365 ΗΜΕΡΕΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ

"Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Η πορεία τῶν οἰκονομικῶν ΟΔῶν

Σέ 1.621 έκατομμύρια δραχμές ύπολογίζεται διτί θά φτάσει τό διαχειριστικό έλειμμα τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς κατά τό τρέχον έτος, υπό τήν προϋπόθεση διτί ή κίνηση θά κυμανθεῖ στά περυσινά έπιπλεα.

Τή διοίκηση τοῦ Ὀργανισμοῦ έλπιζει διτί μέ τήν προταθείσα αύξηση τῶν τιμολογίων θά καλυφθεῖ τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ έλειμματος, ἐφ' δισον τά νέα μισθολόγια θά άρχισουν νά ισχύουν ἀπό Ιη Μαρτίου. Κάτι τέτοιο, δημος, δέν φαίνεται νά συμβαίνει καὶ ἔτσι τό ἀνοιγμα μεταξύ ἑσδόδων καὶ ἑξόδων θά είναι άρκετά μεγαλύτερο ἀπ' δι, τι ύπολογίζεται.

Τά τακτικά έσοδα ύπολογίζονται σέ 6.200 έκατομ., καὶ οἱ δαπάνες σέ 5.713 έκατομ. Η διαφορά τῶν 487 έκατομ. δέν καλύπτει τά ἀποδοτέα στοὺς ειδικούς λογαριασμούς τῶν ἐπενδύσεων κεφάλαια, πού ύπολογίζονται σέ 1.150 έκατομ. περίπου.

Μέ τήν προτεινομένη αύξηση, κατά 40% περίπου δλων τῶν τιμολογίων καὶ δικαιωμάτων, ύπολογίζεται διτί θά προκύψουν νέα έσοδα 1.970 έκατομ. ἀπό τά δημοσία θά πρέπει νά άφαιρεθοῦν 370 έκατομ. πού ἀντιστοιχοῦν στά ἀποδοτέα στοὺς λογαριασμούς τῶν ἐπενδύσεων κεφάλαια καὶ τά ύπολοιπα θά καλύψουν τό διαχειριστικό έλειμμα τοῦ 1982.

Η κίνηση κοντέινερς

Προοδευτικά αύξανόμενη έμφανίζεται ή συμμετοχή τῶν κοντέινερς στή γενική έμπορευματική κίνηση τοῦ λιμένος Πειραιῶς.

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία τῆς άρμοδιας ύπηρεσίας τοῦ Ο.Δ.Π. ή είσαγωγική καὶ ή έξαγωγική κίνηση έμπορευμάτων σέ κοντέινερς έμφανίζεται τήν τελευταία ἐπτατιά, ως έχης σέ ένοποιημένες μονάδες:

Α' Είσαγωγή:

Τό 1975 μονάδες 29.610, έμπορεύματα 252.508 τόννοι.

— Τό 1976 μονάδες 43.583, έμπορεύματα 386.387 τόννοι.

— Τό 1977 μονάδες 48.337, έμπορεύματα 424.955 τόννοι.

— Τό 1978 μονάδες 60.151, έμπορεύματα 535.971 τόννοι.

— Τό 1979 μονάδες 75.560, έμπορεύματα 715.007 τόννοι.

— Τό 1980 μονάδες 83.452, έμπορεύματα 776.981 τόννοι.

— Τό 1981 μονάδες 93.145, έμπορεύματα 926.887 τόννοι.

Β' Έξαγωγή:

— Τό 1975 μονάδες 32.642, έμπορεύματα 174.529 τόννοι.

— Τό 1976 μονάδες 34.552, έμπορεύματα 244.303 τόννοι.

— Τό 1977 μονάδες 45.590, έμπορεύματα 322.655 τόννοι.

— Τό 1978 μονάδες 57.334, έμπορεύματα 409.626 τόννοι.

Τό 1979 μονάδες 72.529, έμπορεύματα 429.766 τόννοι.

— Τό 1980 μονάδες 81.663, έμπορεύματα 548.544 τόννοι.

— Τό 1981 μονάδες 90.725, έμπορεύματα 584.523 τόννοι.

Οι ἐπιβαρύνσεις ἀπό ἐπιναύλους

Μέ 200-250 έκατομμύρια δραχμές ἐπιβαρύνεται τό χρόνο ή έθνική μας οἰκονομία ἀπό τόν ἐπιναύλο πού διατηρεῖ ή κόνφερανς LEVANT γιά φορτία ἀπό καὶ πρός Πειραιᾶ, ἐνώ μέ ἄλλα 15 έκατομ. δρχ. ἐπιβαρύνεται ἀπό τόν ἐπιναύλο τῆς κόνφερανς Notion Αμερικῆς γιά κατεψυγμένα κρέατα, πού τόν διατηρεῖ ἐδώ καὶ μερικά χρόνια.

Γιά τόν πρώτο ἐπιναύλο (10% γιά φορτία πρός νότον καὶ 5% γιά φορτία πρός βορράν) ού Ο.Δ.Π. ύποστηρίζει διτί είναι τελείως ἀδικαιολόγητος, γιατί, οἱ συνθήκες λειτουργίας τοῦ λιμένος σημείωσαν αἰσθητή βελτίωση, σέ σημεῖο πού τό λιμάνι νά δύναται νάνεται νά ἀνταποκριθεῖ καὶ σέ πολύ μεγαλύτερη, ἀπό τή σημερινή κίνηση.

Τοῦτο, ἀλλωστε, φαίνεται καὶ ἀπό τό διτι:

— Κανένα πλοϊο δέν βρίσκεται εξώ ἀπό

τό λιμάνι.

— Παραχωρεῖται ἀμέσως θέση παραβολῆς καὶ διατίθενται, χωρίς περικοπή, οἱ ἐργατικές ὁμάδες πού ζητοῦνται, ἐνώ ἀρχίζουν ἀμέσως καὶ οἱ φοτοεκφορτωτικές ἐργασίες.

— Ο ρυθμός στίς φοτοεκφορτωτικές ἐργασίες είναι ταχύς καὶ οἱ ἀποδοσίες, πού ἐπιτυγχάνονται, ἀπόλυτα ίκανοποιητικές.

— Καμμιά διαμαρτυρία γιά μή ἔγκαιρη ἐξπτέρηση πλοίων δέν έχει γίνει ἀπό τό ναυτιλιακό κόσμο, ἀντίθετα μάλιστα ἀναγνωρίζεται δημόσια, χωρίς ἀξιάρεση, η εὐρυθμη λειτουργία τοῦ λιμένος.

Τίς θέσεις του αὐτές τίς έκανε γνωστές στήν Κόνφερανς LEVANT ού Ο.Δ.Π στίς 4 Φεβρουαρίου.

— Ακόμα ύποστηρίζει σέ σχετικό τηλεφράφμα διτί ή μή ἀναφορά τῆς κόνφερανς σέ συγκεκριμένα περιστατικά δέν ἐπιτρέπει στόν Ὀργανισμό νά παράσχει περισσότερα στοιχεία καὶ ἔξηγήσεις, τίς δημοσίες είναι πρόθυμος νά δώσει ἐφ' δισον τοῦ ζητηθούν.

— Η παρατεινόμενη εἰσπραξη τοῦ ἐπιναύλου καὶ ἀκόμα περισσότερο ή ἐντύπωση περί ἐπιδεινώσεως τῆς καταστάσεως παραμένει γιά τόν Ο.Δ.Π ἀνεξήγητη.

— «Δέν παραλείπουμε νά προσθέσουμε — τονιζει διτί Ο.Δ.Π — διτί οἱ προσπάθειές μας θά συνεχισθοῦν γιά τή βελτίωση ἀκόμα περισσότερο τόν συνθηκῶν λειτουργίας τοῦ λιμένος Πειραιῶς στό πλαίσιο δέ αὐτό ἐντάσσεται καὶ ή μελέτη τοῦ θέματος τῆς ἐργασίας τοῦ Σαββάτου.

— Στό πλαίσιο, πάντοτε, τόν προσπαθειών αὐτῶν, θετική θά ήταν καὶ ἐκ μέρους σας (τῆς κόνφερανς) ή μεταβολή τοῦ τρόπου συκενασίας τοῦ συμβατικοῦ φορτίου, διά τῆς μοναδοποίησεως του, ώς καὶ ή βελτίωση τοῦ τρόπου στοιβασίας αὐτοῦ ἐντός τόν κυτῶν, προκειμένου νά δημιουργηθοῦν εὐνοιότερες συνθῆκες κατά τόν χειρισμό καὶ τήν ἐν γένει διακίνησή του».

— Γιά τό δεύτερο ἐπιναύλο, αύτός ὀφείλεται στήν ἀνεπάρκεια τόν αὐτοκινήτων - ψυγείων καὶ τόν ψυκτικῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων. Έλπιζεται διτί μέ τήν όλοένα καὶ μεγαλύτερη διακίνηση τόν κατεψυγμένων μέ κοντέινερ-ψυγεία ή κατάσταση θά βελτιωθεῖ σημαντικά.

Η ἀποθήκευση ἐφοδίων

— Έγκριθηκε ἀπό τόν Ο.Δ.Π ή μετεγκατάσταση τής ἀποθήκης τῆς έταιρίας I.V.S. HELLAS σέ ἄλλο χώρο, τής ίδιας ἐπιφένειας, στό κτίριο τῆς Ακτής Ξαβερίου.

— Η διαμόρφωση τοῦ χώρου θά γίνει μέ ξεσδα τής έταιρίας.

— Έξ αλλου ἀπορρίφθηκε ἀπό τόν Ὀργανισμό αἴτημα τής έταιρίας γιά τήν παραχώρηση στήν έταιρία «Ορέστης Μακρής — Τροφοδοσία Πλοίων — 'Αντιπροσωπεία» τοῦ δικαιώματος ἐναποθέσεως ἐφοδίων πλοίων στήν ἀποθήκη, πού παραχωρήθηκε στήν I.V.S. HELLAS.



c.riganatos (shipbrokers)

24, AKTI POSSIDONOS
P. O. BOX 523 E.H.S.
TELEX: 21-2605 RIGA
TEL.: 4121.289, 4127.328
CABLES: «RIGACHART»
PIRAEUS

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

Οι τιμές των πλοίων

Διαπιστώσεις του Οίκου Πλατού

Η τελευταία έγκυκλιος του γνωστού Νορβηγικού Οίκου Πλατού υποστηρίζει ότι σύμφωνα με τις υπάρχουσες ένδειξεις ή υφεση της αμερικανικής οίκονομίας θά είναι σοβαρότερα και διαρκεστέρα απ' ότι φαινόταν πρό έξαμηνου και διερωτάται μέχρι ποίου βαθμού θά έπληρεση τής οίκονομικής άναπτυξης της Εύρωπης.

Ειδικά για τη ναυτιλία, οι διαπιστώσεις του οίκου Πλατού για τούς διαφόρους ναυτιλιακούς τομείς και τις διάφορες κατηγορίες πλοίων είναι οι άκολουθες:

Ναυπηγήσεις

Όλιγα τά νέα συμβόλαια ναυπηγήσεως και κυρίως για έξειδικευμένο τοννάς (κοτεΐνερς και ρο-ρο). Πολλοί έφοπλισται προτιθέμενοι νά παραγγείλουν μεγάλα μπάλκερς βρίσκονται τώρα έμπρος σε πολύ δελεαστικές προσφορές μοντέρνου τοννάς μεταχειρισμένου, πού προσφέρεται σε συμφέρουσες τιμές.

Οι τιμές ναυπηγήσεως παρουσιάζουν κάποια χαλάρωση, η σταθερότητα της όποιας θά έπιβεβαιωθή κατά τούς προσεχείς μήνες. Ωστόσο οι ίαπωνες κατασκευασταί, οι οποίοι δέν μείωσαν τις τιμές τους, βλέπουν ότι η έξελιξη στήν ισοτιμία γένεδολλαρίου δημιουργήσε αύξηση τῶν τιμῶν τους, τή στιγμή πού ό συναγωνισμός τῶν ναυπηγείων της Κορέας έμφανίζεται δξύτατος και τά Εύρωπαϊκά ναυπηγεία δείχνουν ιδιαίτερη δραστηριότητα στήν κατασκευή έξειδικευμένων πλοίων.

Δεξαμενόπλοια

Η σταθεροποίηση τῶν τιμῶν τῶν VLCC δέν διατηρήθηκε γιά πολύ. Τό «Ατλαντικ Σάν» 255.850 τον. d.w., σουηδικής κατασκευής του 1974, πουλήθηκε στά 6,3 έκατομ. δολλάρια και τό «Φάουστ», 236.475 τον. d.w., Γερμανικής κατασκευής, του 1973, στά 5,9 έκατομ. δολλάρια. Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως του 1973-74 προσφέ-

ρονται σέ τιμές χαμηλότερες από έκεινες πού προσφέρονταν πέρυσι γιά τά ναυπηγήσεως του 1969, χωρίς ώστόσο νά έμφανίζεται προθυμία γιά τήν άγορά τους.

Στήν κατηγορία τῶν μικτῶν, τελευταία πώληση είναι ή τού περασμένου Νοεμβρίου τῶν 2 OBO τού «Hoegh» πρός Κορεάτες έφοπλιστές. Στά σκάφη μεταφορᾶς προϊόντων πετρελαίου, δην θά μπορούσε νά ύπάρξη ίκανοποιητική ζήτηση, η έλλειψη προσφερομένου τοννάς, περιορίζει τις διαπραγματεύσεις.

Οι "Έλληνες έφοπλισται έξακολουθούν νά ένδιαφέρονται γιά σκάφη μέσου και μικρού μεγέθους κάτω τῶν 100.000 τον. d.w., ναυπηγήσεως πρό τού 1970 σέ χαμηλές τιμές.

Μπάλκερς

Στά μπάλκ-κάρριερς οι προοπτικές τῶν προσεχῶν μηνῶν δέν είναι ενοικές και οι τιμές έξακολουθούν νά πέφτουν. Στή διάρκεια τού τελευταίου μήνα δέν άνακοινώθηκε καμμιά ένδιαφέρουσα πώληση σκαφῶν άνω τῶν 50.000 τον. d.w., μολονότι τό τελευταίο δεκαπενήμερο 10 περίπου μοντέρνα σκάφη αύτού τού μεγέθους προσφέρονται γιά πώληση. Ιδιαίτερα άνησυχητικό θεωρείται τό γεγονός ότι πολλοί έφοπλισται πού δέν ήταν πρόθυμοι νά πουλήσουν τό 1980, τώρα πού οι τιμές μειώθηκαν περίπου 50% άρχισαν νά ένδιαφέρονται.

Παρατηρείται σχετικώς ότι η μείωση τῶν έπιτοκίων δέν φαίνεται νά έπηρέασε τήν άγορά τῶν μπάλκερς, γιατί θεωρούνται άκομη άρκετά ύψηλά και αύξανουν πολύ τις οίκονομικές έπιβαρύνσεις έν όψει τής σημερινής ναυλαγορᾶς.

Λάινερς

Ηρεμη έμφανίζεται ή άγορά στόν τομέα τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν και τῶν σελτερντέκερς μέ ωρισμένες πιέσεις έπι τῶν τιμῶν. Μέ τήν κατάσταση τής ναυλα-

γορᾶς και τίς σημερινές τιμές τῶν πλοίων, οι έφοπλισται δέν μπορούν νά χρηματοδοτήσουν τήν άποκτηση νέου πλοίου στήν άγορά τῶν μεταχειρισμένων παρά μόνον άντο πλοίο κατέχει σίγουρο ναυλοσύμφωνο.

Χαρακτηριστική είναι ή περίπτωση τού φορτηγού «Τέξας» τού Βίλεμπεν, 12.940 τον. d.w., ναυπηγήσεως τού 1961, τό δύοιο άπετυχε νά πουλήθη τόν Οκτώβριο στήν τιμή τῶν 2 έκατομ. δολλαρίων και μόλις βρήκε άγοραστή τόν Νοέμβριο στά 1,8 έκατομ. ένω τό άδελφό του «Tempa» άναητάει άκομη άγοραστή.

Διαλύσεις

Οι τιμές διαλύσεως σταθεροποιήθηκαν σε μιά άδρανή άγορά. Από τόν Οκτώβριο κανένα VLCC δέν δόθηκε γιά διάλυση. Προβλέπεται όμως ότι λόγω τής άσθενούς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων, ο άριθμός τῶν πρός διάλυση VLCC θά αυξηθῇ στούς προσεχείς μήνες. Πάντως οι έφοπλισται δέν φαίνονται πρόθυμοι νά πουλήσουν γιά διάλυση μέ τιμή τής τάξεως τῶν 120 δολ., κατά τόννο άφορτου έκτοπισματος, δηλαδή στήν τιμή τῶν 5,5 έκατομ. γιά σκάφος 220.000 τον. d.w.

Η άπουσία πλοίων στήν άγορά δέν έπηρέασε ώστόσο τίς τιμές διαλύσεως. Πράγμα πού έπιβεβαιώνει ότι τό κύριο στοιχείο στή διαμόρφωση τῶν τιμῶν διαλύσεως είναι ή τιμή τῶν πρώτων ύλων. Σημειωτέον ότι δέν έπάρχει καμμιά ένδειξη αύξησεως τής τιμής τού παλαιοσιδήρου, η όποια μένει σε χαμηλά έπιπεδα.

Από τήν άρχη τού έτους, τό τοννάς πού πουλήθηκε γιά διάλυση έφτασε τά 13,5 έκατομ. τόννων, έξ ών 12,5 έκατομ. δεξαμενόπλοια και μικτά και 8 έκατομ. πετρελαιοφόρα άνω τῶν 170.000 τον. d.w.

Οι διαλυταί τής Φορμόζας άγόρασαν τελευταία 4 μεγάλα πετρελαιοφόρα γιά διάλυση σε τιμές 120-130,50 δολ., κατά τόννο έκτοπισματος. Έξ ίσου δραστήριοι ήσαν και οι Πακιστανοί διαλυταί πού άγόρασαν 4 έπισης πλοία σε τιμές άπο 107 μέχρι 121 δολ., κατά τόννο έκτοπισματος. Οι Ίνδοι διαλυταί προσφέρουν τιμές 115-125 δολ., γιά δεξαμενόπλοια και φορτηγά, ένω οι Ισπανοί δείχνουν λιγότερη δραστηριότητα προσφέροντας πρός τό παρόν 60-65 δολ., κατά τόννο έκτοπισματος.

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

NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR

CABLES: STAMATIU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΤΟΥ

Τού κ. ΑΘΑΝ. ΓΙΑΝΝΑΚΗ, Πλοιάρχου Ε.Ν.

Α' ΓΕΝΙΚΑ

1. Ως γνωστό κατά τα τελευταία έτη έχουν σημειωθεί στό ναυτιλιακό χώρο τεράστιες τεχνολογικές έξελίξεις πού άφορούν τόν τομέα τής ναυπηγικής, τών φορτίων, τής προστασίας τής άνθρωπης ζωής στήν θάλασσα, τής προστασίας τού θαλασσίου περιβάλλοντος, έξελίξεις στόν τομέα τής διαχειρίσεως τών πλοίων και τέλος τής διοικήσεως τών πληρωμάτων, πού ή πολυμέρεια στήν προέλευση, τήν γλώσσα, τήν θρησκεία και τίς άπαιτήσεις προκαλεῖ τεράστια προβλήματα ασφαλείας και λειτουργικότητας. "Όλα τά άνωτέρω έχουν δημιουργήσει ένα τεράστιο πλέγμα ειδικών κατά τομείς εύθυνών τού Πλοιάρχου τόσο πρός τό πλήρωμα και τή ναυτιλιακή έπιχειρηση, σα και εύθυνών δημοσίου και κοινωνικού τομέως.

Τ' άνωτέρω θεωρούνται ως δεδομένα και συνθέτουν τήν σημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα εις τόν τομέα τής λειτουργικότητας και διοικήσεως τών πλοίων.

2. Καλόπιστα άναλυόντας τήν κατάσταση δέν μπορούμε παρά νά παραδεχθούμε ότι τόν άνωταρχη δημορινός Πλοιάρχος στίς άπαιτήσεις τής θέσεως και τών εύθυνών του χρειάζεται παιδεία τέτοια πού νά είναι σε θέση αύτή νά πρετοιμάζει:

α. Πλοιάρχο ίκανό νά άφομοιώνει και νά κατανοεί τό σύνολο τών κατευθυνομένων σ' αύτόν πληροφοριών έξι οιασδήποτε πηγής και ἀν προέρχονται.

β. Πλοιάρχο ίκανό νά έπεξεργάζεται τίς λαμβανόμενες πληροφορίες και νά τίς κατάτάσσει κατά άξιολογή προτεραιότητα, και γ. Πλοιάρχο ίκανό νά άποφαίξει μέ βάση τά συμπεράσματα πού κατέληξε ο ίδιος μετά άπο δρισμένη έπεξεργασία τών πληροφοριών.

3. Βάσει τών άνωτέρω σκέψεων και διαπιστώσεων άβιαστα μπορεί νά γίνει παραδεκτό ότι ή κάλυψη τής δεδομένης άναγκης βελτίωσεως τής ναυτιλιακής παιδείας άπαιτεί άλογληρωμένη προσπάθεια πού νά καλύπτει ίκανό άριθμό Πλοιάρχων όμοιογενούς προελεύσεως ώστε πράγματι νά έχουμε τήν ούσιαστηκή βελτίωση στήν πλοιαρχική στελέχωση τής Ναυτιλίας.

Τούτο σημαίνει ότι ή βελτίωση τής κατάστασης πά πλευράς έκπαιδεύσεως γιά νά είναι άποτελεσματική στήν ύπόθεση τής Ναυτιλίας πρέπει νά καλύπτει σοβαρό άριθμό Αξιωματικών πού πράγματι σταδιοδρομούν ως ναυτίλοι Αξιωματικοί και ἀν συνεχεία ως Πλοιάρχοι έπι τών πλοίων.

Τούτο δέ διότι σήμερα ή άναγκη στήν Έλληνική Ναυτιλία είναι έντοπισμένη και άναφέρεται στήν βελτίωση τής ποιότητας τών στελεχών τών πλοίων. Κατά συνέπεια λύσεις πού δέν λαμβάνουν υπ' όψη τήν άνωτέρω άρχη γιά τήν ούσιαστηκή βελτίωση τής έκπαιδευτικής στάθμης τών Αξιωματικών είναι βέβαιο ότι στηρίζονται τουλάχιστον σε έσφαλμένη έκτιμηση τής καταστάσεως. Μέ

άλλα λόγια λύσεις πού θά έχουν ως βάση τήν άποδοση στήν ναυτίλια μικρού άριθμου ύψηλου έπιπέδου Αξιωματικών ώφελούν και δέν άποτελούν λύση γιά τήν βελτίωση τής έκπαιδεύσεως τών Αξιωματικών.

Εις ένα πρόσφατο άρθρο μας εις τά φιλό-ξενα «Ναυτικά Χρονικά» (τεύχος 15/1/1982) είχαμε δώσει μία συνοπτική είκόνα τής μορφής και τής τάξεως τής έκπαιδεύσεως πού παρέχουν είς τούς ναυτίλους άξιωματικούς αι διάφοροι χώραι τού κόσμου γιά τήν δημιουργία στελεχών κύρους. Εις τήν μεγάλην άναλογίαν δλαι αύται αι χώραι διατηρούν ναυτικά σχολάς Ανωτάτης βαθμίδος με τετραετή φοίτησιν και έκπαιδευτικόν πρόγραμμα καλύπτον δλας τάς γνώσεις τής ναυτικής έπιστημης.

"Ηδη θεωρούντες αύτά ως γνωστά και δεδομένα, προχωρούμεν εις τά παρ' ήμιν ισχύοντα.

Β' ΙΣΧΥΟΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

"Η άναγκη δπως οι Κυβερνήτες τών έμπορικών πλοίων κατέχουν σέ ίκανοποιητικό βαθμό θεωρητικές γνώσεις γιά ν' άνταποκριθούν στίς άπαιτήσεις τής άσφαλούς κατευθύνσεως και διακινήσεως τών πλοίων στή θάλασσα, είχε διαπιστωθεί άπο τό Έλληνικό κράτος άπο τό 1844 θταν ως γνωστό γιά πρώτη φορά καθιερώθηκαν οι έξετάσεις γιά τήν άπόκτηση διπλώματος έμποροπλοιάρχου μίας βαθμίδας. Τούτο δέ, σέ έποχή κατά τήν οποία οι σχετικές άπαιτήσεις σέ σύγκριση με τήν σημερινή εύθυνή τού Πλοιάρχου ήταν δλως στοιχειώδεις. "Εκτοτε τό σύστημα τούτο έξακολουθεί βασικά μέχρι σήμερα νά έφαρμόζεται μέ τάς κάτωθι διαφοροποιήσεις:

α) Τήν καθιέρωση τού άπολυτηρίου γυμνασίου - Λυκείου ως βασικής προϋποθέσεως γιά τήν προσέλευση εις τάς έξετάσεις γιά άπόκτηση διπλώματος.

β) Τήν καθιέρωση τριών διπλωμάτων Πλοιάρχων άντι ένός.

γ) Τήν σύσταση και λειτουργία δημόσιων Σχολών Πλοιάρχων (μία άπο τού έτους 1930 και περισσοτέρων άπο τού έτους 1958).

ΟΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΟΛΕΣ Ε.Ν.

"Η τό πρώτον λειτουργήσασα ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΤΗΣ ΥΔΡΑΣ έχουσα μία πανελλήνια αιγλή είχε έπιτυχει τήν κοινωνική τής καθιέρωση και είχε προσελκύσει μεγάλο άριθμό ύποψηφίων. 'Από τού έτους 1958 έλειτούργησε εις δλο τόν Έλλαδικό χώρο τό σύστη-

μα τής Δημοσίας Ναυτικής Έκπαιδεύσεως.

"Η Δημοσία Ναυτική έκπαιδευση έχουσα άφ' ένός μέν τό ιδιαίτερο κρατικό ένδιαφέρον άλλα και τήν πρωτοφανή σέ μέγχος γιά έλεύθερη δημοκρατική χώρα ύλικη συμβολή τού έφοπλιστικού παράγοντος, έγγρωσε κατά τά πρώτα έτη τής λειτουργίας τής σημαντική έπιτυχία με άναλογο έκπαιδευτικό και κοινωνικό κύρος.

"Εκτοτε θμως τήν έπι 20ετία λειτουργία τών Σχολών χαρακτηρίζει:

(α) Η εύκολια ίδρυσεως νέων Σχολών άναλογως τού τοπικιστικού ένδιαφέροντος.

(β) Η δυσχέρεια έξευρέσεως καταλλήλου διδακτικού προσωπικού στίς άπομακρυσμένες τού κέντρου Σχολές και ή μή δυνατότητα δημιομόρφων και ύψηλου έπιπέδου κριτήριων διορισμού καθηγητών.

(γ) Η εύχερεια διορισμού και παύσεως τού διδακτικού προσωπικού.

(δ) Η άμφισβητήσιμη άκαδημαϊκή άνεξαρτησία τού έκπαιδευτικού προσωπικού εις τό διδακτικό έργο κατά τήν έκπαιδευτική και έπιστημονική δεοντολογία.

(ε) Η κατά μικρά σχετικά χρονικά διαστήματα άναποτέρηπτη έναλλαγή τού διοικητικού προσωπικού έπι τή βάσει τών γενικωτών άναγκών και έκτιμησεων.

(σ) Τό γεγονός ότι τό έκπαιδευτικό προσωπικό τών Σχολών δέν κατόρθωσε νά πιστεψει μακροπρόθεσμα στήν έκπαιδευτική του άποστολή. "Η έκπαιδευση δέν τού έγινε βίωμα και στόχος τής ζωής. Πιθανόν τό άβεβαιο τής αύριο ως πρός τήν παροχή τών ύπηρεσιών του νά είναι άπο τούς λόγους πού τό προσωπικό άυτό δέν μπορεί νά άναπτυχθή αύτοδύναμα και νά άποκτησει τό άναλογο έκπαιδευτικό και κοινωνικό του κύρος.

(ζ) Τό γεγονός ότι έχει εύρυτατα έπικρατήσει ή άντιληψη στή Έλληνική κοινωνία ότι οι Δημόσιες Σχολές Πλοιάρχων 'Έμπορικο Ναυτικού άποτελούν περισσότερο Σχολές ταχείας προπαρασκευής ναυτίλων Αξιωματικών και δχι Σχολές πού παρέχουν όλοκληρωμένη μόρωση.

Κατά συνέπεια, αύτό και μόνο έκ προϊμίου φαίνεται νά τούς άφαιρει κάθε δυνατότητα νά προσελκύσουν άποτούς τούς νέους πού φιλοδοξούν νά καταξιωθούν έκτός τών άλλων πνευματικά και έπιστημονικά. Και αύτή ή άνωτεροποίηση τών Σχολών δέν φαίνεται νά πειθεί στόν άποτελούμενο βαθμό, ότι ή χώρος τής Ναυτιλίας είναι πνευματικά καταξιωμένος ώστε νά προσελκύσει τίς χιλιάδες τών άποφοίτων τού Λυκείου, οι οποίοι είναι γνωστό ότι κατά χιλιάδες, συνωστίζονται στίς πύλες οιασδήποτε Ανωτάτης Σχολής με την

TROODOS SHIPPING CO. LTD.

Z H T E I T A I

ΒΟΗΘΟΣ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΥ

με ύπηρεσία Α' μηχανικού εις TANKERS ήλικιας μέχρι 37 έτών, λόγω έπειτάσεως τών δραστηριοτήτων και αύξησεως τού στόλου τής έταιρίας μας.

Διπλωμα Α' μηχανικού άπαραίτητο.

'Αποτανθήτε γραπτώς εις: Διευθυντήν προσωπικού, Τ.Θ. 127, Πειραιεύς.

βεβαιότητα διτι θά άναμένουν γιά χρόνια μιά θέση στό Δημόσιο.

Τά διπλώματα Β' και Α' τάξεως

Τά διπλώματα ναυτίλων 'Αξιωματικών στήν 'Ελλάδα έξακολουθούν νά ισχύουν μέτην κλασσική τους δομή. Τούτο σημαίνει διτι ή άπόκτηση τού άμεσως άνωτέρου διπλώματος είναι άποτέλεσμα ωρισμένης έλαχίστης ναυτικής υπηρεσίας και της έπιτυχίας εις έξετάσεις ή άποφοιτήσεως ήπο μεριμένα σχολεία βραχείας διαρκείας μέ έξαρεση τό ΚΕΣΕΝ πού ή φοίτηση σ' αύτο είναι μεγαλύτερας διαρκείας.

Εις τήν παρούσα μελέτη δέν θίγεται τό θέμα τού τρόπου διενεργείας τών έξετάσεων και αύτός ούτος ή θεσμός τών έξετάσεων γιά τήν άπόκτηση τού διπλώματος. 'Η καλόπιστη θμως κριτική τής έξεταστέας υλης ήδη γεγοντίστα στό συμπέρασμα διτι ή εύρυτητα τών άπαιτουμένων γνώσεων και ή εις βάθος κάλυψη τών θεμάτων μπορεί νά διεκδίκησει πνευματικούς τίτλους ωρισμένης βαθμίδος έντοτο τού ισχύοντος γενικωτέρου έκπαιδευτικού συστήματος τής χώρας.

Αύτό τό όποιο έπισημαίνεται είναι διτι οιμερα γιά τά διπλώματα αύτά ούδεμία προβλέπεται έκπαιδευτική άντιστοιχία ωρισμένου ήπιπέδου. Τούτο μέ άλλα λόγια σημαίνει διτι τό Κράτος και ή 'Ελληνική κοινωνία ήπο τήν μία πλευρά ήπαιτει στήν καθημερινή πράξη γνώσεις μέχρι και τής άνωτάτης βαθμίδος, πού θεωρούνται έπιτακτικές γιά τό έργο τού Πλοιάρχου και πρό παντός γιά τό έργο τής διευθύνσεως και διοικήσεως τού πλοίου, ήπο τήν διλλη πλευρά οι γνώσεις αύτές δέν έχουν καταταχθή, σε ωρισμένο ήπιπέδο πού πράγματι ήπιπέδουνται.

Ο Πλοιάρχος και τό Κράτος

'Ως γνωστό σήμερα ένα πλέγμα πολυπλόκων νομικών διατάξεων θέτει ύπό έλεγχο τίς ένέργειες τού Πλοιάρχου κατά τήν διάκηση τών καθηκόντων του (καθ' ή μέρος αύτές ήπιπτονται τού πολυδιαστάτου ήνδιαφέροντος τής συγχρόνου Πολιτείας) και δημιουργεί μέ άλλο ένα σύνολο εύθυνών πού δημοιό του βρίσκουμε σε λίγες περιπτώσεις άσκησεως διοικήσεως.

'Ο τομέας αύτός τών εύθυνών τού Πλοιάρχου ήταν άνύπαρκτος κατά τό παρελθόν γιά ήπο τού και σήμερα ή Πλοιάρχος είναι τρομακτικά θεβαρημένος μέ τήν προσωπική εύθυνη ήφαρμογής εύρεως φάσματος διατάξεων, ή μή συμμόρφωση πρός τίς όποιες τού δημιουργεί προσωπική, ποινική, διοικητική και πειθαρχική εύθυνη. Θά λέγαμε διτι ή τομέας αύτός δημιουργεί στόν Πλοιάρχο προσωπικές περιπέτειες. Και δημοιό δέν μπορεί νά γίνει διαφορετικά γιατί τό Κράτος κατά τήν διάκηση τής ναυτιλιακής του πολιτικής λαμβάνει μέτρα πού τελικά ή ύλοποίση τους και ή έπιτυχία τους ήπαιτει κατά κανόνα τήν παρέμβαση και σύμπραξη τού Πλοιάρχου. Τού-

το δέ συμβαίνει διχι μόνο εις τάς "νόμων" ύποχρεώσεις συμπράξεως τού Πλοιάρχου ήλλα και γιά ούσιαστοκούς λόγους.

Οι Πλοιάρχοι θεωρούν διτι τό κράτος στήν περίπτωση τους δέν ένεργει μέ τήν ήπαιτουμένη κατανόηση ήφ' δισον ήπο τήν μία πλευρά τούς ηπισωρεύει ήναπότρεπτες εύθυνες και ζητει σε κάθε περίπτωση τήν συνδρομή τους γιά τήν έπιτυχία τών έκαστοτε λαμβανομένων υπ' αύτού μέτρων και ήπο τήν διλλη πλευρά δέν τούς έχη κατοχυρώσει μέ τό ήπαιτουμένο μορφωτικό κύρος πρός έκπληρωση τής ήπαιτολής τους.

Δέν άναγνωρίζεται μέ άλλα λόγια διτι τό σύνολο τών πολυπλόκων τεχνικών και διοικητικών γνώσεων τών ήπαιτουμένων - θεωρία και πράξη - γιά νά ήνταποκριθή ή σημερινός Πλοιάρχος στίς εύθυνες του, ήπιπτον γνώσεις ήπιπέδου σπουδής. Στήν πράξη δηλαδή οι γνώσεις ήπαιτησεως τού Πλοιάρχου διπλώματος ούδεμία πνευματικότητα διεκδίκουν γιά τό Πλοιάρχικο διπλώμα διότι ούδεμία ήντιστοιχία προβλέπεται μέ τό ισχύον έκπαιδευτικό σύστημα τής χώρας.

Φρονούμε διτι τό στοιχείο αύτό θεωρείται ένας ήπο τούς βασικωτέρους λόγους πού η ημερινή νεολαία δέν ήπιεικύνει τό ήνδεμένον ήνδιαφέρον γιά τό Πλοιάρχικό ήπαγγελμα, ήφ' δισον οι ίδιοι γίνονται οι κήρυκες τής κατά τού ήπαγγελμάτος έκστρετεις.

Ο Πλοιάρχος και ή Πλοιοκτήτης

'Η διεύρυνση σήμερα τών εύθυνών τού Πλοιάρχου ήναντι τού Κράτους είναι δεδομένη. Αύτό τό όποιο δημοιό σήμερα χρήζει μιᾶς περισσότερο ρεαλιστικής τοποθετήσεως πρός ήπόδοση "ένι έκάστω" τών ήφειλομένων είναι η σχέση Πλοιάρχου - Πλοιοκτήτου.

Οι ηποχές βέβαια τής υπό τού Πλοιάρχου πωλήσεως μέρους τού φορτίου έχουν παρέλθει. 'Έχει γίνει ήμως ήπο τήν διάτιθετη πλευρά ήπαρδεκτη ήκμετάλλευση τής θεωρίας κατά τήν διόπια μέ τήν είσαγωγή τών τηλεπικοινωνιακών μέσων. "Ο Πλοιάρχος ήπογυμνώθηκε ούσιαστοκών και ήποφασιστικών ήνδομιοτήτων του".

Ατυχώς ή ήύρυτάτη αύτή διάδοση πού ηπικαλύπτει σε μεγάλο βαθμό ήντιθετες πραγματικότητες φαίνεται ήδημιούργησαν σοβαρότατα τραύματα στήν κεφαλή τής ιεραρχίας τού πλοίου. Τά τραύματα αύτά ήφορούν τήν μείωση τού Πλοιάρχικου κύρους μέ τά γνωστά ήποτελέσματα μιᾶς κακοδιοκήσεως τού πλοίου λόγω ήλλειψεως ήγειτικής προσωπικότητας μέσα στό πλοίο. Ζούμε περίοδο πού τό πλοιάρχικο κύρος έχει γίνει εύρυταστο στόχος μιᾶς διαβρωτικής μειωτικής τακτικής πού καλλιεργεί ένα κλίμα ύποβαθμίσεως τής προσφοράς τού Πλοιάρχου στήν εύδοση ήνός ήπιτυχούς ήπο τεχνικής και οίκονομικής πλευράς ταξειδίου. 'Ατυχώς ή-

πό τίς στεριανές κατευθύνσεις τού "γραφείου" συντονισμένη είναι ή προσπάθεια ύποβιβασμού τών Πλοιαρχικών ήνδομιοτήτων και ή ήμφανισή τους ως ήνδομιοτήτων "έπόπτου χειρώνακτος" ήνευ οιασδήποτε πνευματικότητας.

'Ατυχώς και πάλι ή γνώμη αύτή έχει καλλιεργηθει σε τέτοια έκταση πού σήμερα στήν ναυτικήτατη 'Ελλάδα νά ήπικρατή ή ήντιληψη διτι γιά νά γίνης Πλοιάρχος "δέν χρειάζονται πολλά γράμματα". 'Εάν δέ, προθέσουμε και τόν "λεβέντικο" τίτλο "καπετάνιες ή "έμποροκαπετάνιες", ήδη έχει κατασκευασθή τό σύγχρονο πλαίσιο έκπαιδευτικό και κοινωνικό πού ή τελευταίος ύπαλληλος τού γραφείου έχει τοποθετήσει τόν Πλοιάρχο πού κατ' αύτον ήδηγει τό πλοίο ήπο λιμάνι σε λιμάνι (δίκην μηχανοδηγού ήμαξοστοιχίας).

'Αληθώς ήρεται ή οίοσδήποτε - μηδέ και ή Πλοιοκτήτης έξαιρούμενος - νά ήνδεν γνωρίση διτι ή Πλοιάρχος - γιά νά είναι Πλοιάρχος τού Πλοίου - πέρα ήπο τόν διγκο τών τεχνικών και λοιπών γνώσεων πού ήπαιτονται γιά νά φέρη σε πέρας τήν ήποτολή του, διοικει ήνα πλήρωμα. Τίς συνέπειες ήτωχώς ή Πλοιοκτήτης τίς πληρώνει σε χρήμα χωρίς νά προβληματίζεται και χωρίς ίσως νά ήντιλαμβάνεται ήκόμη διτι ήνδομπούσαν νά ήποφευχθούν μέ ήνα ήκανό Πλοιάρχο.

Διοικει τό πλήρωμα μέ βάση μιά ούσιαστη στρατιωτική όργανωση χωρίς ή ίδιος νά είναι στρατιώτης, ήλλα ούτε και τό πλήρωμα του στρατιώτες, ήλλα ήντιθετα πολύχρωμοι, πολύθρησκοι, ήπαιδευτοι, ήπειροι, πολύγλωσσοι και ήλλα ήπο τά μακριά ήπο κάθε βοήθεια μέ ποικιλία πολυπλόκων προβλημάτων.

Αύτό και μόνο πρέπει νά προκαλει δέος. Τό πλοίο δέν διοικεται ήπειδη ήποστελλει τό γραφείο στόν Πλοιάρχο τηλεγράφηματα ήπολύση τόν τάδε λιπαντή. Και πρέπει νά γίνει ήντιληπτό διτι ή άγωνας, ή γνώση, ή διπλωματία, ή ήνδησηχία, ή ήκανότητα διοικήσεως, ή πειθώ, τό κύρος και ή κατ' αύτον ήπειλές ήρχιζουν γιά τόν Πλοιάρχο ήπο τήν στιγμή πού ήνα λάβη τό τηλεγράφημα τού γραφείου γιά ήπολύση ήνός ναυτικού μέχρι πού νά έπιβιβασθη αύτός ή ναυτικός στό άερο πλάνωνευγόντας μακριά ήπο τό πλοίο. Και ήπιπρόσθετα τήν κατάσταση τήν ήντιμετωπίζει μέσα σ' ένα ήνός έχθρικο περιβάλλον μέ ίχλους κινδύνους νά μήν ήκτεθει τό πλοίο σε ήδικαιολόγητες δαπάνες, ήλλα και ή ίδιος νά μήν ήκτεθει ήπαγγελματικά και νά διακυνδυνώψη προσωπικά (συνήθεις οι περιπτώσεις ήειροδικίας κατά τού πλοιάρχου).

Βεβαίως ήπάρχει μιά ήπατηλή και εύρυταστα διαδεδομένη ήπάντηση. "Τό γραφείο τά ήντιμετωπίζει αύτά στέλνοντας μάλιστα και ήντιπρόσωπο τους τους". Γιά τούς ζώντας δημοιό τήν πραγματικότητα ή ώμη ήληθειει είναι διτι ήδη τά προβλήματα διοικήσεως ή Πλοιάρχος, ήναν ή ίδιος δέν ήνησυχήσει, δέν κατανοήσει πλήρως τό πρόβλημά του, δέν δραστηριοποιηθη και δέν είναι πλήρως ήνημεραμένος ήπαγγελματικά, κατά κανόνα ή ίδιος ήρισκεται μπλεγμένος, ήνώ δλοι οι ήλλοι "βγάζουν τήν ούρά τους", ήπο τήν δημιουργημένη εύθυνη. Πέρα ήπο αύτό δημοιό ή μικρή ναυτιλιακή ήπιχειρηση πού ήποτελει τό μεγαλύτερο ποσοστό τής 'Ελληνικής πλοιοκτησίας δέν έχει τήν δυνατότητα νά ήποστέλλει συνέχως στήν ήλλοδαπή ήντιπρόσωπους τού πλοιοκτήτου γιά ήποστολές πού ήνάγονται στήν περιοχή ήμφοδιότητος Πλοιάρχου. Είναι ήπογοητευτικό πάντως γιά τήν 'Ελληνική Ναυτιλία νά ήποστέλλονται ή-

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

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

πο τήν 'Ελλάδα άνθρωποι τού γραφείου σέ κάθε δύσκολο πρόβλημα πού άντιμετωπίζεις τό πλοιο στά ξένα λιμάνια. Αυτή ή ρύθμιση είναι σε βάρος τού 'Ελληνικού πλοιού και δέν γνωρίζουμε πολλές ναυτιλιακές έπιχειρήσεις διλλων χωρών νά τό έφαρμόζουν.

'Εδω κατά τήν δική μας άποψη έρχεται ό ρόλος τών πολυμερών και θετικών γνώσεων τού Πλοιάρχου. "Ενας πλοιάρχος μέ βαθειές γνώσεις, μέ έπιστημονικό κύρος μπορεί νά άντιμετωπίσει δύσκολες και πολύπλοκες κατασέσιες. Αυτόν τόν Πλοιάρχο φρονούμε ότι χρειάζεται, ό "Ελληνας Πλοιοκτήτης και όχι αύτόν πού θέλει νά τόν άκολουθον οι άνθρωποι τού γραφείου σέ κάθε λιμάνι.

Γ' ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέ τίς άνωτέρω σκέψεις μας θελήσαμε νά δώσουμε μιά είκόνα τής κρατούσης πραγματικότητας γύρω από τό κοινωνικό και πνευματικό κύρος τού Πλοιάρχου πού κατά τήν γνώμη μας έπηρεάζει σέ σοβαρό βαθμό τήν προσέλκυση στό Πλοιαρχικό έπαγγελμα νέων πού έχουν όχι μόνο έπαγγελματικές διλλα και πνευματικές φιλοδοξίες. Μέ δλλα λόγια ή τόσο διαδεδομένη άντιληψη περί τής

"έλλειψεως πνευματικότητας" είς τήν θέση τού Πλοιάρχου έχει άποτρέψει τούς σημερινούς νέους είς τό νά περιβάλουν στά μελλοντικά τους σχέδια γιά μιά διακεκριμένη έπαγγελματική άποκατάσταση και τήν Πλοιαρχική σταδιοδρομία. Τήν σταδιοδρομία πράγματι πού ύποσχεται πολλά και προσέρει περισσότερα στόν ίδιο διλλά και άκομη περισσότερα στόν πλούτο και τήν δόξα τής 'Ελλάδος.

Φρονούμε ότι ή διάχυτη σύγχυση πού έπικρατεί ώς πρός τό έπιπεδο κατατάξεως τού διπλώματος τών Πλοιάρχων Ε.Ν. δημιουργεί στόν "Ελληνα γονέα, στήν 'Ελληνική οικογένεια, στόν νεαρό μαθητή τού Λυκείου άλλα και σ' άλοκληρη τήν 'Ελληνική κοινωνία τήν πεποίθηση ότι ο τεράστιος αύτός χώρος τής ναυτιλίας στερείται πνευματικότητας και έπιστημονικού βάθους και όχι ή μεγίστη πνευματική τού άκτινοβολία φθάνει στό έπιπεδο πνευματικότητας τού έργοδηγού.

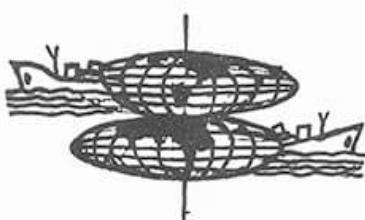
Και πράγματι ύπάρχει τό έρώτημα, ποια ή γενικώτερη τοποθέτηση τών προαγωγικών έξετάσεων πού άληθινά δέν βρίσκουμε σμοιές τους σέ διλλους τομείς. Οι έξετάσεις αύτές από βαθμό σέ βαθμό έχουν μιά αύξουσα βαρύτητα και έφ' δοσον πράγματι οι ΑΔ.ΣΕΝ είναι 'Ανώτερες, έρωτάται: Οι άνωτερες

αύτών γνώσεις γιά άποκτηση διπλώματος Β' και Α' τάξεως τί βαθμίδα έκπαιδεύσεως δικαιολογείται νά διεκδικούν; Σ' αύτό τό έρώτημα μέσα στήν ναυτική 'Ελλάδα φρονούμε ότι, πρέπει νά ύπάρχει μιά αιτιολογημένη άπαντηση πού νά άντανακλά τήν ναυτικότητα τής χώρας.

Κατόπιν τών άνωτέρω φαίνεται ότι άπαιτεται μιά περισσότερη σφαιρική θεώρηση τού διλου προβλήματος, και ότι ή αύστηρά προσήλωση είς άντιλήψεις τού τύπου «δέν θέλουμε έπιστημονες Πλοιάρχους» έφόσον δέν στηρίζεται σέ πειστική έπιχειρηματολογία δημιουργεί άνα τό πανελλήνιο πλατιές κοινωνικές άντιδρασεις μέ βάση ότι ή δρηγη συζητήσεως τού θέματος δέν έξυπηρετει τά πραγματικά συμφέροντα τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Η μη διαδεδομένη κοινωνική άναγγώριση τού έπιπεδου τών Σχολών άλλα περισσότερο ή τελεία παραγγύριση άπό τό κοινωνικό σύνολο άλλα και άπό τό Κράτος τής έκπαι δευτικής άντιστοιχίας τού Πλοιαρχικού διπλώματος έχει δημιουργήσει τεράστιο ήθικό πρόβλημα είς τήν Ναυτική 'Ελλάδα.

(συνέχεια στό έπόμενο)



YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: "ATASA JEDDAH"

TELEPHONES: OFFICE: 6425216 — 6422518
A.O.H.: 6673078 — 6690771

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,
Salvage and Towing Operations

BEST SERVICE, QUICK DESPATCH, COMPETITIVE RATES, MOST EXPERIENCED AGENTS
FOR LINERS, CHARTERED AND TRAMP, RO/RO, LASH AND CONTAINER VESSELS

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO — GIZAN

ATHENS:

ATASA LIMITED

P.O. BOX 65 PALEO PSICHICO, ATHENS

TEL.: 6726077/8, 6723959, A.O.H. 8136215, 6830000

CABLES: "ATASASHIP" — TELEX: 21 4623 ALFA GR

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSOUTIS
CHARALAMPOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

SEN. OFFICERS

IOANNIS ANTONIADES
MICHAEL STAVROU
GEORGE ELLINAS
IOANNIS ELLINAS
NICOLAOS PAPADOPoulos
IOANNIS IOANNOU

LONDON:

BLUE RIBBON LTD.

COTTS HOUSE CAMOMILE STR., LONDON EC3A 7LL

TEL.: 01-6234024/7, A.O.H. 01-3682788

CABLES: "BLUERIB EC3" — TELEX: 8812043 RIBBON G

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΙΣΤΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΣΗ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ

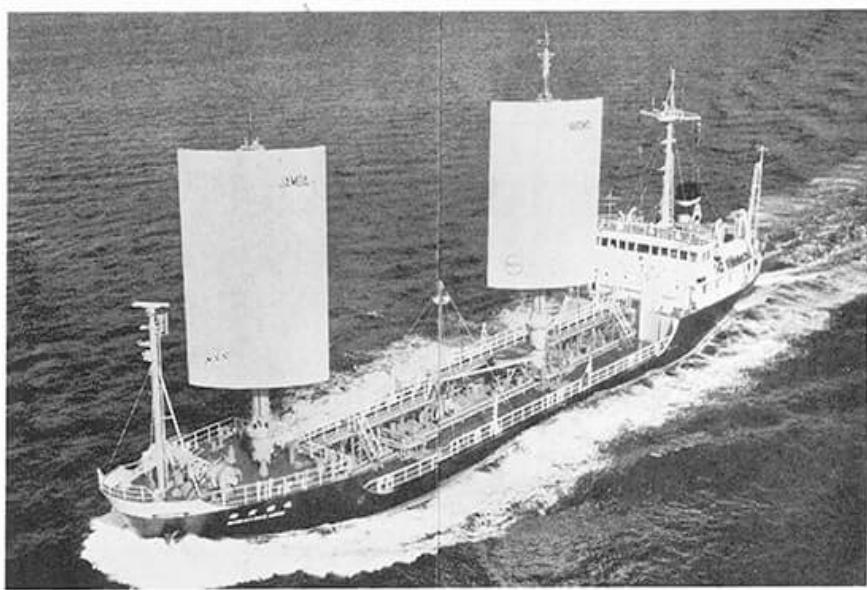
«Οπως είναι γνωστό το Ιαπωνικό πλοίο «Σίν Αϊτόκου Μαρού» 1.500 τον. d.w. είναι τό πρώτο ιστιοφόρο δεξαμενόπλοιο που κατασκευάστηκε το 1980 και έκτελει μεταφορές μεταξύ Κίνας, Μαλαισίας, Ινδονησίας και Ιαπωνίας και κατά τούς ναυπηγούς θά φέρει οικονομία καυσίμων κατά 50%, πού άντιστοιχεί περίπου σε ένα ποσό 450.000 δολλαρίων το χρόνο.

Τα πρωτεία αύτά θά έπιχειρήσει τώρα νά καταρρίψει ένα Εύρωπαικό ιστιοφόρο πλοίο, κατά πολύ μεγαλύτερο, τήν μελέτη και κατασκευή τού όποιου θά χρηματοδοτήσει κατά το μεγαλύτερο μέρος τό ταμείο της Εύρωπαικής Οικονομικής Κοινότητος.

Συγκεκριμένα, Βελγική ναυπηγική έταιρία προτίθεται νά προχωρήσει κατά το 1983 στήν ναυπήγηση ένος μπάλκ κάρριερ τών

ιστίων πού θά κατασκευαστούν άπό συνθετικά νήματα με τά όποια σε δρισμένα σημεία θά είναι πλαστικοποιημένα.

Οι μέχρι σήμερα μελέτες καθορίζουν ότι μέ δύναμη άνεμου 9 τής κλίμακας «Μπώφορτ» τό μπάλκ κάρριερ τών 30.000 τον. d.w. θά άναπτυσσει ταχύτητα περί τούς 20 κόμβους. Στήν μελετωμένη ύπερατλαντική γραμμή μεταξύ Όλλανδικών λιμένων και Νέας Όρλεάνης με νότια κατεύθυνση κατά τό δυτικό ταξίδι και μέ βόρεια κατεύθυνση κατά τήν έπιστροφή ύπολογίζεται ότι τό σκάφος με συνήθεις συνθήκες άνεμου θά έπιτυγχανεται μία μέση ταχύτητα 12 κόμβων. Από άποψεων πληρώματος, οι ναυπηγοί πιστεύουν ότι 17 άτομα θά είναι άρκετά, περίπου δύο χρηματοποιούνται σήμερα στά παρόμοια δηζελοκινούμενα σκάφη, καθόσον οι κινή-



— Τό δεξαμενόπλοιο «Αϊτόκου Μαρού» κινούμενο μέ τήν βοήθεια τού άνεμου.

30.000 τον. d.w. ένω μιά σουηδική έταιρία τού Γκότεμπουργκ ταυτόχρονα θά άσχοληθεί μέ τήν κατασκευή τού ιστιοπλοϊκού έξοπλισμού.

Τό σκάφος θά έχει μήκος 167 μ., πλάτος 27 μ. και βύθιμα 11,40 μ., ή δέ έπιφανεια τών ιστίων του θά φθάνει τά 12.000 τετρ. μέτρα και τό υψος τού μεγαλυτέρου ιστού τά 85 μέτρα.

«Οπως και στίς μέχρι σήμερα έφαρμογές, τά ιστία θά άνοιγκλείνουν μέ τήν βοήθεια ένως κομπούτερ και ήδη κατασκευάζεται τό πρωτότυπο σέ μεγάλη άναπτυξη γιά νά μελετηθούν οι άντιδράσεις άπό τήν χρηματοποίηση ένως κεντρικού ιστού υψους 85 μέτρων πού άπαιτεται γιά τήν πρώση σκάφους χωρητικότητος 30.000 τον. d.w.

Η Σουηδική έταιρία «Ναβίρε Κάργκο Γκήρ» θά σχεδιάσει τούς χαλύβδινους και τά δέκα διπλά ιστία πού θά άνοιγκλείνουν άνα ζεῦγος. Βρετανική έταιρία έχει ήδη προχωρήσει σέ συζητήσεις μέ τούς Σουηδούς κατασκευαστές γιά τήν προμήθεια τών

σεις τών ιστίων θά έκτελούνται μέ πλήρη αύτοματισμό άπό τήν γέφυρα. Σημειωτέον ότι τό ιαπωνικό μικρό δεξαμενόπλοιο πού προναφέραμε κινείται μέ πλήρωμα 8 άνδρων.

Δύο είναι άκομμ τά πιό ούσιαστικά προβλήματα πού άντιμετωπίζουν οι κατασκευαστές. Πρώτο τό σημαντικό ύψος τών δαπανών γιά τή μελέτη και κατασκευή τών πρωτότυπων, σέ μερική κάλυψη τών όποιων ή Εύρωπαική Κοινότης άπεφάσισε νά διαθέση τά άναλογα ποσά πού ύπολογίζονται σε 5-7 έκατομ. δολλάρια. Δεύτερο, ή έλλειψη σήμερα στοιχείων άπό τούς Νηογνώμονες γιά τήν κίνηση πλοίων μέ ιστία καθόσον οι παλαιότεροι κανονισμοί και σχετική βιβλιογραφία έχουν καταστραφεί πρίν άπό χρόνια.

Θά περιμένουμε λοιπόν τίς έξελίξεις πιστεύοντας ότι κατά τό μέσο τής δεσκετίας πού διανύμεται θά παρουσιασθεί πληθώρα τεχνολογικών έξελίξεων και στόν τομέα τής πρωσεως πλοίων μέ την βοήθεια τών φυσικών στοιχείων τής φύσεως.

ΕΔΟΘΗ Η ΠΡΩΤΗ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΓΙΑ ΜΗΧΑΝΕΣ ΣΟΥΛΤΖΕΡ ΤΗΣ ΣΕΙΡΑΣ RTA SUPERLONG STROKE

Μέσα στίς δύο πρώτες έβδομάδες άπό τής άνακοινώσεως τής παραγωγής άπό τήν Σούλτζερ τής νέας σειράς μηχανών μέ ύπερενισχυμένη διαδρομή έμβολου έδόθη και ή πρώτη παραγγελία γιά τήν τοποθέτηση δύο μηχανών τού τύπου 6RTA58 σέ δύο φορτηγά πολλαπλής χρήσεως 17.000 τον. d.w. πού θά ναυπηγηθούν στήν Γιουγκοσλαβία. Μηχανές ιπποδυνάμεως 9.780 ίππων στίς 105 στροφές/λεπτό, θά κατασκευασθούν άπό τό ναυπηγείο «3ης Μαΐου» τής Ριγιέκας πού είναι και έξουσιοδοτημένοι κατασκευαστές μηχανών Σούλτζερ και ή κατανάλωσή τους σέ πλήρες φορτίο δέν θά έπερνα τά 128 γραμμάρια άνα ίππο προσδίδοντας ύπηρεσιακή ταχύτητα 16,5 κόμβων. Ή παράδοση τού πρώτου φορτηγού σκάφους μέ τήν νέα Σούλτζερ μέ ύπερενισχυμένη διαδρομή έμβολου και χαμηλή κατανάλωση προβλέπεται μέσα στό 1983.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ
BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:
ΜΠΟΥΡΜΑΤΣΕΡ & ΓΟΥΕΤΝ ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς
Τηλ.: 4516.439

Ένοικιαζονται μέ πλήρη κλιματισμόν:
Τό ισόγειον M2 300 και ο ήμιορφος M2 300.

‘Η έξελιξη τοῦ Πειραιῶς σέ ἔθνικό καί διεθνές τραπεζικό κέντρο

Ο οἰκονομολόγος κ. Κ. Θ. Γραμμένος θεωρεῖ ὅτι ὁ Πειραιᾶς μπορεῖ νά γίνει μά ενεργός τραπεζική κυψέλη μέ διασυνδέσεις πρός τίς ἀραβικές χῶρες καί μέ ἄμεση καθημερινή ἐπαφή μέ τίς εὐρωαγορές γιά τήν διοχέτευση τῶν χρηματοδοτικῶν κρουνῶν ὅχι μόνο πρός τήν Ἐμπορική Ναυτιλία ἀλλά καί πρός τόν ἰδιωτικό καί τόν δημόσιο τομέα τῆς οἰκονομίας.

Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ έξελιξεως τοῦ Πειραιᾶ σέ διεθνές καί ἔθνικό τραπεζικό κέντρο ἡταν τό θέμα τῆς ὀμιλίας τοῦ οἰκονομολόγου κ. Κ. Θ. Γραμμένου κατά τήν διάρκεια γεύματος ἐργασίας, τό οποίο διοργάνωσε η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιῶς στής 17 Φεβρουαρίου, στά πλαίσια τῶν ἐκδηλώσεών της μέ ὀμιλητές προσωπικότητες τῆς οἰκονομικῆς καί πολιτικῆς ζωῆς τοῦ τόπου.

Στήν ἐκδήλωση παρευρέθησαν παράγοντες τῆς ναυτιλίας καί τοῦ Πειραιῶς, μεγάλος ἀριθμός πλοιοκτητῶν, ἐκπρόσωποι τῶν Ἑλληνικῶν καί ξένων τραπεζῶν καί ἐκπρόσωποι τοῦ Ἑλληνικοῦ καί ξένου τύπου.

Παραθέτομε κατωτέρω βασικά σημεῖα τῆς ὀμιλίας τοῦ κ. Γραμμένου, ἡ οποία προσέκλεσε, κατά κοινή ὀμολογία, ἐντονού ἐνδιαφέρον καί ἐν συνεχείᾳ εὐρεία συζήτηση μεταξύ τῶν παρευρεθέντων.

Ἀναφέρομενος ὁ κ. Γραμμένος στά νέα πιστωτικά κέντρα εἶπε:

“Η καινούργια γενιά τῶν πιστωτικῶν κέντρων χαρακτηρίζεται ἀπό ἔξειδικευση σέ μιά συγκεκριμένη ἀγορά, ὅταν αὐτή ὑπερέχει ἔναντι τῶν ἄλλων, καί ἀπό ἐντονού ἀνταγωνισμό μεταξύ τῶν διαφόρων τραπεζικῶν ἴδρυμάτων. Μπαχάμες,

Γκουάν ἀποτελοῦν κέντρα καταχωρίσεως τῶν δανείων γιά φορολογικούς λόγους. Τό Μπαχρέϊν κέντρο συλλογῆς καταβέσσεων. Ἡ Σιγκαπούρη ἀποτελεῖ τό κέντρο τῆς διατραπεζικῆς ἀγορᾶς τοῦ Ἀσιατικοῦ δολλαρίου. Ἀντίθετα τό Χόνγκ Κόνγκ ἔχει ἔξελιχθεῖ κυρίως σέ πιστωτικό κέντρο ὅπου συνάπτονται τά δάνεια».

‘Ο ρόλος τοῦ Πειραιᾶ

Γιά τόν ρόλο τοῦ Πειραιᾶ ὁ ὄμιλητής ἐτόνισε:

“Πιστεύω ὅτι οἱ δυνατότητες τοῦ Πειραιᾶ βρίσκονται ὅχι στήν ἀνύπαρκτη ἀκτινοβολία του σάν τραπεζικού κέντρου ἐδωχαρίων ἐργασιῶν μέ φορολογικές ἀπαλλαγές, ἀλλά σάν ἐνεργοῦ τραπεζικῆς κυψέλης, μέ διασυνδέσεις πρός τίς Ἀραβικές χῶρες μέ ἄμεση καί καθημερινή ἐπαφή μέ τίς εὐρωαγορές καί χρηματοδοτικούς κρουνούς στραμμένους ὅχι μόνο στήν Ἑλληνική ναυτιλία, ἀλλά καί πρός τήν ὅποια μονάδα ἰδιωτικοῦ ἡ δημόσιου φορέα, πού μπορεῖ νά δανεισθεῖ σέ συνάλλαγμα καί τέλος καί πρός τό ἰδιό τό Δημόσιο.

Γιά τήν ἐνεργοποίηση αὐτή τοῦ Πειραιᾶ θά πρέπει νά ἀναφερθῶ στούς κύριους παράγοντες ἀπό τούς ὅποιους θά ἔχαρτηθεῖ ἡ ἐπιτυχῆς ὑλοποίηση τῆς. Είναι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία, οἱ ξένες τράπεζες, η σύνδεση τῶν Ἑλληνικῶν τραπεζῶν μέ τήν διατραπεζική ἀγορά τῶν εὐρωνομισμάτων καθώς καί ἡ ἐκπόνηση ἐνός γενικωτέρου κρατικοῦ σχεδίου».

Γιά τόν ρόλο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας στήν ἔξελιξη τοῦ Πειραιᾶ σέ τραπεζικό κέντρο εὐρείας ἀκτινοβολίας εἶπε:

“Οἱ Ἑλληνικές Ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις ἀποτελοῦν τόν κύριο μοχλό γιά τήν ἐφαρμογή τοῦ μοντέλου αὐτοῦ τοῦ Πειραιᾶ, διότι θά ἀποτελέσουν τή γέφυρα

πού θά συνδέσει ὥρισμένες Ἑλληνικές τράπεζες μέ τή διατραπεζική ἀγορά τῶν εὐρωνομισμάτων, ὅπως θά ἀναπτύξω ἀργότερα. Ἐπί πλέον ἡ παρουσία τῶν ξένων τραπεζῶν στή περιοχή τοῦ λιμανιοῦ ὄφελεται ἀποκλειστικά στής Ἑλληνικές ναυτιλιακές ἐταιρίες».

Οι ξένες τράπεζες

‘Ως πρός τίς ξένες τράπεζες ὁ κ. Γραμμένος ἀνέφερε:

“Η σταδιακή μεταβολή τοῦ Πειραιᾶ σέ χώρῳ διασυνδέσεως μέ τίς μεγάλες πιστωτικές ἀγορές, ὅπως τά εὐρωνομισμάτα η τίς Ἀραβικές χῶρες, θά ἐνσυχθεῖ σημαντικά ἀπό τήν ἐδῶ παρουσία ὅλων ἐκείνων τῶν διεθνῶν τραπεζῶν, οἱ ὅποιες πρωταγωνιστοῦν στήν διατραπεζική ἀγορά τῶν εὐρωνομισμάτων καί χαίρουν τής ἐμπιστοσύνης τῶν φιλύποπτων Ἀράβων καταθετῶν».

‘Αφού ἀνεφέρθη στούς παράγοντας τής τραπεζικῆς διεθνοποιήσεως κατέληξε:

“Ομως ἡ ἀπόφαση ἐγκαταστάσεως ἔξαρτάται καί ἀπό τά κίνητρα. ‘Αν ὅμως δεχθούμε ὅτι ὁ βασικός στόχος τῶν ξένων τραπεζῶν στόν Πειραιᾶ είναι οἱ ναυτιλιακές ἐταιρίες, ἔ, λοιπόν δέν βλέπω γιατί θά ἐπρεπε νά χάνουμε φόρους εἴτε μέ τή μέθοδο τῆς καταχωρήσεως τῶν δανείων σέ ἄλλα κέντρα, εἴτε μέ τή συμμετοχή τραπεζῶν, πού δέν ἔχουν πιστωτικές μονάδες ἐδῶ, σέ τραπεζικά συνδικάτα γιά χρηματοδότηση ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν ἐγκατεστημένων στόν Πειραιᾶ, εἴτε λόγω τῆς ἀποφάσεως 238/79 τῆς ΝΕ. ‘Αντί δὲν αὐτῶν μήπως θά ἡταν λογικώτερο νά μειωθεῖ κατά ἔνα ποσοστό ὁ φόρος γιά τά τραπεζικά ναυτιλιακά κέρδη σέ ξένο νόμισμα, ὥστε νά πάφουμε νά προσελκύουμε ιπτάμενες τράπεζες καί ἀόρατα δάνεια καί νά διευκολύνουμε τή περαιτέρω ἐγκατάσταση ἐδῶ ἀξιόλογων τραπεζικῶν

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ “DIOSKUROI” LONDON E.C.3
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 - 480.5611. ΤΕΛΕΞ: 885651 RANDK G.

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

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

μονάδων; Μήπως άκομη θά έπρεπε νά έπαναξετασθεί ή άπόφαση 238/79 της Νομιματικής Έπιτροπής με στόχο τήν διευκόλυνση τών ξένων τραπεζών που έχουν σοβαρές προθέσεις γιά έξωχώριες έργασίες;».

'Η άγορά εύρωνομισμάτων

'Αναφερόμενος στήν σταδιακή διασύνδεση τών έλληνικών τραπεζών μέτην άγορά τών εύρωνομισμάτων έτονισε:

«'Η διπλή και συνεχής παρουσία τών έλληνικών τραπεζών στίς άγορές της εύρωπίστεως σάν δανειστές και δανειζόμενοι κρίνεται άναγκαία τόσο γιά τή δημιουργία και σύσφιξη τών διατραπεζικών σχέσεων όσο και γιά τόν καθορισμό εύνοϊκοτέρων έπιτοκίων η τιμών (στήν άγορά συναλλάγματος).

Φυσικά τό κύριο άντικείμενο είναι ή έξεύρεση δανειακών κεφαλαίων σέ ξένο νόμισμα, τά όποια θά έπαναδανείζονται στή διαμορφωμένη ναυτιλιακή άγορά ζητήσεως κεφαλαίων τού Πειραιά. Δηλαδή τό άντικείμενο δανεισμού, ή ναυτιλία, γίνεται και μοχλός έκτιναξεως τών, 'Έλληνικών τραπεζών στίς διατραπεζικές άγορές της εύρωπίσεως. Καί οι συνέπειες: 'Εκτός από τήν αύξηση τών κερδών, τή διεύρυνση τού φάσματος τών έργασιών, τή βελτίωση τής ποιότητας τών τραπεζικών τους ύπηρεσιών, τήν έκπαιδευση στελεχών σέ περιβάλλον ύψηλής λειτουργίας και τραπεζικού έπιπέδου οί 'Έλληνικές τράπεζες θά γίνουν άνταγωνιστικότερες έναντι τών ξένων και έπι πλέον θά είναι σέ θέση νά διασυνδέσουν και οι ίδιες τμήματα τής 'Έλληνικής οικονομίας μέ ξένες κεφαλαιακές άγορές.

'Η πρακτική και οι στατιστικές τών εύρωαγορών είναι ύπέρ τών έλληνικών τραπεζών, διότι έμφανίζεται μεγαλύτερη έξαρτηση τών μικρών τραπεζών και θσων διευρύνουν ραγδαία τίς έργασίες τους από τίς εύρωαγορές, ένώ είναι μικρότερη τών μεγάλων τραπεζών, διότι ή πελατειακή τους βάση καταθέσεων εί-

ναι αισθητώς εύρυτερη».

'Ο άντικτυπος στήν Οικονομία

'Εξετάζοντας τόν εύμενή άντικτυπο, τόν όποιον θά είχε γιά τήν έλληνική οικονομία ή έξελιξη τού Πειραιώς σέ διεθνές και έθνικό τραπεζικό κέντρο ο δημιούργησης έτονισε:

«'Η άναδιάρθρωση αύτή τού έλληνικού τραπεζικού χώρου, μέσω τού Πειραιά, θά έχει σάν συνέπεια τή δραστηριοποίηση τής 'Έλληνικής οικονομίας κατόπιν κινητοποιήσεως δανειακών κεφαλαίων σέ ξένο νόμισμα. Προχθές άκομη διαβάσαμε ότι τό 'Έλληνικό Δημόσιο θά δανειοδοτηθεί από τίς άγορές τής εύρωπίστεως μέ 400 έκ. δολλάρια. 'Άλλα γιατί τάχα ή έξεύρεση τών δανειακών κεφαλαίων και ή καταχώρησή τους νά γίνονται στό έξωτερικό και νά μή γίνονται μελλοντικά στό δικό μας πιστωτικό κέντρο, τόν Πειραιά, όπου και ή άξιολόγηση, έπιτόπια και ούσιαστικά καθημερινή, τής πιστοληπτικής έπιφανειας τής χώρας μας θά είναι πιό άντικειμενική; 'Εκτός βεβαίως άν έφαρμόζεται τό «καλλίτερα νά μᾶς άκουνε παρά νά μᾶς βλέπουν».

'Άλλα και γιά τόν ίδιωτικό τομέα τά ίδια θά είχα νά πώ. Σέ μιά έποχή όπου τά δραχμικά κεφάλαια είναι άπαραιτητα γιά τήν άναδραστηριοποίηση τών 'Έλληνικών προβληματικών έπιχειρήσεων, θά ήταν πράξη συνέσεως ή προσπάθεια διασυνδέσεως τών καινούργιων συναλλαγματοφόρων projects μέ χρηματοδοτικούς δργανισμούς έγκατεστημένους στόν Πειραιά, 'Έλληνικούς και ξένους».

Κρατική δραστηριοποίηση

'Εν συνεχεία ό δημιούργησης άνεφέρθη στήν άναγκη έντονου δραστηριοποίησεως τού κράτους γιά τήν ύλοποίηση τού σχεδίου και τήν δημιουργία σωστής ύποδομής και έτονιες:

«Συνεπώς μεταξύ τών άλλων δομικών μεταβολών στό πιστωτικό μας χώρο θά πρέπει νά διασφαλίσουμε, φρονώ, τήν όρθότητα και τήν καταληλότη-

τα τής έπενδυτικής άποφάσεως, ώστε νά μή καταλήγουμε σέ προβληματικές έπιχειρήσεις. Θά πρέπει, δηλαδή, νά κατευθυνθούν οι προσπάθειες γιά τή δημιουργία μιάς εύρειας κλίμακας τεχνοκρατικού δυναμικού τόσο στό δημόσιο όσο και στόν ίδιωτικό τομέα, άλλα δημοσήποτε και στόν τραπεζικό χώρο.

'Η ίδρυση τομέως Πανεπιστημιακού έπιπέδου μέ άντικείμενο τήν χρηματοδότηση, τά τραπεζικά και τίς άσφαλειες είναι μιά σκόπιμη ένέργεια πρός τήν κατεύθυνση αύτής».

Συμπερασματικά, τό κράτος μέ τή δημιουργία μιάς όμάδας ύπαγόμενης άπ' εύθειας στό Πρωθυπουργό ή τόν 'Υπουργό Συντονισμού θά πρέπει νά άναλάβει τήν έκπόνηση σφαιρικού σχεδίου δράσεως πού θά καλύπτει όλες τίς συνδεόμενες ύπηρεσίες μέ τό τραπεζικό κέντρο τού Πειραιά, ώστε έκεινες πού δέν ύπάρχουν νά ίδρυθούν και θσων ύπάρχουν νά βελτιωθεί ή άποδοτικότητά τους. Κατ' αύτό τόν τρόπο άντικείμενο άναλύσεως θά άποτελέσουν οι τράπεζες, 'Έλληνικές και ξένες, οι ναυπηγεπισκευαστικές μονάδες, αύτός ο τόσο ένδιαφέρων και έλπιδοφόρος τομέας, ή άσφαλιστική άγορά, οι ναυλωτές και τό Κέντρο Ναυλώσεων, οι τηλεπικοινωνίες, πού έμφανως πλέον ύστερούν σέ άποδοση, οι ταχυδρομικές ύπηρεσίες, τά Δικαστήρια, και όλες οι 'Αρχές μέ τίς άποιες έρχεται σέ έπαφή ο τραπεζοναυτιλιακός Πειραιάς».

Τέλος ό κ. Γραμμένος κατέληξε:

«Στήν άντιμετώπιση τού τρίπτυχου 'Πειραιά, ναυτιλία, τράπεζες (έλληνικές και ξένες) πρέπει νά πρυτανεύσει τό έθνικό μας συμφέρον. Πάνω από όλα δημιουργήσεται νά ξεπεράσουμε τόν όποιο συναισθηματισμό, νά άποκλείσουμε τό ένδεχθμενο όποιαςδήποτε έκμεταλλεύσεως και νά άντικρύσουμε τό πρόβλημα σ' όλες του τίς προεκτάσεις μέ τή ψυχραιμία τής λογικής. Σάς εύχαριστώ γιά τήν προσοχή σας».

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Δύο πρόσφατες ένδιαφέρουσες έξελίξεις στήν Ἀγγλική Δικονομία

Toū κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΛΑΖΑΡΑΤΟΥ, Δικηγόρου, LL.M., M. PHIL.

Τήν 1.1.1982 ἄρχισε νά ίσχυε ὁ καινούργιος Ἀγγλικός νόμος γιά τήν ὁργάνωση καὶ λειτουργία τῶν ἀνωτέρων δικαστηρίων (SUPREME COURT ACT, 1981). Στό ἐκτεταμένο κείμενό του περιλαμβάνονται καὶ ἀλλαγές σέ δύο θέματα πού ἔνδιαφέρουν γενικά τήν ἑλληνική ναυτιλία καὶ πού ἔχουν στό παρελθόν ἀπασχολήσει τίς στῆλες τοῦ περιοδικοῦ:

Νόμος περί Διαιτησίας

Τό ἄρθρο 148 τοῦ νέου νόμου τροποποιεῖ τά ἄρθρα 1 καὶ 2 τοῦ περί Διαιτησίας Νόμου 1979. Ἡ τροποποίηση αὐτή ἔχει σάν συνέπεια τήν ἀνάγκη προηγούμενης ἀπόφασης/ἀδειας τοῦ πρωτόδικου δικαστηρίου προκειμένου νά:

(α) Νά ἐφεσιβληθεῖ στό Ἐφετεῖο τοῦ πρωτοδικείου περί ἀποδοχῆς ἢ ὅχι ἐφέσεως κατά ἀποφάσεως διαιτητῶν, καὶ

(β) νά ἐφεσιβληθεῖ στό Ἐφετεῖο ἀπόφαση τοῦ πρωτοδικείου περί ἔξετάσεως ἢ ὅχι προδικαστικοῦ νομικοῦ θέματος πού γεννήθηκε κατά τήν διάρκεια τής διαιτησίας.

Τά ἀνωτέρω ἐφαρμόζονται σέ ἀποφάσεις τοῦ πρωτοδικείου πού δημοσιεύτηκαν μετά τήν 1.1.1982. Ὁ προφανῆς σκοπός τῆς νέας διαιδικασίας είναι νά ἀπαλλάξει τό Ἐφετεῖο ἀπό τόν φόρτο ἀσκοπων ἡ ἀνεδαφικῶν ἐφέσεων. Ἀλλά ἀπό τήν ἀλλη πλευρά δημιουργεῖται ἀκόμα ἓνα σκαλοπάτι μέχρι τήν ἔκδοση ὁριστικῆς καὶ τελεσίδικης ἀπόφασης σέ μιά ὑπόθεση πού παραπέμφθηκε στήν διαιτησία μόνο καὶ μόνο γιά νά μή πέσει στόν λαβύρινθο τῶν δικαστηρίων.

Σέ δσους ἔχουν φυλάξει τό ἀξιόλογο ἄρθρο τοῦ κ. Φ. Δημητρίου («NAYTIKA XRONIKA», τ. 1105/864, 15.6.81 καὶ τ. 1106/865, 1.7.81 «Ἐλεγχος τῶν δικαστηρίων ἐπί τῆς διαιτησίας καὶ αἱ τελευταῖαι νομοθετικαὶ μεταρρυθμίσεις ἐν Ἀγγλίᾳ») συνιστᾶται νά σημειώσουν τίς ἀλλαγές αὐτές.

Mareva Injection

Στό σχετικό ἄρθρο μας («NAYTIKA XRONIKA» τ. 1110/869, 1.9.81) εἰχαμε ἐκφράσει τήν ἀποψη ὅτι ὁ δραστικός περιορισμός τῆς ἀτομικῆς ἐλευθερίας πού συνεπάγεται ἡ λήψη

προσωρινῶν μέτρων τύπου MAREVA θά ἔπειτε νά καλυφθεῖ νομοθετικῶς γιατί δέν ἀρκοῦσε ἡ νομολογιακή κάλυψή του. Πράγματι τό ἄρθρο 37 (3) τοῦ καινούργιου νόμου προβλέπει ὅτι τό δικαστήριο ἔχει τήν εὐχέρεια νά διατάξει προσωρινά μέτρα γιά τήν μή ἀπομάκρυνση ἀπό τήν περιοχή τῆς δικαιοδοσίας του περιουσιακῶν στοιχείων σέ δλες τίς περιπτώσεις πού τό δικαστήριο πιστεύει ὅτι είναι δίκαιο ἡ συμφέρον.

Ο καινούργιος νόμος, μάλιστα, λύνει καὶ τό σχετικά ἀμφισβητούμενο θέμα τῆς ὑπηκοότητας ἡ τῆς νομικῆς ἔδρας τοῦ καθ' οὐ προβλέποντας ὅτι τά προσωρινά μέτρα αὐτοῦ τοῦ τύπου μπορεῖ νά στρέφονται καὶ κατά μή κατοίκων ἡ διαμενόντων ἡ καὶ μόνο παρευρισκομένων στήν περιοχή δικαιοδοσίας τοῦ δικαστηρίου.

Κλείνοντας τό σημείωμα αὐτό πρέπει νά ἀναφέρουμε ὅτι ὁ καινούργιος νόμος (ἄρθρα 20-24) κωδικοποιεῖ μέσα σαφήνεια τίς ἀρμοδιότητες τῶν δικαστηρίων σέ θέματα ναυτικοῦ δικαίου.

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, 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

Ναυτική Νομολογία

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Πρόεδρος: Π. Μουρουδέλης

Εισηγητής: Θ. Παπαεμμανούηλ

Δικηγόροι: Χ. Κοσκινᾶς, Δ. Κούγιας

Θαλάσσια μεταφορά — Απώλεια τοῦ φορτίου λόγω ιδιοποιήσεων, πωλήσεως αὐτῶν στήν Έλλάδα καὶ παραδόσεως σὲ τρίτο στήν ἀλλοδαπή — Αποζημίωση τοῦ παραλήπτη ἀπό τὸν ἀσφαλιστή — Ασφαλιστική ὑποκατάσταση — Συρροή ἐνδοσυμβατικῆς καὶ ἔξωσυμβατικῆς εὐθύνης — Εδόθην χωρίου τοῦ πλοίου καὶ ἀφοπλιστή — Δίκαιο ρυθμίζον τὴν σύμβαση θαλάσσιας μεταφορᾶς (ναύλωση), τὴν εὐθύνην τοῦ ἀποκτώντος περιουσίας ἡ ἐπιχειρηση, τὴν σύμβαση ἐκχωρήσεως, τὸ ἀδίκημα καὶ τὴν συρροή ἐνδοσυμβατικῆς καὶ ἔξωσυμβατικῆς εὐθύνης — Μετασυμβατικός καθορισμός τοῦ ἐφαρμοστέου δικαίου.

Ἄν ο σχεδιασμός καὶ ἡ ἀπόφαση τῆς υπεξαιρέσεως τοῦ φορτίου ἔγιναν στὸν Έλληνικό χώρῳ μὲ τὴν προσέγγιση τοῦ πλοίου σὲ Ἑλληνικὸν λιμάνι καὶ τὴν κατεύθυνση αὐτοῦ κατόπιν σὲ τόπο διάφορο ἀπό ἑκεῖνο τοῦ ἀρχικοῦ προορισμοῦ, ἐφαρμόζεται τὸ Ἑλληνικό δίκαιο ὡς τὸ δίκαιον τοῦ τόπου ποὺ ἔγινε κατὰ τὴν κύρια σημασία της ἡ ἀδίκη πράξη. Τὸ δίκαιο αὐτὸ θά καθορίσει ἐπίσης ποιά ἡ ἀπρορή τῆς συμβατικῆς εὐθύνης στὴν ἔξωσυμβατική.

Ἐπειδή, διὰ τῆς ὑπὸ κρίσιν ἀγωγῆς, ὡς αὐτῇ διὰ τῶν προτάσεων τῆς ἐναγούσης παραδεκτῶς δημικρινίσθη, συνεπληρώθη κατά ιστορικὸν τῆς καὶ περιωρίσθη περαιτέρω κατά τὸ αἰτητικόν της εἰς ἐν μέρει καταψηφιστικήν καὶ ἀναγνωριστικήν τοιαύτην, ιστορεῖται, διτ., τὴν 14-8-1979, ὑπὸ τῆς ἐν Βιέννη Αὐστρίας ἐδρευόσης ἐταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «I.T.», εἰς τὸν λιμένα ΡΙΓΙΕΚΑ Γιουγκοσλαβίας, ἐφορτώθη ἡ ἀντὴ ποσότης ξυλείας ἐπὶ τοῦ ὑπὸ Κυπριακὴν σημαίαν πλοίου «B», οὗτον κυρίᾳ μὲν ἡτο (τότε) ἡ τύποις ἐν Λευκωσίᾳ Κύπρου καὶ πράγματι ἐνταῦθα ἐδρεύουσα πρώτῃ τῶν ἐναγούμενων ἐταιρῶν, ἀφοπλιστής δέ ὁ Ἑλλην καὶ κάτοικος Πειραιῶς δεύτερος ἐναγόμενος, πρός μεταφοράν της εἰς Τζένταν Σαουδικῆς Ἀραβίας, ἐκδοθεισῶν ἡμά τῶν οἰκείων φορτωτικῶν εἰς διαταγήν, νόμιμος κομιστής τῶν ὄποιων κατέστη ὁ εἰς Τζένταν Σαουδικῆς Ἀραβίας ἐδρεύων οἶκος «N.D.», δοτικοὶ καὶ ἡτο κύριος τοῦ φορτίου τούτου ἡ ἀγορᾶς παρά τῆς φορτωτρίας. Ὁτι, ἀποπλεύσαν τὸ πλοίον ἐκ τοῦ λιμένος τῆς φορτωσέως του, τὴν 16-8-1979, ἀντὶ νά κατευθύνθη εἰς τὸν ἄνω λιμένα τοῦ προορισμοῦ του, κατηγορήθη εἰς τὸν Ἑλληνικὸν λιμένα τῆς

Πύλου, ἐνθα καὶ ἐπωλήθη τὴν 27-8-79 πρός τὴν ἐν Λευκωσίᾳ Κύπρου ἐδρεύουσαν ἐταιρίαν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «T», ἥτοι τὴν τρίτην τῶν ἐναγούμενων, διά συμβάσεως καταρτισθείσης ἐνταῦθα, ἐνθα ἡ τελευταία ἀντιπροσωπεύεται ὑπὸ τοῦ ἐνταῦθα πράκτορός της καὶ ἀντικλήτου της «N.P.» μετονομασθέν ἡμά εἰς «S.F.». Ὁτι, ἀκολούθως, ἀποπλεύσαν τὸ πλοίον ἐκ Πύλου τὴν 1-9-79, ὠδηγήθη, ἀντὶ τοῦ λιμένος προορισμοῦ του, εἰς Λιθανον, ἐνθα καὶ παρεδόθη τὸ φορτίον εἰς μή νομιμοποιουμένους παραλήπτας, ἀπολεσθέν οὕτως ἐν δλω καὶ ζημιωθέντος ἐντεῦθεν τοῦ νομίμου ἡ δισθογραφήσεως κομιστοῦ τῶν φορτωτικῶν καὶ δι' ἀυτῶν νομιμοποιουμένουρ ὡς ἄνω παραλήπτου κατά τὸ ἐν αὐτῇ χρηματικὸν ποσόν, λαμβανομένης ὑπὸ δψιν τῆς ἀξίας τὴν ὄποιαν, ἔνδεια τοῦ ἀυτοῦ εἶδους καὶ τῆς αὐτῆς ποιότητος πρός τὴν ἀπολεσθεῖσαν, εἰχεν τὴν εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ τῆς κατὰ τὸν χρόνον, καθ' ὃν ἦδε νά γίνη ἡ ἐναρξις τῆς ἐκφορτώσεως της. Ὁτι πάντα ταῦτα ἐγένοντο πρός τὸν σκοπὸν τῆς ιδιοποίησεως τοῦ φορτίου παρά τὸν ἐναγούμενον, ὑπὸ κοινού δόλου κινηθέντων, τῆς παρανόμου ταύτης πράξεως τῶν ἐκδηλωθείσης κατά τὴν κυρίαν σημασίαν τῆς εἰς τὸν Έλληνικὸν λιμένα τῆς Πύλου, καὶ διτὶ ἐν Γιουγκοσλαβίᾳ ἐδρεύουσαν ἐποχρέωσις (Μαριδάκης Ι.Δ.Δ. παρ. 34, Κρίσπη-Νικολετοπούλου Ἐνοχαὶ ἐκ συμβάσεως κατά τὸ Ι.Δ.Δ. παρ. 12, Α.Π. 648/1969 ΝοΒ 18 533). Ἐξ ἄλλου, ἐν περιπτώσει μεταβιβάσεως περιουσίας ἡ ἐπιχειρήσεως ὡς οἰκονομικῆς ἐνότητος ἡ ὑπαρξίς ἡ ὅχι εὐθύνης καὶ ἐν καταφατικῇ περιπτώσει ἡ ἐκτασίας αὐτῆς διά τὰ βαρύνοντα αὐτάς χρέη θά κριθῆ κατά τὸ δίκαιον τὸ διέπον τὴν σύμβασιν διά τῆς ὄποιας ἀναλαμβάνεται ἡ πρός μεταβιβάσιν ὑποχρέωσις (Μαριδάκης Ι.Δ.Δ. II 35 σελ. 48, Π. Πρ. Πειρ. 290/73 Ε.Ν.Δ. 1154, Μ. Πρ. Πειρ. 2351/73 Ε.Ν.Δ. 2. 132 Π.Πρ. Πειρ. 216/76 Ε.Ν.Δ. 4-360, 2629/76 Ε.Ν.Δ. 5.138). Περαιτέρω, κατά τὴν δρθοτέραν ἀποψιν, ἐπί ἐκχωρήσεως αἱ μεταξὺ τοῦ ἐκδοχέως καὶ τοῦ ὄφειλέτου σχέσεις ρυθμίζονται κατά τὸ δίκαιον τὸ διέπον τὴν ἐκχωρουμένην ἀπαίτησιν (Μαριδάκη, ἔνθ. ἀνωτ. παρ. 35 σελ. 45, Μεταλληνοῦ, Ἡ ἐκχώρησις κατά τὸ 1.Δ.Δ., σελ. 56, Κρίσπη-Νικολετοπούλου Ἐνοχαὶ ἐκ συμβάσεως σελ. 148, Τούση Γεν. Ἀρχαι παρ. 16 σημ. I σελδ. 162), ἐνώ περι τοῦτον ἡ ὑπὸ τοῦ τρίτου ίκανοποίησις τοῦ δανειστοῦ συνεπάγεται αὐτοδικαίως ὑποκατάστασιν τοῦ τρίτου εἰς τὰ δικαιώματα ἐκείνου καὶ συνεπώς ἐκ τοῦ νόμου ἐκχώρησιν τῆς ἀπαίτησεως, κρίνεται ὑπὸ τοῦ δίκαιου τοῦ διέποντος τὴν ἐννομον σχέσιν, βάσει τῆς ὄποιας ὁ τρίτος ίκανοποεῖ τὸν δανειστὴν (Μαριδάκης, ἔνθ. ἀνωτ. παρ. 35 σελ. 47, Τούση, ἔνθ. ἀνωτ.). Ἐτέρωθεν, κατά τὸ ἀρθρον 26 τοῦ Α.Κ., αἱ ἐνοχαὶ ἡ ἀδικήματος διέπονται ὑπὸ τοῦ δίκαιου τῆς Πολιτείας, ἐνθα διεπράχθη τὸ ἀδίκημα, κατά τὴν κρατούσαν δέ ἀποψιν, ἐάν τὰ γεγονότα, ἀτινα συνθέτουν τὴν ἀδικον πρᾶξιν, ἔλαβον χώραν εἰς πλειόνας πολιτείας, ἡ πρᾶξις θεωρεῖται ὡς τελεσθεῖσα εἰς τὴν Πολιτείαν εἰς τὴν ὄποιαν αὐτῇ ἐκδηλοῦται κατά τὴν κυρίαν σημασίαν τῆς (Μαριδάκη I.Δ.Δ. τόμ. A' παρ. 31 III, Τούση, Γεν. Ἀρχ. παρ. 16 σημ. 3, σελ. 164 βλ. περὶ τῶν διαφόρων ἀπόψεων καὶ Τενεκίδου-Φραγκοπούλου. Ἡ ἀδικοπραξία κατά τὸ Ι.Δ.Δ. σελ. 83 ἐπ. Π.Πρ. Πειρ. 907/74 Ε.Ν.Δ. 365, contra Π. Πρ. Πειρ. 699/78 Ε.Ν.Δ. 6 215 (πλειοψ.). Ωσαύτως κατά τὸ

δι' ἀποφάσεως κηρυσσομένης προσωρινῆς ἑκτελεστῆς. Ὅποκειται δηλονότι ιδιωτικοῦ διεθνοῦ δικαίου διαφορά, ἀνακύπτοντος ἐντεῦθεν θέματος ἐφαρμοστέου ούσιαστικοῦ δικαίου.

Ἐπειδή, κατ' ἄρθρον 25 τοῦ Α.Κ., αἱ ἐνοχαὶ ἐκ συμβάσεως, ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ δίκαιου, εἰς δ τὰ μέρη ὑπεβλήθησαν, καὶ ἐν ἐλλείψει τούτου, ἐφαρμόζεται τὸ ἐξ δλων τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ἀρμόδιον εἰς τὴν σύμβασιν δικαιον. Ἐκ τῆς διατάξεως ταύτης σαφῶς προκύπτει, διτ., ἐπί ἐνοχικῆς ἐκ συμβάσεως σχέσεως, συνδεομένης πρός πλειόνας ἐννομούς τάξεις, ἡ θέλησις τῶν μερῶν πρωτίστως καθορίζει, κατ' ἐπιλογὴν τοῦ νόμου, τὸ δίκαιον ποίας Πολιτείας ἐκ τῶν συνδεομένων πρός τὴν σχέσιν θά καταλάβῃ καὶ θά ρυθμίσῃ ταύτην, μόνον ἐάν τὰ μέρη οὐδεμίαν ἐξέφρασαν βούλησιν περὶ τοῦ ἐφαρμοστέου δικαίου, ἐφαρμόζεται τὸ ἐξ δλων τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν, ὑφ' ἄς συνηγόρησε, ἡ σύμβασις, ἀρμόδιον δικαιον (Μαριδάκης Ι.Δ.Δ. παρ. 34, Κρίσπη-Νικολετοπούλου Ἐνοχαὶ ἐκ συμβάσεως κατά τὸ Ι.Δ.Δ. παρ. 12, Α.Π. 648/1969 ΝοΒ 18 533). Ἐξ ἄλλου, ἐν περιπτώσει μεταβιβάσεως περιουσίας ἡ ἐπιχειρήσεως ὡς οἰκονομικῆς ἐνότητος ἡ ὑπαρξίς ἡ ὅχι εὐθύνης καὶ ἐν καταφατικῇ περιπτώσει ἡ ἐκτασίας αὐτῆς διά τὰ βαρύνοντα αὐτάς χρέη θά κριθῆ κατά τὸ δίκαιον τὸ διέπον τὴν σύμβασιν διά τῆς ὄποιας ἀναλαμβάνεται ἡ πρός μεταβιβάσιν ὑποχρέωσις (Μαριδάκης Ι.Δ.Δ. II 35 σελ. 48, Π. Πρ. Πειρ. 290/73 Ε.Ν.Δ. 1154, Μ. Πρ. Πειρ. 2351/73 Ε.Ν.Δ. 2. 132 Π.Πρ. Πειρ. 216/76 Ε.Ν.Δ. 4-360, 2629/76 Ε.Ν.Δ. 5.138). Περαιτέρω, κατά τὴν δρθοτέραν ἀποψιν, ἐπί ἐκχωρήσεως αἱ μεταξὺ τοῦ ἐκδοχέως καὶ τοῦ ὄφειλέτου σχέσεις ρυθμίζονται κατά τὸ δίκαιον τὸ διέπον τὴν ἐκχωρουμένην ἀπαίτησιν (Μαριδάκη, ἔνθ. ἀνωτ. παρ. 35 σελ. 45, Μεταλληνοῦ, Ἡ ἐκχώρησις κατά τὸ 1.Δ.Δ., σελ. 56, Κρίσπη-Νικολετοπούλου Ἐνοχαὶ ἐκ συμβάσεως σελ. 148, Τούση Γεν. Ἀρχαι παρ. 16 σημ. I σελδ. 162), ἐνώ περι τοῦτον ἡ ὑπὸ τοῦ τρίτου ίκανοποίησις τοῦ δανειστοῦ συνεπάγεται αὐτοδικαίως ὑποκατάστασιν τοῦ τρίτου εἰς τὰ δικαιώματα ἐκείνου καὶ συνεπώς ἐκ τοῦ νόμου ἐκχώρησιν τῆς ἀπαίτησεως, κρίνεται ὑπὸ τοῦ δίκαιου τοῦ διέποντος τὴν ἐννομον σχέσιν, βάσει τῆς ὄποιας ὁ τρίτος ίκανοποεῖ τὸν δανειστὴν (Μαριδάκης, ἔνθ. ἀνωτ. παρ. 35 σελ. 47, Τούση, ἔνθ. ἀνωτ.). Ἐτέρωθεν, κατά τὸ ἀρθρον 26 τοῦ Α.Κ., αἱ ἐνοχαὶ ἡ ἀδικήματος διέπονται ὑπὸ τοῦ δίκαιου τῆς Πολιτείας, ἐνθα διεπράχθη τὸ ἀδίκημα, κατά τὴν κρατούσαν δέ ἀποψιν, ἐάν τὰ γεγονότα, ἀτινα συνθέτουν τὴν ἀδικον πρᾶξιν, ἔλαβον χώραν εἰς πλειόνας πολιτείας, ἡ πρᾶξις θεωρεῖται ὡς τελεσθεῖσα εἰς τὴν Πολιτείαν εἰς τὴν ὄποιαν αὐτῇ ἐκδηλοῦται κατά τὴν κυρίαν σημασίαν τῆς (Μαριδάκη I.Δ.Δ. τόμ. A' παρ. 31 III, Τούση, Γεν. Ἀρχ. παρ. 16 σημ. 3, σελ. 164 βλ. περὶ τῶν διαφόρων ἀπόψεων καὶ Τενεκίδου-Φραγκοπούλου. Ἡ ἀδικοπραξία κατά τὸ Ι.Δ.Δ. σελ. 83 ἐπ. Π.Πρ. Πειρ. 907/74 Ε.Ν.Δ. 365, contra Π. Πρ. Πειρ. 699/78 Ε.Ν.Δ. 6 215 (πλειοψ.). Ωσαύτως κατά τὸ

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ, ΑΡΙΣΤΟΥΧΟΣ, ΗΛΙΚΙΑΣ 29 – 35 ΕΤΩΝ,
ΔΙΑ ΘΕΣΙΝ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΩΤΗΤΕ ΓΡΑΠΤΩΣ: ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΝ, Τ.Θ. 127, ΠΕΙΡΑΙΑΣ.

δίκαιον τοῦτο κρίνονται αἱ προϋποθέσεις; τὸ περιεχόμενον καὶ ἡ ἑκτασὶς τῆς εὐθύνης τοῦ ὑπαίτιου, ὡς καὶ περὶ τοῦ ἕαν καὶ εἰς τίνας περιπτώσεις εὐθύνονται καὶ τρίτα, πλὴν τοῦ δράστου, πρόσωπα (Μαριδάκης, ἐνθ' ἀνωτ., παρ. 31 σελ. 488, Κοκκίνη-Ιατρίδου, Ἡ ναυλωσις κατά τὸ Ι.Δ.Δ., σελ. 172 ἐπ., Τενεκίδου-Φραγκοπούλου ἐνθ. ἀνωτ.), ὡς καὶ ἡ εὐθύνη τοῦ νομικοῦ προσώπου ἐκ τῶν ἀδίκων πράξεων εἰς τὰς ὁποίας ὑπέπεσε τὸ δργανον κατά τὴν ἑκτέλεσιν τῶν ἀνατεθειμένων εἰς αὐτὸν καθηκόντων (Μαριδάκη, ἐνθ' ἀνωτ. παρ. 29 VII σελ. 451).

Τέλος εἰς ᾧς περιπτώσεις τά αὐτά πραγματικά περιστατικά συνιστοῦν παραβιαστῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων, συνάμα δὲ καὶ ἀδικοπραξίαν, τὸ δίκαιον τῆς Πολιτείας, ἔνθα διεπράχθη τὸ ἀδίκημα, καθορίζει ἔαν υφίσταται συρροή ἀξιώσεων παραλλήλων ἀσκούμενων καὶ τίς ἡ ἐπιρροή τῆς συμβατικῆς εὐθύνης ἐπὶ τῆς ἔξωδικαιοπρακτικῆς τοιαύτης (Μαριδάκης ἐνθ' ἀνωτ., παρ. 31, Τενεκίδου - Φραγκοπούλου, ἐνθ' ἀνωτ. σελ. 146, Κοκκίνη-Ιατρίδου ἐνθ' ἀνωτ. σελ. 139 καὶ 179). Ἐν προκειμένῳ ἡ ἐνάγουσα καὶ οἱ δύο πρῶτοι τῶν ἐναγομένων, εἰς οὓς καὶ ἀποδίδεται ἡ εὐθύνη ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, πρός στήριξιν τῶν σχετικῶν ισχυρισμῶν τῶν ἐπικαλοῦνται τὸ Ἑλληνικόν δίκαιον, συνομολογοῦντες οὕτως, διτά μέρη συνεφώνησαν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ δικαίου τοῦτου ὑπό τὴν ἐν ἄρθρῳ 25 ἐδ. α' τοῦ Α.Κ. ἐννοιαν (πρθ βλ. Ε.Α. 1502/69 Ἀρμ. 22.22 Μαριδάκης Ι.Δ.Δ. ἔκδ. Β' τόμ. Β' παρ. 34 σελ. 27, 28 σημ. 17, Εὔρυγένης ἐν Ἀρμ. 12.172). Ὁθεν, ἐφαρμοστέον κατά ταῦτα ἥτοι κατά τὴν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως ἐπικαλούμενην εὐθύνην τῶν ἐναγομένων, τυγχάνει τὸ ἐλληνικόν δίκαιον. Τὸ δίκαιον τοῦτο εἶναι ὡσαύτως ἐφαρμοστέον ὡς πρός τὴν ἐπικαλούμενην ἀδικοπραξίαν ταῦτην καὶ τὴν ἐντεθέν εὐθύνην ἐνός ἑκάστου τούτων, ἐφ' ὅσον, κατά τὰ ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐκτιθέμενα καὶ ὑπό τῶν παρόντων ἐναγομένων συνομολογοῦμενα, ἀσχέτως δι' ἄν αὐταὶ ἀρνοῦνται τὴν εἰδικήν των εὐθύνην ἀποδίδοντες αὐτήν εἰς τὴν ἀπολειπομένην τρίτην ἐναγομένην, ἐν Ἑλλάδι ἐσχεδιάσθη καὶ ἐλήφθη ἡ ἀπόφασις διά τὴν ὑπεξαίρεσιν τοῦ φορτίου, ἐπὶ ἐλληνικοῦ δὲ χώρου, ἥτοι εἰς τὰ περὶ τὴν Πύλον χωρικά ὕδατα τῆς Ἑλλάδος ἐξεδήλωθη αὕτη κατά τὴν κυρίαν σημασίαν τῆς διά τῆς ἐκείθεν κατευθύνσεως τοῦ πλοίου εἰς Λίβανον, ἀντί τοῦ εἰς τὴν Σαουδικήν Ἀραβίαν λιμένος τοῦ προορισμοῦ του, ἐνταῦθα δέ ἐδρεύει πράγματι ἡ πρώτη καὶ ἀντιπροσωπεύεται ἡ τρίτη καὶ ἑνταῦθα, κατά τὴν ἀγωγήν, ἀλλοιος ἐν Ἀθήναις, κατά τοὺς ἰσχυρισμούς του, κατοικεῖ ὁ δεύτερος τῶν ἐναγομένων. Τὸ αὐτό δίκαιον εἶναι ἐπίσης ἐφαρμοστέον, ὡς τὸ ἔξ δλων τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ἀρμόζον εἰς τὸ διέπον τὴν σύμβασιν διά τῆς ὁποίας μετεβιβάσθη τὸ πλοίον ὑπό τῆς πρώτης πρός τὴν τρίτην ἐναγομένην δίκαιον, ἐν δημειώσει τῶν ἀκατέρωθεν συνομολογούμενων γεγονότων τῆς ἐν Ἑλλάδι (Ἀθήναις) καταρτίσεως τῆς συμβάσεως ταύτης

καὶ τῆς ἑνταῦθα πραγματικῆς ἔδρας τῆς πρώτης ἐναγομένης (πωλητρίας) διά τοῦ δευτέρου τούτων, ὡς νομίμου ἐκπροσώπου τῆς, μετά τοῦ ἑνταῦθα ἀντιπροσώπου τῆς τρίτης συμβληθείσης καὶ βάσει τοῦ δικαιου τούτου θά κριθῆ ἡ ὑπαρξία ἡ μὴ εὐθύνης τῆς τρίτης ἐναγομένης καὶ ἡ ἑκτασὶς αὐτῆς διά τὰ βαρύνοντα τὸ πλοίον, ὡς σύνολον περιουσίας, χρέη. Ἐφ' ὅσον δέ καὶ τὸ διέπον τὴν ἐκχωρηθείσαν ἀπαίτησιν δίκαιον εἶναι, κατά τὰ προεκτεθέντα, τὸ ἐλληνικόν, κατά τὸ δίκαιον τοῦτο δέον νά κριθοῦν αἱ σχέσεις μεταξύ τῆς ἐναγομένης, ὡς ἐκδοχέως καὶ τῶν ἐναγομένων, ὡς ὀφειλετῶν, ἐνῷ ἡ ἐπικαλούμενη αὐτοδικαία ὑποκατάστασις τῆς ἐναγομένης, ὡς ἀσφαλισάσης τὸ φορτίον καὶ καταβαλούσης τὸ ἀσφάλισμα εἰς τὸν ζημιοθέντα παραλήπτην δέον νά κριθῆ κατά τὸ διέπον ἐν προκειμέ-

νω τὴν ἀσφάλισιν Γιουγκοσλαβικόν δίκαιον, διπερ εἶναι ἐφαρμοστέον ὡς ἐκ τῆς ἐν τῇ Γιουγκοσλαβίᾳ ἔδρας τῆς ἐναγούσης καὶ τῆς ἐν τῇ χώρᾳ ταύτη καταρτίσεως τῆς συμβάσεως (ἀσφαλίσεως), κατά τά ἑκατέρωθεν συνομολογούμενα. Τὸ περιεχόμενον διμως τοῦ δικαιού τούτου ἀγνοεῖ τὸ δικαστήριον, οὐδέν δέ σχετικόν ἀποδεικτικόν στοιχεῖον προσάγεται. "Οθεν, ἐν δημειώσει τούτων καὶ τοῦ ἄρθρου 337 τοῦ Κ. Πολ. Δικ. δέον, ὅπως ἀναβαλλούμενης τῆς περὶ τῆς νομιμότητος κρίσεως τῆς ἀγωγῆς, διά τὸ καταψηφιστικόν μέρος τῆς ὁποίας — εἰρήσθω — κατεβλήθη τὸ προσήκον δικαστικόν ἐνσημμον μετά τῶν ὑπέρ τρίτων ἀναλόγων ποσοστῶν, ὑποχρεωθῆ ἡ ἐνάγουσα εἰς ἀπόδειξιν αὐτοῦ διά παντός προσφόρου ἀποδεικτικού μέσου καὶ μαρτύρων, κατά τά ἐν τῷ διατακτικῷ εἰδικώτερον δριζόμενα.

Τράπεζα ABN ALGEMENE BANK NEDERLAND

άνακοινοί ὅτι

ό κ. J. van Brummen, μέχρι τώρα
Γενικός Διευθυντής γιά τὴν Ἑλλάδα,
ἀποχωρεῖ ἀπό τὴν Τράπεζα γιά νά
ίδρυσει στόν Πειραιᾶ δικό του γρα-
φεῖο Συμβούλου Ἐπιχειρήσεων.
Ἐν τούτοις, θά ἐξακολουθήσει νά
συνεργάζεται μέ τὴν Τράπεζα ως
σύμβουλος ἐπί ναυτιλιακῶν
θεμάτων.

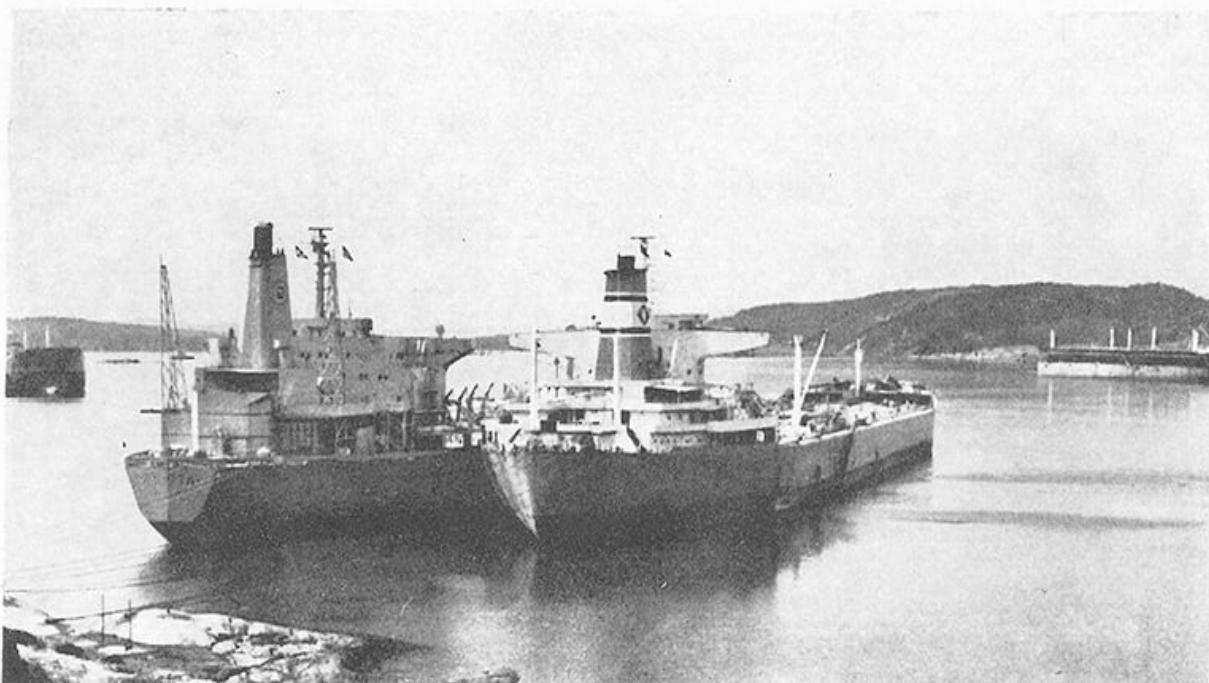
'Από 1ης Μαρτίου 1982
ό κ. "Αγγελος Πουλημένος ἀναλαμ-
βάνει ως Γενικός Διευθυντής τῆς
Τραπέζης γιά τὴν Ἑλλάδα.

Κατάστημα Ἀθηνῶν:
Παπαρρηγοπούλου 3, Πλ. Κλαυθμῶνος
Τηλ.: 3243.973, 3244.216

Κατάστημα Πειραιῶς:
Ακτή Μιαούλη 59 & Φιλελλήνων 5-7
Τηλ.: 4522.305



ΕΞΑΛΕΙΨΙΣ ΤΗΣ ΥΓΡΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΩΝ



ΑΠΑΛΛΑΓΗΤΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΓΡΑΣΙΑ ΔΙΑ ΝΑ ΑΠΑΛΛΑΓΗΤΕ ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Διά της άφυγράνσεως σημαντικών χώρων έπι τού πλοίου και διά της παροχής ξηρού άέρος εις τά βασικά μηχανήματα ούτως ώστε ή σχετική ύγρασία νά μήν ύπερβαίνει τὸ δριον τῶν 50% RH, ή διάθρωσις τού χάλυβος έξουδετερούται. Τὰ ἐπιπλα και ὁ ηλεκτρικός έξοπλισμός προστατεύονται ἐπίσης, διά της έξαλείφεως τῆς ύγρασίας.

Oi Munters προτείνουν μία νέα τεχνική παρέχουσα όλοκληρωτική προστασία, κατά της διαθρώσεως.

ΑΦΥΓΡΑΝΣΙΣ MUNTERS ΣΗΜΑΙΝΕΙ:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

- Χαμηλή δαπάνη λειτουργίας.
- Όλιγάριθμον προσωπικόν ἐπι τού πλοίου.
- Μόνον ή γεννήτρια ἐπειγούσης ἀνάγκης λειτουργεῖ.

ΑΠΟ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΑΠΟΨΕΩΣ

- Ύφηλός βαθμός ἀξιοπιστίας. Όλιγα κινητά στοιχεῖα.
- Καλώς δεδοκιμασμένη μέθοδος. Πολυετής έμπειρία ἐκ παρομοίων ἐφαρμογῶν.

ΑΠΟ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΑΠΟΨΕΩΣ

- Άπλη ἐγκατάστασις.
- Αύτόματος ἔλεγχος διά τῆς χρήσεως ύγροστάτου.
- Διαθεσιμότης ἀμεσος. Ο έξοπλισμός προστατεύεται εἰς τὸν χῶρον τῆς ἐγκαταστάσεώς του.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:



ΨΥΚΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΟΣ Ε.Π.Ε

ΤΖΩΡΤΖ 9, ΑΘΗΝΑΙ 147, ΤΗΛ.: 3619001 – 3627117



ΑΙΓΑΙΝΟΣ

Μέτρα άσφαλειας στόν κόλπο τού Σουέζ

Λόγω της μεγάλης κινήσεως πού παρατηρείται τόσο άπο τα διερχόμενα πλοία σσο και άπο τις έργασίες αντλήσεως πετρελαίου στόν κόλπο τού Σουέζ, ή αιγαπτιακή κυβέρνηση προχωρεί μέ την συνεργασία τού ΙΜΚΟ στήν έφαρμογή νέων κανόνων ναυπλοίας τών πλοίων στήν περιοχή. Τό σχετικό σχέδιο έγκριθηκε άπο τήν 'Υποεπιτροπή Ασφαλείας Ναυαπλίοιας τού ΙΜΚΟ τόν Φεβρουάριο και τίθεται ηδη σε σταδιακή έφαρμογή.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Ανάπτυξη τών πηγών ένεργειας

Δάνεια υψους 2 δισεκατομμυρίων δολαρίων προτίθεται νά συνάψει τό κράτος μέ διεθνή τραπεζικά ιδρύματα γιά τήν χρηματοδότηση προγραμμάτων άναπτύξεως τών ένεργειακών πηγών τής Αύστραλιας. Στό τέλος Σεπτεμβρίου 1981 τό συνολικό έξωτερικό χρέος τής Αύστραλιας άνήρχετο σε 6.8 δισεκ. δολάρια πού κατά τούς τραπεζίτας τής Δύσεως βρίσκεται σε χαμηλά έπιπεδα συγκρινόμενο μέ τις παραγικές δυνατότητες τών πηγών πετρελαίου, άνθρακος και κασσιτέρου πού διαθέτει ή χώρα.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Σημαντική παραγγελία τών Σοβιετικών

Παραγγελία γιά τήν ναυπήγηση 18 πλοίων, συνολικής άξιας 500 έκατομ. δολαρίων, έδοθη άπο τήν Σοβιετική "Ενωση σε ναυπηγεία τής Γιουγκοσλαβίας. Πρόκειται

γιά τήν κατασκευή 15 δεξαμενοπλοίων τών 16.400 τον. d.w. και τρία πλοία μεταφοράς βαρέων φορτίων μέ φορτωτήρες άνυψωτηκής ικανότητας 100 τόννων. Η παράδοσης τών πλοίων αύτών πού θά ναυπηγηθούν στά ναυπηγεία «3ης Μαΐου», «Σπλίτ» και «Τίτο-βο» προβλέπεται άπο τίς άρχες τού 1984 και μέχρι τόν Οκτώβριο τού 1985.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Πρώτη στά κοντέινερς

Τήν πρώτη θέση στήν κατηγορία τών πλοίων κοντέινερς κατέχουν άναμφισβήτητα οι ΗΠΑ.

Πράγματι, κατά τά πιό πρόσφατα στατιστικά στοιχεία οι ΗΠΑ κατέχουν σήμερα 90 πλοία κοντέινερς, συνολικού τοννά, 1.722.980 τον. γκρός και μεταφορικής ικανότητος 91.826 TEU.

Δεύτερη κατά σειρά έρχεται ή Μ. Βρετανία μέ 74 πλοία κοντέινερς 1.628.151 τον. γκρός και 81.179 TEU. Άκολουθεί ή Ιαπωνία μέ 66 πλοία 1.442.000 τον. γκρός και 69.504 TEU και ή Δ. Γερμανία μέ 53 πλοία μεταφορικής ικανότητος 65.47 TEU.

Έπεκταση τών λιμένων τής Γεωργίας

Πρόγραμμα έπεκτάσεως τών λιμένων τής Πολιτείας τής Γεωργίας, υψους 188 έκατομ. δολαρίων, έγκριθηκε άπο τήν άρμοδια λιμενική άρχη μέ βασική έπιδιωξη τήν αύξηση τού άριθμού τών διακινουμένων κοντέινερς. Τά έγκριθέντα κονδύλια άποσκοπούν στήν άναδιοργάνωση τών ύφισταμένων τεσσάρων τέμναντας γιά νά δέχονται ειδικά φορτία σε έμπορευματοκιβώτια.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τά ναυπηγεία

Κατά τόν τελευταίο μήνα τού λήξαντος δ-

τους τά ιαπωνικά ναυπηγεία έπετυχαν παραγγελίες άπο τό έξωτερικό γιά 14 πλοία 365.850 τον. d.w. άπο τά δύο 9 μπάλκαρριερς 332.400 τον. d.w. και 5 συμβατικά φορτηγά 33.450 τον. d.w. Έτσι τό συνολικό καρνέ τών παραγγελιών έξωτερικού έφθασε στής 31 Δεκεμβρίου 1981 στά 429 πλοία 10.194.111 τον. γκρός και άξιας 2.062 δισεκ. γιένν.

Έξ δλου άπο τό ίαπωνες έφοπλιστάς παραγγέλθηκαν σε έθνικά ναυπηγεία 10 πλοία ψυγεία τών 150-400 χιλιάδων κυβικών ποδών, ένω δλα 12 έλπιζεται νά παραγγελθούν συντόμως. Ή μεγάλη αυτή ζήτηση οφείλεται στήν πρόθεση τών μεγάλων έφοπλιστών άλιειας τής χώρας νά ναυλώσουν και πάλι πλοία-ψυγεία γιά τίς άνάγκες τους.

ΙΤΑΛΙΑ

Η ύπόθεση Λάουρο

Η Ιταλική κυβέρνηση τοποθέτησε τόν κ. Κ. Αλχαντέφ ώς έπιτροπο στήν κλυδωνζόμενη ναυτιλιακή έταιρια «Λάουρο Λάινς», ό όποιος είναι υπεύθυνος γιά τήν έφαρμογή τού άπαραιτητου σχεδίου γιά τήν διάσωση τής έταιριας.

Ένα άπο τά πρώτα προβλήματα τού έπιτρόπου, ό όποιος χρημάτισε στό παρελθόν διευθυντής στήν γνωστές έταιριες «Μερζάριο» και «Ολιβέττι», είναι νά έξασφαλίσει τήν έλευθεροποίηση γιά τά 14 άπο τά 19 πλοία τής έταιριας πού έχουν κατασχεθεί άπο διαφόρους πιστωτάς της.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τά συνδικάτα

Ένω έπικειται ή συζήτηση τού νομοσχεδίου γιά τήν άπαγγόρευση τού μποϊκοτάς τών ένων πλοίων, ό Γενικός Γραμματεύς τής Ναυτεργατικής Ένωσεως έδήλωσε δτί τό συνδικάτο του έχει πρόθεση νά παραβιάση τό Νόμο γιά νά προστατεύει τά συμφέροντα τών μελών του και δτί δέν θά παραείψει νά άναλάβει τής εύθυνες του έφ' δσον ή Κυβέρνηση δέν κάνει τίποτα γιά νά έπιβάλει τά έπιπεδα άσφαλειας. Προσέθεσε δέ δτί τά μόνα μέτρα πού έχουν παρθεί ώς τώρα κατά τών πλοίων τών σημαίων εύκαιριας πού δέν συμμορφώνονται μέ τούς Βρεταννικούς κανονισμούς περί πληρωμάτων οφείλονται στά συνδικάτα, ένω, άντιθετα, τό άρμοδιο Υπουργείο Έργασίας άποφεύγει νά έφαρμόσει τούς ισχύοντες κανονισμούς έπι τών ένων πλοίων πού καταπλέουν στούς Βρεταννικούς λιμένες.

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS AND BUNKERS

CABLES: "TAKISHIP"
TELEX: 121529 — 18616 TAKIS AR
AV. CORRIENTES 538
BUENOS AIRES

TEL: 394.5612
394.3992
394.3891
394.3548
394.2129
PRIV.: T. contogeorgis 44.3059
E. Andresen 86.7115

'Η ναυπηγοβιομηχανία

Κατά τις δηλώσεις του 'Υπουργού Βιομηχανίας, οι έπιχορηγήσεις πρός τη ναυπηγοβιομηχανία, πού άνέρχονται έφετος σε 1,5 δισεκ. λιρών, θά περιορισθούν τό δυνατόν συντομότερον. Σέ ερώτηση 'Εργατικού Βουλευτού γιατί η Κυβέρνηση άντι νά μειώνει τις έπιχορηγήσεις δέν αύξανει τόν ελεγχό της στις άγορές πλοίων άπο τό έξωτερικό, ό 'Υπουργός άπήντησε ότι δέν θεωρεί χρήσιμο νά παρέχει βοήθεια στή βιομηχανία γιά νά βελτιώσει τις συναγωνιστικές της δυνατότητες, έφ' δασον ή Κυβέρνηση υιοθετεί σημαντικό πρόγραμμα έλεγχου τών εισαγωγών. Συγχρόνως, προσέθεσε, ότι είναι δακοπό νά διατηρούμε βιομηχανίες πού δέν μπορούν νά καταστούν άποδοτικές, έφ' δασον πρόθεση τής Κυβέρνησης είναι νά καταστήσει τή ναυπηγοβιομηχανία βιώσιμη.

'Εξ αλλού, κατά τις δηλώσεις του 'Υφουργού Βιομηχανίας ή άπόδοση τών ναυπηγείων τής χώρας αύξηθηκε κατά 15% στή χρήση 1979-80 και άκομα περισσότερο στή χρήση 1980-81, άλλα έξακολουθεί άκομη νά μήν είναι ικανοποιητική.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τά παροπλισμένα

Στό τέλος Δεκεμβρίου 15 δεξαμενόπλοια 1.700.000 τον. γκρός και 2 μπάλκερς 62.000 τον. γκρός τελούσαν σέ παροπλισμό. Έξ αλλού στό έξωτερικό έξακολουθούν νά είναι παροπλισμένα 8 νορβηγικά πετρελαιοφόρα 860.000 τον. γκρός και 2 μπάλκερς 7.500 τον. γκρός. Τό σύνολο τής άργοισης χωρητικότητος τής χώρας άνέρχεται ήδη σε 12,5% τού συνολικού τοννάς τής νορβηγικής ναυτιλίας έναντι μόλις 3,2% πού ήταν στό τέλος τού 1980.

'Η νέα Κυβέρνηση.

"Οπως έδήλωσε ο Πρόεδρος τής έφοπλιστικής 'Ενώσεως, οι έφοπλισται δέν είναι ί-

κανοποιημένοι από τίς πρώτες 100 ήμέρες τής νέας φιλελευθέρας κυβερνήσεως. Μολονότι δέν άμφιστητούν τήν καλή θέληση τής Κυβερνήσεως, πιστεύουν ότι ο έφοπλισμός δέν μπορεί νά ζήσει μόνον μέ τή συμπάθεια και έπιπρρόπουν στήν Κυβέρνηση ότι δέν τήρησε τίς ύποσχεσίς της γιά τή μείωση τού κόστους έκμεταλλεύσεως τού νορβηγικού πλοίου και γιά τή βελτίωση τής θέσεως τού έφοπλισμού (αυξηση παραγωγικότητος, αυξηση κεφαλαίων κλπ). Επιθυμούν τέλος όπωα ένημερωθούν έπι τών σχεδίων τής Κυβερνήσεως τών σχετικών μέ τούς κανονισμούς συνθέσεως πληρωμάτων και μέ τήν άντιμετώπιση τού διεθνούς άνταγνωσμού.

Έπι τών άνωτέρω ό άρμδοις 'Υπουργός 'Εμπορίου άπάντησε ότι ή παρούσα Κυβέρνηση έφαρμόζει ναυτιλιακή πολιτική πολύ πιο φιλελεύθερη άπο τήν προηγούμενη και ότι βρίσκεται σέ διαπραγματεύσεις μέ τά ναυτεργατικά συνδικάτα.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Τά ναυπηγεία

Κατά τήν διάρκεια τού 1981 τά ναυπηγεία τής χώρας έλαβαν παραγγελίες γιά τήν κατασκευή 14 πλοίων ένω παρέδωσαν στήν ίδια περίοδο 30 νέα πλοία 500.000 τον. γκρός καθώς και τρεις πλωτές έξέδρες άντλησεως πετρελαίου. Έκτός τής δραστηριότητος σέ νέες κατασκευές μέσα στόν προηγούμενο χρόνο έπραγματοποίηθαν έπισκευές διαφόρων τύπων πλοίων συνολικής άξιας 450 έκατομ. κορωνών.

Στίς άρχεις τού 1982 τό βιβλίο παραγγελιών τών σουηδικών ναυπηγείων περιελάμβανε συνολικά τήν ναυπήγηση 35 πλοίων συνολικής χωρητικότητος 700.000 τον. γκρός πού άντιπροσωπεύει τό 2% τού παγκοσμίου τοννάς και ή άξια των φθάνει τά 9 δισεκ. σουηδικές κορώνες.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Γαλλικές πιστώσεις

Η Ρωσία και δύο γαλλικές Τράπεζες ύπεγραψαν συμφωνίες γιά τήν παροχή πιστώσεων ύψους 140 έκατομ. δολλαρίων πού θά χρησιμοποιηθούν γιά τή χρηματοδότηση μέρους τού κόστους κατασκευής τού άγωγού φυσικών άεριών άπο τή Σιβηρία πρός τήν Δυτ. Εύρωπη.

Ειδικότερα, η γαλλική «Κρεντι Λουνναί» θά χρηγήσει πρός τή σοβιετική Τράπεζα έξωτερικού 'Εμπορίου δάνειο ύψους 90 έκατομ. δολλαρίων, ένω ή Τράπεζα «Παρισιού — Όλλαδνίας» πιστώσεις 50 έκατομ. δολλαρίων.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Παραγγελία τής Βρεταννικής «Π & Ο»

Στά ναυπηγεία τής «Βαρτσίλα» έδόθη άπό τήν γνωστή βρεταννική ναυτιλιακή έταιρια «Πενίνσουλαρ και Όριένταλ ή παραγγελία κατασκευής τού άκριβότερου μέχρι σήμερα κρουαζιεροπλοίου, 40.000 τον. γκρός και μεταφορικής ικανότητος 1.200 έπιβατών, έναντι τιμής 80 έκατομ. στερλινών.

Η παραγγελία αύτή άπό Βρεταννούς σε ναυπηγεία άλλης χώρας σχολιάστηκε στούς ναυτιλιακούς κύκλους τού Λονδίνου σάν ένα άκομη δείγμα τής φθίνουσας βιομηχανίκης δραστηριότητας στήν Μεγάλη Βρεταννία, ένω έκπρόσωπος τής έταιριας «Π & Ο» έδήλωσε ότι οι Φινλανδοί έχουν περισσότερη πείρα και φαντασία στής ναυπηγήσεις κρουαζιεροπλοίων δεδομένου ότι έχουν κατασκευάσει άπο τό 1970 έως σήμερα 14 σκάφη τής κατηγορίας αύτής.

TAKTIKAI GRAMMAI
ANAT. MESOGEIΟΥ - KONTINENT

EMPROS LINES

KENTRIKA GRAFEIA : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
THLAEΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 GRAMMAI)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

NAYTIKI XRONIKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Υπό τήν κυανόλευκο

Στο 'Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτησεις γιά τήν έγγραφή στο Ελληνικό Νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Νέιβι Γκλόρι» φορτηγό (πρώτη ισπανικό «Folita») νεοαγορασθέν, 1977 τον. γκρός, τού 1971, άνηκος στήν έταιρια «Νέιβι Γκλόρι» (κ. "Αγγ. Μπενακόπουλος").

Παραλαβές και παραδόσεις

Παρεδόθη στους άγοραστάς του, τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων δεξαμενόπλοιο «Ολύμπικ Γκόλλη» 38.607 τον. γκρός τού 1965. Μετωνομάσθη «Αντώνιος».

— Παρελήφθη τό άγορασθέν ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Hayatomo Maru» 26.356 τον. γκρός, τού 1969 και υψωσε την κυανόλευκο. Μετωνομάσθη «Γλυφάδα Γουαίβη».

Μετονομασίες

Τό φορτηγό «Γκόλντ Κρανάός» 6.063 τον. γκρός, τού 1964 μετωνομάσθη «Τράνς Φλώρα».

Οι διαλύσεις

Τό δεξαμενόπλοιο «Αίκατερίνη» 38.689 τον. γκρός, τού 1966, τό όποιο εύρισκετο είς Βαλτιμόρη από τον Φεβρουαρίου 1981 διελύθη.

— Επωλήθη σέ πακιστανούς διαλυτές τό φορτηγό «Βίκιμαρ Στάρ» 8.773 τον. γκρός, τού 1956.

— Τό φορτηγό «Ειρήνη Σ.Κ.» 5.237 τον. γκρός, τού 1956 έπωλήθη σέ πακιστανούς διαλυτές γύρω τών δολ. 109 κατά τον. έλ. έκτοπισματος.

— Επωλήθη σέ ίνδούς διαλυτές τό δεξαμενόπλοιο «Άθηνιαν Όραίζον» 12.943 τον. γκρός, τού 1958.

— Αντί ποσού γύρω τών δολ. 125,50 κατά τον. έλ. έκτοπισματος έπωλήθη σέ διαλυτές τον. Ταιβάν τό λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Κωνσταντίνος» 35.676 τον. γκρός, τού 1964.

— Σέ διαλυτές τον. Ταιβάν έπωλήθη έπισης τό δεξαμενόπλοιο «Φιντέλιο» 46.382 τον. γκρός, τού 1967. Τιμή γύρω τών δολ. 115,50 κατά τον. έλ. έκτοπισματος.

— Γύρω τών δολ. 124,75 κατά τον. έλ. έκτοπισματος έπωλήθη σέ διαλυτές τον. Ταιβάν τό δεξαμενόπλοιο «Μαρία Ισαβέλλα» 35.697 τον. γκρός, τού 1964.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Πάρος» 13.863 τον. γκρός, τού 1961 έπωλήθη σέ διαλυτές τον. Ταιβάν.

— Επωλήθη σέ διαλυτές τον. Ταιβάν, γύρω τών 123 δολ. κατά τον. έλ. έκτοπισματος

τα Μαλδιβών και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Barbary».

— Επωλήθη σέ έτερα λιβεριανά συμφέροντα τό μπάλκ κάρριερ «Καπετάν Μανώλης Χατζημανώλης» 18.067 τον. γκρός, τού 1973 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Nedlloyd Everest».

— Τό παναμαϊκό φορτηγόν «Μιράντα» 5.781 τον. γκρός τού 1962 έπωλήθη και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Cattle King».

— Ήγοράσθη τό δηζελοκίνητο παναμαϊκό δεξαμενόπλοιο «Newham» 42.892 τον. γκρός, 85.048 τον. d.w., τού 1966. Τιμή γύρω τών 2,4 έκατομ. δολλαρίων.

— Άντι συνολικού ποσού γύρω τών 7 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθησαν τά δηζελοκίνητα δανικά μπάλκ κάρριερς «Bella Maersk» και «Brigit Maersk» 15.850 τον. γκρός, 24.670 τον. d.w. τού 1969.

— Έπωλήθη σέ άργεντινούς άγοραστάς τό δεξαμενόπλοιο «Ηπειρος» 15.403 τον. γκρός, 26.708 τον. d.w. τού 1960.

— Εις γερμανούς άγοραστάς έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Φολέγανδρος» 13.762 τον. γκρός, 23.580 τον. d.w. τού 1958.

'Η σύμβαση τών έπιβατηγών

Έκυρώθη από τόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. Στ. Γιώτα ή συλλογική σύμβαση τών πληρωμάτων τών μεσογειακών έπιβατηγών και τουριστικών πλοίων ή όποια ισχύει αναδρομικά από τήν 1η Ιανουαρίου και λήγει στής 31 Δεκεμβρίου. Μέ τή σύμβαση αυτή οι μισθοί τών ναυτικών δνω τών 25.000 δρχ. αύξανονται κατά 21% και οι κάτω από τό ποσόν αυτό κατά 23%. Έπισης τό αντίτιμο τροφής από 250 δρχ. γίνεται 300, τό έπιδόμα Κυριακών αύξανεται από 18 σέ 20%, ο μισθός ασθενείας από 85% τού μισθού ένεργειας σέ 90% και τά ειδικά έπιδόματα κατά 21%. Τέλος ή διείσιδε από 50 ήμέρες πού ήταν ώς τώρα γίνεται 96, άλλα παράλληλα καταργούνται τά δώρα τών έορτών Χριστουγέννων και Πάσχα πού άντιπρωτοσέμεναν μισθό 45 ήμερων. Μέ τή νέα αύτη ρύθμιση δόλοκληρος δ χρόνος, τής άδειας υπολογίζεται ώς συντάξη μπτηρεσία. Ή διάρκεια ναυτολογήσεως τών πληρωμάτων πλοίων τής κατηγορίας αύτης δηγίνε τώρα δικτύων μήνες γιά τά λιμάνια έκτος τής Μεσογείου έναντι τών έννεα μηνών πού δριζε ή προηγούμενη σύμβαση.

Τή συλλογική σύμβαση δέν έχουν ύπογράψει οι 'Ενώσεις Μηχανικών Ε.Ν., Μηχανικών Έσωτερικής Καύσεως, Ναυτών και Θερμαστών Θαλάσσης.

Μέ δλλη άποφαση τού κ. Γιώτα έκυρώθη και ή συλλογική σύμβαση τών πλοιαρχών τών πλοίων τής ίδιας κατηγορίας.

Οι άρχαιρεσίες στό N.E.E.

Κατά τίς διεξαχθείσες στής 23 Φεβρουαρίου άρχαιρεσίες γιά τήν συμπλήρωση τού ήμισεος τών μελών τού Διοικητικού Συμβουλίου τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου τής 'Ελλάδος έξελέγησαν κατά κατηγορίες πλοίων

Shipping Agents in Piraeus

"MANETOS BROS" MARITIME ENT/SES LTD.

(ALSO IN ALL PORTS FROM LAVRIO TO CORINTHOS)

145 NOTARA STR. PIRAEUS
TEL.: 451 4877 - 452 6170 - 451 0331

A.O.H.: 452 2982 - 941 7616
TELEX: 21 1115 MANE GR
CABLE: MANETOSHIP - PIRAEUS

καὶ κατά ἀλφαβητική σειρά γιά τὴν προσεχῆ διετία οἱ κάτωθι:

Γιά τὴν Α' Κατηγορία οἱ κ.κ. 'Ανδριόπουλος Νικ., 'Εμπειρίκος 'Επαμ., Καβούκας Γεώργ., Κουλουκούντης Εύστ., Κυρτάτας 'Αντών., Μαρτίνος 'Αθαν., Σούτος Νικ., Φαφαλίδης Λ. Κων. καὶ Χατζηαντωνίου Κων.

Γιά τὴν Β' Κατηγορία: οἱ κ. Κούτσης Βασ.

Γιά τὴν Γ' Κατηγορία οἱ κ.κ. Γεωργόπουλος Φώτ. καὶ Κουρεμένος Γεώρ.

Γιά τὴν Δ' Κατηγορία οἱ κ. Τριανταφυλλάκης Στυλ.

Γιά τὴν Ε' Κατηγορία οἱ κ. Στρίντζης Γερ.

Γιά τὴν ΣΤ' Κατηγορία οἱ κ. Λαδογιάννης Κων.

Γιά τὴν Ζ' Κατηγορία οἱ κ. Λουκᾶς Μάτσας.

Ἐλληνική ἐπιτυχία

"Ολα τὰ Ἑλληνικά κρουαζιερόπλοια τὰ ὅποια ἔκτελούν κρουαζιέρες στὴν Καραϊβική καὶ προσεγγίζουν σὲ ἀμερικανικά λιμάνια ἐπέρασαν ἐπιτυχῶς τὸν ύγειονομικό ἐλεγχο πού ἐνήργησαν οἱ ἀμερικανικές ἀρχές στὶς 12 Φεβρουαρίου. 'Αντιθέτως ἀπὸ τὸν ἐλεγχο αὐτὸν ἀποκλείσθηκαν δύο σοβιετικά κρουαζιερόπλοια.

Ἡ ἀνέλκυση τοῦ «Ναυαρίνου» καὶ τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς

Στὰ Ἑλληνικά Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ ἀρχισε τὸ ἔργο γιά τὴν ἀνέλκυση τοῦ κρουαζιεροπλοίου «Ναυαρίνο», τὸ ὅποιο εἶχε ἡμιβυθισθεὶ τὸν περασμένο Νοέμβριο μᾶζη μὲ τὴν πλωτὴ δεξαμενὴ στὴν ὁποῖα βρισκόταν, μιάμηση ὥρα πρὶν παραδοθεῖ στοὺς Φινλανδούς ἀγοραστές του. Τὴν ἀνέλκυση τοῦ «Ναυαρίνου» καὶ τῆς δεξαμενῆς πού εἶναι ἔνα δυσχερέστατο τεχνικό ἔργο, ἔχει ἀναλάβει ἡ κοινοπραξία ANE Βερνίνος - NEPTUNE. 'Υπολογίζεται ὅτι τὸ ἔργο τῆς ἀνέλκυσεως τοῦ «Ναυαρίνου» καὶ τῆς δεξαμενῆς θὰ περατωθεῖ ἐπειτα ἀπὸ δύο-δυόμηση μῆνες.

Ἡ ἀνάθεση τοῦ ἔργου τῆς ἀνέλκυσεως

τοῦ σκάφους καὶ τῆς δεξαμενῆς στὴν Κοινοπραξία Βερνίκος - NEPTUNE ἔγινε ἐπειτα ἀπὸ δίμηνη ἔξονυχιστική μελέτη τῶν προσφορῶν πού εἶχαν ύποβληθεῖ ἀπὸ τὴν κοινοπραξία αὐτή καὶ τὶς κοινοπραξίες Σμίτ - Μάτσας καὶ Τσαβλίρης - Βαϊσμίλλερ καὶ τελικῶς προεκρίθησαν οἱ ὅροι τῆς πρώτης κοινοπραξίας, ἡ ὁποία, σημειωτέον, κατέθεσε ἐγγύηση ψήφου 25 ἑκατομ. δολλαρίων γιά τὴν καλή ἐκτέλεση τοῦ ἔργου. 'Η προσπάθεια τῆς ἀνελκύσεως καταβάλλεται ἀπὸ ἐπιτελείο ὀλόκληρο εἰδικῶν στὸ ὅποιο περιλαμβάνονται 20 Σουηδοί τεχνικοί, ὁ ἀρχιπλοίαρχος τῆς ἐταιρίας Βερνίκου κάπται Μάνος Βερνίκος, ὁ ναυπηγός κ. Γεώργ. Καρατζᾶς καὶ τὸ προσωπικό τοῦ συγκροτήματος πού διαθέτει ὁ Οἰκος Βερνίκου στὸ Πέραμα.

Μέ τὴν εύκαιρια σημειώνεται ὅτι ὁ κ. 'Αλέξ. Ν. Βερνίκος, πρόεδρος τῆς ἐταιρίας, ἐξελέγη πρόεδρος τῆς Εύρωπαικῆς 'Ενώσεως Ρυμουλκῶν (ETA) κατὰ τὴν τελευταία σύνοδο στὸ Λονδίνο καὶ θά ἀναλάβει ἐπισήμως τὰ καθήκοντά του κατὰ τὴν σύνοδο τοῦ Μαΐου πού θά πραγματοποιηθεῖ στὴν Κέρκυρα. 'Ο κ. Βερνίκος ἥταν μέχρι τώρα ἀντιπρόεδρος τῆς ETA.

Παράδοση πρόντακτ κάρριερς στούς Ρώσους

Παρεδόθη τὴν Πέμπτη στούς σοβιετικούς χρονοναυλωτές του τό πρώτο ἀπὸ τὴν σειρά τῶν πέντε πρόντακτ κάρριερς πού ναυπηγούνται στὰ Ἑλληνικά Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ γιά λογαριασμό ἐταιριῶν τοῦ κ. Στ. Νιάρχου καὶ ἔχουν χρονοναυλωθεῖ ἀπὸ τὴν «Σόβφρακτ» γιά ἐννέα ἡ δέκα ἑτη.

Τὸ σκάφος πού εἶχε ὀνομασθεῖ «Γουόρλντ Πρόντακτ» μετονόμασθηκε σὲ «Νοβοροσίσκ» καὶ ψήφωσε τὴν σοβιετική σημαία, σύμφωνα μὲ τὸν ὄρο «BARE BOAT» πού περιέχεται στὸ ναυλοσύμφωνο.

Τὰ πλοῖα αὐτά (τὰ ὑπόλοιπα θά παραδίδονται στούς χρονοναυλωτές μόλις θά τελειώνει ἡ ναυπηγησή τους) ἔχουν χρονοναυ-

λωθεῖ στή σοβιετική ἐταιρία «Νοβοροσίσκ Σίππινγκ Κόμπανυ» ἡ ὁποία ὑπάγεται στὸν σοβιετικό ναυτιλιακό ὄργανο στο «Σόβφρακτ» πού ἔκανε καὶ τὴ σχετική συμφωνία μὲ τὸν ὅμιλο Νιάρχου.

Στὴν τελετή γιά τὴν παράδοση τοῦ σκάφους πού ἔγινε τὸ ἀπόγευμα τῆς Πέμπτης, στὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ μίλησαν ὁ γενικός διευθυντὴ τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων κ. Χρ. Καλδῆς καὶ ὁ ἀντιπρόεδρος τῆς «Σόβφρακτ» κ. 'Ιγκόρ 'Ισμίν, οἱ ὁποῖοι ἔξηραν τὴν σημασία τῆς συμφωνίας γιά τὴν χρονοναύλωση τῶν πέντε σκαφῶν στούς Σοβιετικούς.

Συμπόσιο τῆς MERCANTILE

Συμπόσιο ὄργανωνε τὴν ἔρχομενη Πέμπτη (1.30 μ.μ.) στὴν Ναυτιλιακή Λέσχη ἡ διεύθυνση τῶν ναυπηγείων MERCANTILE τῆς 'Αμβέρσης. Στὸ συμπόσιο θά παραστοῦν ἐκπρόσωποι ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἀλλοί παράγοντες τοῦ ναυτιλιακοῦ χώρου καὶ θά ἐπακολουθήσει γεῦμα.

Τιμὴ σὲ "Ἐλληνα Πλοιαρχο"

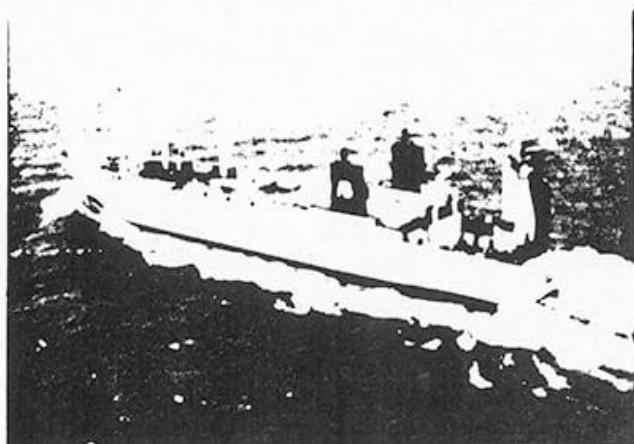
Στόν πλοιαρχὸν κ. Γεώργιο Μιχ. Πέτσα, Κυβερνήτη τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου «ΕΓΝΑΤΙΑ» τῆς Γραμμῆς ΕΛΛΑΔΟΣ—ΙΤΑΛΙΑΣ, ἀπενεμήθη τὸ παράσημο τῆς 'Ιταλικῆς Δημοκρατίας σὲ ἀναγνώριση τῆς προσωπικότητὸς του, τὴν ἐπαγγελματικῶν προσόντων του καὶ τῆς προσφορᾶς του γενικῶς στὴν ἀνάπτυξη τῆς τουριστικῆς κινήσεως τῆς γραμμῆς αὐτῆς.

Ἐπανόρθωση

Διευκρινίζεται ὅτι ἀπὸ τίς μεταθέσεις ἀνωτέρων ὑπαλλήλων τοῦ ΟΛΠ πού δημοσιεύθηκαν στάφ προηγούμενο τεύχος παρελείφθη ἀπὸ παραδρομή ὁ κ. Δημ. Μιζάλης, ὁ δοποῖος ἐτοποθετήθη διευθυντὴ Οἰκονομικοῦ.

BROSTRÖMS

*Always at
your service*



B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

BROSSTRÖMS

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559



Θαλάσσια άτυχήματα

ΑΔΡΙΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ: 'Από Χάβρη γιά Κλα-
πέιντα με φορτίο κρέατος συγκρούστηκε μέ-
το φορτηγό «Maynard» στό Αμβούργο στις
14 Φεβρουαρίου. Τό έλληνικό σκάφος ύπε-
στη έλαφρές ζημιές και άμφοτέρα συνέχι-
σαν τό ταξίδι τους.'

ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ: 'Επιθεωρήθηκε στό
Κασσιούγκ στις 18 Φεβρουαρίου μέ ζημιές
στά πλευρικά έλασματα τού No. 2 κύτους ά-
πο πρόσκρουση μέ τό βοηθητικό σκάφος
«Pacific Prospector». Μόνιμες έπισκευές ά-
νεβλήθησαν.'

ΑΛΑΝΤΑ: Στό λιμάνι τής Πόρτα Ντελγκάντα
άνεφερε στις 19 Φεβρουαρίου πυρκαία στό
μηχανοστάσιο ή όποια σβήστηκε άπο τό
πλήρωμα.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΝΤΟΜ: Στή Σίμπα στις
23 Φεβρουαρίου έζήτησε έπιθεώρηση συνε-
πεία ζημιάς στή μηχανή.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: 'Από Χιούστον γιά τό Λόγκ
Μπήτς μέ φορτίο 54.000 τον. δημητριακών
προσέκρουσε στά λόκος τού Μιραφλόρες
στις 20 Φεβρουαρίου. Έπισκευές στά πλευ-
ρικά έλασματα τών υπερκατασκευών άνε-
βλήθησαν.'

ΑΡΗΣ: Στό λιμάνι τού Τζιμπούτι στις 22
Φεβρουαρίου σημειώθηκε έκρηξη και πυρ-
καία άπο φορτίο χημικών προϊόντων. Ή φω-

τιά σβήστηκε τήν έπομένη, άφού κατέστρε-
ψε μέρος τού φορτίου, ένώ τό πλοϊο θά ρυμ-
μουλκηθή στό Καράτσι γιά διάλυση.'

ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ: 'Έζήτησε έπιθεώρηση
στή Βαλέντσια στις 25 Φεβρουαρίου συνε-
πεία ζημιών πού ύπεστη άπο προσάραξη
στόν ποταμό Μισσισιππή στις άρχες Φε-
βρουαρίου.'

ΕΠΙΜΕΛΙΑ: 'Από Νέα Όρλεάνη γιά Βι-
σμαρ έφθασε στή Μάλτα στις 13 Φεβρουα-
ρίου όπου έζήτησε έπιθεώρηση συνεπεία ζη-
μιάς στόν υπερασμπιεστή τής κυρίας μηχα-
νής. Μετά τήν έκτελεση έπισκευών άνεχώ-
ρησε στις 15 Φεβρουαρίου γιά τή Μαύρη Θά-
λασσα.'

KONKOPNTIA TATZ: 'Από Χιούστον γιά
Κουβέιτ συγκρούστηκε μέ τό παναμαϊκό¹
φορτηγό «Shalina» στις 23 Φεβρουαρίου σε
πλάτος 27° 31 βόρειο, μήκος 34° 04 ανατολι-
κό, τό όποιο και έβυθισε. Τό έλληνικό πλοϊο
περισυνέλεξε σώο τό πλήρωμα τού παναμαι-
κού.'

ΟΛΥΝΘΙΑ: 'Υπέστη έλαφρές ζημιές στή
πρύμη όταν ρυμουλκό προσέκρουσε στό
πλοϊο πού ήταν πλαγιοδετημένο κατά τήν έ-
κτελεση κινήσεων στό λιμάνι Σφάξ στις 16
Φεβρουαρίου.'

ΠΟΣΕΙΔΩΝ: 'Από Βρέμη γιά Πόρτ Σουδάν

μέ γενικό φορτίο και ξυλεία συγκρούστηκε
μέ τό φορτηγό «Playa Larga» και ύπεστη ζη-
μιές στή πλώρη. Συνέχισε τό ταξίδι του γιά
τό Αμβούργο όπου άνελήφθησαν έπισκευ-
ές, ένώ θά άκολουθησει δεξαμενισμός και έ-
πιθεώρηση τού πλοίου.'

ΠΡΙΓΚ. ANNA MAPIA: 'Από Κιουρασάο γιά
Αμβέρσα μέ 70.000 τον. πετρελαίου προσά-
ραξε στίς 14 Φεβρουαρίου στόν ποταμό
Σσέλντ. Άνελκύστηκε μέ τήν βοήθεια 18 ρυ-
μουλκών και άφού ξεφόρτωσε μέρος τού
φορτίου τού συνέχισε τό ταξίδι του γιά Αμ-
βέρσα.'

ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ ΑΛΦΑ (κυπρ.): Πυρκαία έξερ-
ράγη στό μηχανοστάσιο τού πλοίου ένώ ή-
ταν άγκυροβολημένο σέ λιμάνι τής Πολι-
τείας Ούασινγκτον και άνεφοδιάζονταν μέ
καύσιμα. Οι άρχες έλυσαν τό πλοϊο και τό ά-
φησαν άκυρερητο έξω άπο τό λιμάνι. Ή
πυρκαία κατέστρεψε τό μηχανοστάσιο και
τίς ύπερκατασκευές τού πλοίου, ένώ κατά²
τίς προσπάθειες κατασβέσεως τής πυρκαϊας
τραυματίσθησαν 6 άτομα.'

ΣΗΓΚΑΛ: 'Από Αμβούργο γιά Λάγος μέ
φορτίο ζάχαρης ύπεστη μικρής έκτασεως
πυρκαία στό No. 3 κύτος κατά τήν έκφόρτω-
ση στό λιμάνι Απαπα στις 15 Φεβρουαρίου.
Κατεστράφη μέρος τού φορτίου ένώ τό
πλοϊο άνεχώρησε στις 19 Φεβρουαρίου.'

TATIANA: Κατά τήν άφιξη τού πλοίου στό
Ρόττερνταμ έδήλωσε δτι ύπεστη ζημιά στά
ύφαλα άπο άγνωστο πλωτό άντικείμενο. Τό
πλοϊο άλοκληρώνει τήν έκφόρτωση στις 25
Φεβρουαρίου όταν θά άποφασισθή πραγμα-
τοποίηση τών άπαιτουμένων έπισκευών.'

ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ: Στή Μάλαγκα στις 17
Φεβρουαρίου μέ ζημιά στόν δέσονα τής μηχα-
νής. Άνελήφθησαν προσωρινές έπισκευές.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President Director

"MEDOV"

Directors:

GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
GIUSEPPE GALASTRO

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

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

Head Office: GENOA — VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361/268532 — Telex: 270046/271460/213836 — Cables: MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

'Η ναυλαγορά

Τό γεγονός οτι, μέσα σέ μια άγορά που φαινομενικά παρέχει την είκόνα τής πλήρους κατάρρευσης, ύπαρχουν όμως σημεία άντιστασης, δημιουργεί την βάσιμη έλπιδα ότι, έπι τέλους, δεν χάθηκαν όλα. Τέτοια σημεία κατά την διάρκεια του λήγοντας δεκαπενθημέρου υπήρξαν ή έλαφρη ανοδος τών ναυλών όποιο X. Ρόντς για Ιαπωνία και έκεινη τών μισθωμάτων τών handy size για ύπερατλαντικά ταξίδια, που βελτιώθηκαν κατό 500 περίπου δολλάρια ήμερηριών.

Σε γενικές γραμμές, όμως, η κρίση ξακουσθεί χωρίς άμως να μπορεί κανείς να ισχυρισθεί ότι έγινε βαθύτερη. "Ισως αυτό νά μπορεί νά έξηγηθεί και από τόν μεγάλο όριθμό τών πλοίων που δδηγούνται στόν παροπλιασμό, μια έμμεση αυτή μορφή άντιστασης τών πλοιοκτητών στην πίεση τών ναυλών. Η ένεργεια αυτή, μέ δηλ τήν κατανόηση τών προβλημάτων που συνεπάγεται, ίδιας στούς μικρής έπιφάνειας έφοπλιστές, θέτει και ένα δύακολο νά άποντηθεί από τώρα έρωτημα. Θά φανούν, δηλαδή, οι έν λόγω πλοιοκτήτες άρκετό δυνατοί και ξύδερκεις, ώστε νά μήν προχωρήσουν σε μία πρώην έποναφορά τών δεμένων πλοίων τους σε ύπηρεσια τήν κρίσιμη στιγμή, διαιωνίζοντας ή παρατείνοντας τήν κρίση:

Πρός τό παρόν, οι πιο εύωνες προσποτικές έχουν πηγή τήν αύξηση τής ναυλωτικής δραστηριότητας τών Σοβιετικών, οι οποία φέρονται νά έκλεισαν ένα άπροδιόριστο άλλα οημαντικό όριθμο πλοίων για ύπερατλαντικά ταξίδια, καθώς έπισης και τήν βαθμιαία μεταβολή τής ιασφροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στήν Αυστραλία, ύπερ τών πλοιοκτητών.

Οι Μεγάλες Λίμνες δεν φαίνεται νά παιζουν άξιολο για ρόλο πρός τό παρόν, αν και είναι κάπως νωρίς νά έχαγονται κανείς συμπεράσματα.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- Σιτηρά:
- 55.000 τον., από Κόλπο γιά Φορμόζα, δολ. 18,75, 5 ήμέρες/4.000 τον., Φεβρουάριο.
 - 50.000 τον., από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 16,35, 5 ήμέρες, Μάρτιο.
 - 25.000 τον., από X. Ρόντς γιά Αίγυπτο, δολ. 19,50, συνήθης φόρτωση/1.000 τον., Φεβρουάριο.
 - 55.000 τον. από Κόλπο γιά Όλλανδια, δολ. 8, 10 ήμέρες, Μάρτιο.
 - 55.000 τον., από X. Ρόντς γιά Ιαπωνία, δολ. 17,20, 5 ήμέρες, Μάρτιο.
 - 45.000 τον., από X. Ρόντς γιά Α. Γερμανία, δολ. 10,25, 5 ήμέρες/5.000 τον., Φεβρουάριο.
 - 71.000 τον., από Κόλπο γιά Όλλανδια, δολ. 7, 13 ήμέρες, άρχες Μάρτιο.
 - 15.000 τον., από Κόλπο γιά Βενεζουέλα, δολ. 14,50, 4 ήμέρες/1.000 τον., Μάρτιο.
 - 60.000 τον., από Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 8,25, 11 ήμέρες Μάρτιο.
 - 52.000 τον., από B. Ειρηνικό γιά Ιαπωνία, δολ. 9,25, 11 ήμέρες, μέσα Μάρτιο.
 - 55.000 τον., από Κοοινόνγκ γιά Ρόττερνταμ, δολ. 9,80, 10.000/5.000, Φεβρουάριο/Μάρτιο.

Οι αυστραλιανοί γιαίνθρακες άντιπροσωπεύονται από δύο χαρακτηριστικά κλειστά:

- 60.000 τον., από Νιούκαστλ γιά Ποχάγκ, δολ. 8, με 10.000/12.000, Μάρτιο.
- 60.000 τον., από NSW γιά Κόντινεντ, δολ. 15, 10.000/10.000 τον., άρχες Μαρτίου.

Τά μεταλλεύματα:

Οι πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις ήταν οι Ιταλικές εισαγωγές με χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

- 70.000 τον., από Πόρτ Χέντλαντ γιά Δ. Ιταλία, δολ. 9,50, Μάρτιο.
- 80.000 τον., από Μονρόβιδα γιά Τάραντο, δολ. 4,45, 5 ήμέρες, Φεβρουάριο.
- 50.000 τον., από N. Αφρική γιά Δ. Ιταλία, δολ. 9,85, 10.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιο.

Έποισης:

- 160.000 τον., από Τουμπαράδο γιά Ρόττερνταμ, δολ. 4,45, με 7 συνολικά ήμέρες, Μάρτιο.

Στά ύπόλοιπα φορτία παρατηρήθηκε ή συνήθης ύποτονικότητα. Έτοι μ ο "Άγιος Μαυρίκιος έπληγε τόν σταθερό ναύλο τών 14 στερλινών γιά Αγγλία γιά 14.000 τον. ζάχαρης.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Είναι άξιοσημείωτο ότι, με έξαρτεση τής βασικές έκεινες άγορές φορτώσεως σε χύμα (ΗΠΑ, Βραζιλία, Αυστραλία), ή ύπόλοιπη άγορά έκφραστηκε, σχεδόν αποκλειστικά, με χρονοναυλώσεις κατά ταξίδι. Έτοι, παρουσιάζεται ένας μεγάλος δύκος τέτοιων ναυλώσεων. Θά ήταν δημα άπατηλο νά έξαγαγει κανείς συμπεράσματα από τόν άριθμο τους. Ότι οημαντικό είναι τό ύψος τών μισθωμάτων. Και αυτά παρουσιάσσαν άσφαλώς μιά κάποια σταθερότητα μέ λιγα κέρδη κατά περιοχές, όπως παραπάνω έκθεσαμε. Δεδομένου δέ ότι υπήρξε

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

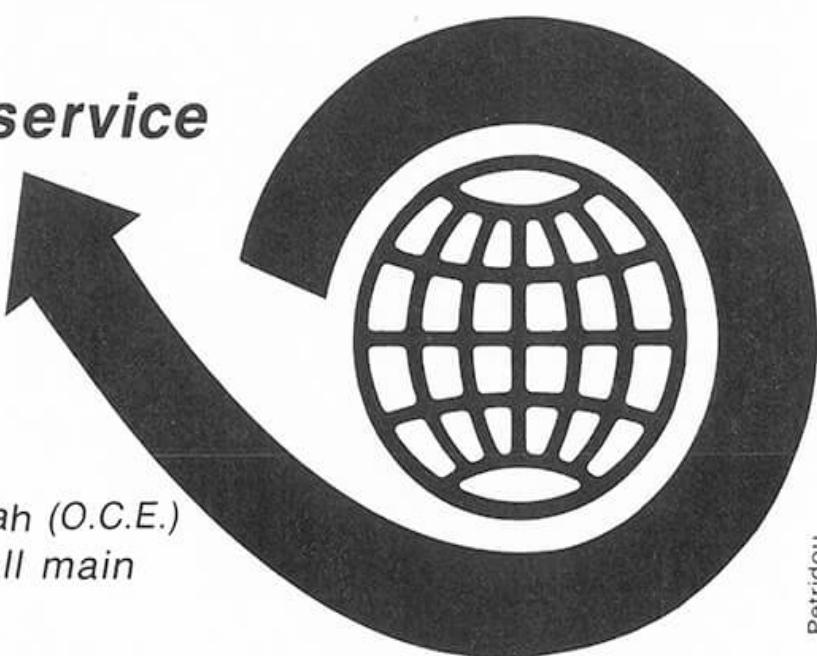
World-wide service

also

Agents in Greece for
Oriental Commercial
Establishment of Jeddah (O.C.E.)
Bunkers Suppliers at all main
Saudi-Arabian ports

Piraeus office

Address: Filinos 107-109 Phones: 4531.538, 4531.478, 4531.479 Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE



Petridou

μιά άξιοπρόσεκτη ιστοροπία σε όλες σχέδιον τις περιοχές, άντι νά παραθέσουμε ένα πλήθος από αύτές, περιοριζόμαστε σε μερικές χαρακτηριστικές μόνο:

- 140.000 τον., από Κορέα για κυκλικό Ειρηνικού μέσω Περού, δολ. 1.30/τόννο.
- 110.000 τον., από Ιαπωνία για Ισπανία μέσω Αύστραλιας, δολ. 0.98/τόννον.
- 79.000 τον., από Ιαπωνία για κυκλικό μέσω Αύστραλιας, δολ. 4.500 ήμερησίων.
- 69.000 τον., από Ιαπωνία, κυκλικό Αύστραλιας, δολ. 4.600 ήμερησίων.
- 56.000 τον., από Βραζιλία για Μεσόγειο, έπαναπαρόστο Σικελία, δολ. 3.950 ήμερησίων πλέον δολ. 100.000.
- 35.000 τον., από Χ. Ρόντς για Ν. Κορέα, δολ. 5.500 ήμερησίων πλέον δολ. 80.000.
- 26.000 τον., από Αγγλία για Ν. Κορέα, δολ. 3.900 ήμερησίων.
- 37.000 τον., από Ν. Αφρική για Ν. Κορέα, δολ. 7.500 ήμερησίων.
- 22.000 τον., από Τσάρλεστον για Κίνα, δολ. 4.250 ήμερησίων.

Μιά σειρά ναυλώσεων για κυκλικό Ατλαντικού, κυρίως για λογαριασμό τών Σοβιετικών, άναφερεται γύρω στα 3.300 δολ. ήμερησίων, για πλοία 26/28.000 τόννων. Η άντιστοιχη ναυλωση τών 50.000 τόννων φέρεται στα 4/4.500 δολ. ήμερησίων.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ: Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορείως Χαττερος) 27.000 τον. γεννημάτων Λευπόδ. δολ. 14. φι. με 3.500 τον. έκφρωση. Φεβρουαρίου 16-20.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ: Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορείως Χαττερος) 20.000 τον. πλαταιοθίδηρων θαλασσα του Μαρμαρά. δολ. 19. φι. έποιμο φόρτωση

ΝΗΘΑ ΓΑΝΤ: Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορείως Χαττερος) 30.000 τον. πλαταιοθίδηρων Ιαπωνία. δολ. 23. φι. με 3.000/4.500 τον. φορτοεκφρώση. Φεβρουάριο.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 70.000 τον. γεννημάτων Όλλανδια ή Βελγιο. δολ. 7.50 φι. Φεβρουαρίου 23 - Μαρτίου 1.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΙΙΑ

Είναι τραγικό νά διαπιστώνει κανείς, ότι η ναυλογορό πετρελαιού φαίνεται νά οδηγείται πρός τόν πυθμένο, τήν οπιγμή άκριβώς ποι νομίζει κανείς ότι τόν έχει φθάσει. Γιά τόν μήνα Μάρτιο, ή συνολικά άνωμενη άφιξη άναυλωτης χωρητικότητας VLCC στόν Περσικό Κόλπο, υπολογίζεται σε 60 περίπου πλοία, όχι λιγότερο από 15 έκατομμυρία τόννους. Είναι και αύτή μιά νέα θλιβερή έπιδοση.

208.000 τον., Περσικό/Κορέα. WS 19.5.
- 350.000 τον., Περσικό/Ιαπωνία. WS 16.5.
- 240.000 τον., Περσικό/Μεσόγειο. WS 20.
- 320.000 τον., Περσικό/Ιαπωνία. WS 17.5.
- 230.000 τον., Περσικό/Σιγκαπούρη. WS 20.5

Σέ άλλες περιοχές και γιά μικρότερα πλοία:

- 30.300 τον., 60/60/10 ήμέρες χρονοναύλωση. δολ. 9.600 ήμερησίων (καθαρά φόρτια).
- 28.000 τον., 6/6 μήνες χρονοναύλωση, δολ. 8.75 τον (καθαρά φόρτια).
- 55.000 τον., 6/6 μήνες, δολ. 5.50/τον.
- 25.200 τον., 6/6 μήνες, δολ. 8.99/τον.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΤΜΠΟΡ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 23.000 τον. 24.000 τον. σαγιαλέύρων Κωνσταντίζα. δολ. 25.50 φι. με 1.000 τον. έκφρωση. Φεβρουάριο.

ΜΟΛΙΣΤΑ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 55.000 τον. γεννημάτων Γάνδη-Αμβούργο ρέιντζ, δολ. 8 φι. Φεβρουαρίου 25 - Μαρτίου 5.

ΔΗΛΟΣ: Παρανάγκουα 13.000 τον. πέλλετς Τζακάρτα. Σουραϊγά. Σιγκαπούρη. Μπαγκόκ. δολ. 31.50. 1-1. δολ. 32.50 1-2 ή 3. δολ. 33 διά τέσσαρες λιμένες έκφρωσης ως με 5.000/1.500 τον. φορτοεκφρώση. Μαρτίου 8-20.

ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ: Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορείως Χαττερος) 26.360 τον. πλαταιοθίδηρων. Βαρκελώνα. δολ. 14.70. φι. ομετη φόρτωση.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορείως Χαττερος) 25.000 τον. γεννημάτων Αιγαντόν. δολ. 19.50. φι. με 1.000 τον. έκφρωση. Φεβρουαρίου 18-25.

ΝΟΡΟ ΧΑΤΝΕΣ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Καζαπλάνκα. δολ. 13.75. φι. με 2.000 τον. έκφρωση. Φεβρουαρίου 20-28.

ΟΚΤΑΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΖ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 19.000 τον. γεννημάτων Πουέρτο Κομπέλο. δολ. 12. με 1.200 τον. έκφρωση. Μαρτίου 2-8.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΔΙΔΥΜΟΙ: Βαγκούβερ 23.000-25.000 τον. έλαιοιστόρων Ιαπωνία (55 π. βιθ.) δολ. 19.50 φι. με 1.500 τον. έκφρωση. Μαρτίου 8-20.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

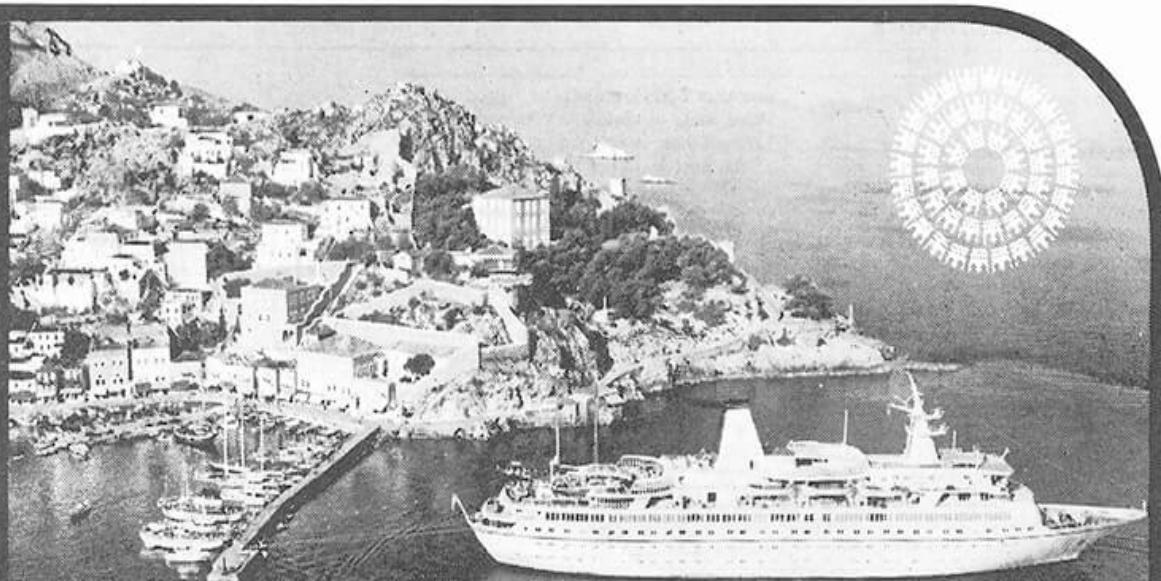
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Αμέραρο-Γάνδη ρέιντζ 12.500 τον. κρίθη χυμο 1-2 λιμένες Άλγεριας. δολ. 23. (1-1. δολ. 24 1-2. Φεβρουαρίου 19-25.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΒΟΡΡΑΣ: Έλλαδα 5.200 τον. τοιμέντων σέ ασκους, ένα-δύο λιμένες Νιγηρίας. δολ. 30-75. φιος, με 1.000/750 τον. φορτοεκφρώση. Φεβρουαρίου 8-11.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΒΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.): Μαυρη Θάλασσα 12.500 τον. τοιμέντων είς ασκους. Εριθρά Θάλασσα. δολ. 26. φιος, με 1.000/750 τον. φορτοεκφρώση, όψιν Περσικό Κόλπο δολ. 35. Φεβρουαρίου.



ms GOLDEN ODYSSEY year round luxury cruises
coming in 1982 ss ROYAL ODYSSEY
deluxe cruises in the mediterranean, scandinavia and the caribbean

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΙΑΕΡΤΗΣ: Βόρ. Ισπανία 10.000 τον. τοιμέντων σε σάκκους Νιγηρία. δολ. 24.50 φιος, μέ 1.000/750 τον. φορτοεκφόρτωση. Φεβρουαρίου 9-13.

ΚΕΠΠ ΜΑΣΤΑΝΓΚ: Ντώρμπαν. Ήστ Λόντον 15.500 τον. όραβοτον τρεις λιμένες Ισπανίας. δολ. 18.15. μειον 25 σύντς διά κάθε μήνη χρηματοποιούμενον λιμένα έκφορτωσες. 2.000 τον. γκράς φόρτωση. 2.500 τον. έλ. έκφορτωση. Φεβρουαρίου 19-25.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΕΣ. ΑΝΑΓΓΕΝΗΣΙΣ: Σιγκαπούρη 23.500 τον. μέρος φορτίου καθαρό. Έπω. Ανατολή. W 143. όφιδον Ινδονησία. W 152.5. Φεβρουαρίου 14.

ΖΑΚΥΝΟΣ: Καραϊβική 40.000 τον. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. W 100. μέρος φόρτωση.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ: καραϊβική 45.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. W 100. μέρος φόρτωση.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Βενεζουέλα 65.000 τον. μέρος φορτίου. Πόριλαιν W 57.5. Φεβρουαρίου 13.

ΜΑΡΙΛΙΑ (ΛΙΒ.): Δυτ. Αφρική 63.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. W 51. Φεβρουαρίου 12.

ΤΑΚΗΣ Ε.: Αρχάγταρ 50.000 τον. μέρος φορτίου. Πριόλο W 70. Φεβρουαρίου 11.

ΝΥΑΛΑ: Πριόλο 18.000 τον. Αρξού. W 115. Φεβρουαρίου 14.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Άμερικ. λιμένες Κόλπου 28.000 τον. καθαρό. άνατολ. άκτη Καναδά. W 180. άρεση φόρτωση.

ΓΚΙΩΝΑ: Καραϊβική 50.000 τον. άμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορεια. Χάρτερας) W 75. Φεβρουαρίου 16.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: Ανατολ. άκτη Μεξικού 45.000 τον. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. Κόλπου. W 82.5. όφιδον Μπαχάμας W 85. Φεβρουαρίου 14.

ΕΥΑΝΟΙΑ: Μεσόβενη 60.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες Κόλπου. W 37. Φεβρουαρίου 12.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ: Ρότερνταν 39.000 τον. μέρος φορτίου. Ροτόν. W 95. Φεβρουαρίου 13.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΕΝΟΦΩΝ (κ.): Περιόλο Κόλπο 24.000 τον. καθαρό. Πλακιστάν μέρος φορτίου. W 100. Φεβρουαρίου 24.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Ανατολ. άκτη Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες Κόλπου. W 80. Φεβρουαρίου 15.

ΜΠΟΥΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ: Ανατολ. άκτη Μεξικού 33.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες Κόλπου. W 127.5. Φεβρουαρίου 16.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Σούλλορ βός 59.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες Κόλπου. W 39. όφιδον άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. W 41. Φεβρουαρίου 17.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Αρξού 60.000 τον. μέρος φορτίου. Φος. W 55. Φεβρουαρίου 20.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Λαβερά 47.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν. Κόντινεντ. W 62.5. όφιδον Μεσόγειος W 72.5. μέρος φόρτωση.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΖΙΣΠ: Ερυθρό Θάλασσα 50.000 τον. Ιταλία. W 50. μέρος φόρτωση.

ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ: Σιγκαπούρη 23.000 τον. καθαρό. Ινδονησία W 140. όφιδον Ταϊλάνδη - Ιαπωνία. W 135. Φεβρουαρίου 23.

ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ: Σιγκαπούρη 20.000 τον. μέρος φορτίου. καθαρό. Κόλπου. W 140. Φεβρουαρίου 19.

ΟΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ: Ανατολ. άκτη Μεξικού 88.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες Κόλπου. W 54. Φεβρουαρίου 20.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Ανατολ. άκτη Μεξικού 51.500 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες Κόλπου. W 90. Φεβρουαρίου 25.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ: καραϊβική 35.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. άμερικ. λιμένες Κόλπου. W 115. Φεβρουαρίου 20.

ΜΑΡΙΑ Κ. Δυτ. Αφρική: 80.000 τον. μέρος φορτίου. Γαλλία. W 35. Φεβρουαρίου 23.

ΑΛΦΕΥΣ: Ερυθρό Θάλασσα 63.000 τον. μέρος φορτίου. Κωνσταντίνα. δολ. 6. Φεβρουαρίου 24.

ΜΕΣ. ΓΗ: 29.314 τον. d.w. (τού 1971) δολ. 9.600 60/60/10 ήμερων. μέρος φόρτωση.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΙΓΑΙΣ ΣΩΝΙΚΗ: 21.050 τον. d.w. (1.030.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 31 τον. φιούελ διάλ και 2 τον. ντηζελ διάλ τού 1973) παράδοση νότιο Κορέα. Φεβρουαρίου 8-9. έπαναπαράδοση βορ. άκτη νοτίου Αμερικής. δολ. 4.950 μέρηροις.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ: 23.200 τον. d.w. (1.075.000 κ.π. 15 μιλ. 25 τον. φιούελ διάλ τού 1978) παράδοση βορ. Ειρηνικό. Φεβρουαρίου 13-18. έπαναπαράδοση Πόρτ Σουδάν. δολ. 6.000 ήμερηροις.

Κ.Ζ. ΜΙΧΑΛΟΣ: 26.223 τον. d.w. (1.161.503 κ.π. 15 μιλ. 37 τον. φιούελ διάλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διάλ τού 1976) παράδοση μετά την αναχώρηση του πιλότου εις Ούηπ. Φεβρουαρίου 13-16. έπαναπαράδοση μετά την αναχώρηση του πιλότου εις άμερικ. λιμένες Κόλπου. δολ. 3.600 μέρηροις.

ΣΑΡΔΗΝΙΚΟΣ: 16.160 τον.δ.ω. (τού 1978) παράδοση Γένοβα Φεβρουαρίου 15. ένα κυκλικό ταξίδι Χιλής. δολ. 4.300 μέρηροις.

ΑΛΒΙΩΝ: 27.028 τον. d.w. (11 3/4 ίντα 1.261.000 κ.π. τού 1969) παράδοση κατά την άφιξη σε πλοηγικό στοθμό Ρίσσαρντς Μπαιν - Ντώρμπαν ρέιντζ. δολ. 4.300 μέρηροις συμπεριλαμβανομένων υπερωριών. όφιδον ναυλωτών έπαναπαράδοση Ταϊβάν - Ιαπωνία ρέιντζ.. δολ. 4.500 μέρηροις. συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ: 28.752 τον. d.w. (35 π. 0.6 ίντα. 1.209.300 κ.π. 15 μιλ. 39 τον. φιούελ διάλ και 2 τον. ντηζελ διάλ τού 1978) παράδοση Κόντινγκ Φεβρουάριος. έπαναπαράδοση άμερικ. λιμένες δυτ. άκτης δολ. 3.000 μέρηροις.

ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ: 16.888 τον. d.w. (14 μιλ. 21 τον. φιούελ διάλ τού 1980) παράδοση Έλιμπε Νο. 1 Μαρτίου 1-2. έπαναπαράδοση άνατολ. Αφρική. δολ. 5.250 μέρηροις.

ΑΜΦΙΤΡΙΗ: 16.952 τον. d.w. (14 μιλ. 21 τον. φιούελ διάλ τού 1978) παράδοση Μπρεμερχάρφεν Φεβρουαρίου 22. ταξίδι Περιοικού Κόλπου (έξαιρουμενών Ίραν και Ιράκ) έπαναπαράδοση διαπλέοντας Μουσκάτ. δολ. 5.900 μέρηροις.

ΑΝΘΟΩΖ: 16.897 τον. d.w. (14 μιλ. 21 τον. φιούελ διάλ τού 1979) παράδοση Μπρεμερχάρφεν Φεβρουαρίου 15-20. ταξίδι Περιοικού Κόλπου (έξαιρουμενών Ίραν και Ιράκ) έπαναπαράδοση διαπλέοντας Μουσκάτ. δολ. 5.900 μέρηροις.

ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.: 29.048 τον. d.w. (1.363.000 κ.π. 14 μιλ. 30 τον. φιούελ διάλ και 2 τον. ντηζελ διάλ τού 1981) παράδοση μετά την αναχώρηση του πιλότου όταν και όπου είναι έτοιμο (όφιδον ναυλωτών) Αργεντινά. Μαρτίου 5-20. έπαναπαράδοση μετά την αναχώρηση του πιλότου εις Βορειανή Γκάζεσταν ρέιντζ. δολ. 5.750 μέρηροις συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: 37.042 τον. d.w. (1.645.000 κ.π. 15 μιλ. τού 1973) παράδοση άμερικ. λιμένες Κόλπου. Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 3. έπαναπαράδοση Ιαπωνία - νότιο Κορέα. δολ. 5.500 μέρηροις πλέον δολ. 85.000 δώρων

MONTANA: 33.648 τον. d.w. (1.504.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιούελ διάλ τού 1973) παράδοση μετά την αναχώρηση του πιλότου εις Κομήτη Φεβρουαρίου 18-21. ένα κυκλικό ταξίδι ισημερινών ήτης Κίνεζους.

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΕΣ

"Αν λάβει κανείς ύπ" θύη την παρούσα κατάσταση της ναυλαγοράς και τις μάλλον ακοւσιές προοπτικές για τό έγγυος μέλλον, τόσον ό δύκος τών προσφάτων ύγραστων θαν και τόν ένδιαφέρον ύποψηφίων ύγραστων δέν είναι άμελητέα. Σάν μοναδική ίσως έξηγηση, μπορούμε νά ύποθεσούμε διτί ο (καλώς έννουμενος) καιροσκοπιούς όρχιος νά διαμορφώνεται, πράγμα που σημαίνει διτί οι μερίτες ύγραστων θανύτων θα βρίσκουν μεγαλύτερη άπασχόληση.

Τό δεκαπενθήμερο πού πέρασε ύπογράμμισε ένα άρκετα ζωηρό άγραραστικό ένδιαφέρον σε διτές σχεδόν τις

κατηγορίες πλοίων, σε διός τους τομείς πωλήσεων. "Ετοι, ειδούμε μεγάλο άριθμο BULKCARRIERS και άρκετο TWEENDECKERS κάθε ηλικίας, ώπο ύπερηλικο μέχρι μεταπωλήσεις ναυπηγουμένων, νά άλλαζουν χέρια. Οι τιμές, βέβαια, παρέμειναν σε χαμηλά έπιπεδα με τάσεις περαιτέρω πτώσεως, σημειώσανται στις βραχυπρόθεσμες (και μεσοπρόθεσμες) έξειδεις της ναυλαγοράς.

Χαρακτηριστικές πλωλήσεις:

BULKCARRIERS:

— MV KING LEONIDAS. 26.070 τον. τού 1963 δολ. 2.400.000.

— MV BELLA MAERSK/BRIGIT MAERSK. 24.600 τον. τού 1969, δολ. 6.850.000 όλικη τιμή.
— MV GURNIR. 19.950 τον. τού 1963, δολ. 1.650.000.
— MV BRILLIANT VENTURE/SAM VENTURE. 57.700 τον. τού 1981, δολ. 21/20.700.000. άντιστοιχία.
— MV OLYMPIA. 22.900 τον., τού 1969, δολ. 8.500.000.
— MV UNIWESRYTER TORUNSKI. 53.000 τον., τού 1972, δολ. 6.500.000.

TWEENDECKERS:

— MV EUGENIA M. 13.600 τον., τού 1961, δολ. 750.000.

— MV SANTA URSULA. 14.900 τον., τού 1976, δολ. 6.800.000.
— MV SOL TULLA/SOL LAILA. 13.200 τον., τού 1977/78, άντιστοιχίας, δολ. 14.000.000, μαζική τιμή εις Κινέζους.

TANKERS:

— TT WORLD SAGA. 228.000 τον. τού 1972, δολ. 4.600.000 εις Καναδάς γιά μετασκευή.
— OBO ATLANTIC SPLENDOUR. 153.000 τον., τού 1970, δολ. 7.500.000 στην Κορέα.

Είναι χαρακτηριστικό, διτι μεταξύ τών άγραστων πυροειδών εις άνακαλύψει ποικιλία έθνικοτήτων με μικρή σχετικά παρουσία τών παραδοσιακών πιά Έλληνων ή Κινέζων.

Στο Πακιστάν, άξιόλογος άριθμός πωλήσεων καθιέρωσε νέες τιμές τιμής γύρω στά δολ. 105 γιά 57/6.000 τόνους βάρους, ένω τά δολ. 99 έπληρωνταν γιά μικρότερα σκάφη.

Η Ινδία, με μικρότερο δύκο πράξεων, πλήρων δολ. 103 ένω ή Κορέα, χωρίς άξιόλογη κίνηση, ουζητούς και (σε μια τουλάχιστον περίπτωση) πλήρωσ δολ. 112. γιά VLCC χωρίς πιστοποιητικά GASFREE, πού άντιστοιχει με 126 περίπου δολλάρια.

Δειλ-δειλά, ή Ισπανία προχώρησε σε μερικές άγορες με τιμές κυματίνωνες άπο δολ. 60/80, άναλόγως της κατηγορίας και τού βάρους του πλοίου.

Γενικά, φαίνεται διτι ή άγορά τών διαλύσεων άρχιζει νά παιζει ένα θετικό ρόλο στην προσπάθεια έσισφορρόπτησης προσφοράς/ζήτησης χωρητικότητος.

Οι Ναυηγήσεις

Τό νέο τής ύπό έξεταση περιόδου είναι διτι παραγγελία άπο την Σοβιετική Ένωση σε Γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία 15 πετρελαιοφόρων τών 16.000 τόνων. 10 μικρών έπιβατηγών και 3 πλωτών γερανών. Επι πλέον λέγεται διτι ή Σ. Ένωση προτίθεται νά άναβεσει σειρά παραγγελιών στην Πολωνία, με τόν προφανή σκοπού οικονομικής (και πολιτικής) ύποστηριξης τής χειμαζομένης βιομηχανίας τής έν λόγω χώρας.

Διαφορετικά τά νέα άπο την Ιαπωνία, διτι οι ναυπηγείων τέλεουν τόν άριθμό τών νέων παραγγελιών συνεχώς έλαστουμενο. Προβλέπεται διτι, πολύ σύντομα, διι την έσασφάλιση νέων έντολων.

TELEX: 18724 ELLAS AR
TELEGR. HELLASMAR BAIRRES
PHONES: 310483, 311384, 321616
313397, 329735, 319480
A.O.H.: 321843

(Ship Supplies Dept)
IMPORT — EXPORT
SAN MARTIN 1119
1004 BUENOS AIRES — ARGENTINA

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 1122/881'

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st March 1982

A time for brave decisions

It has become more than apparent that the present market conditions have seriously affected our shipping industry. Statistical data on greek shipping show that a noticeable number of vessels are being deleted from the home registry which is not a result of the recent political change but a profound result that greek ships are not competitive any more.

It is time that brave decisions are taken that can restore the competitiveness of the vessels flying the greek flag and in our opinion the first right measure will be to use greek seamen only as officers and foreign for all other positions with minor exemptions.

The Greek Socialist Government can proceed to such a radical step by establishing bilateral national agreements with the various countries who can provide greek ships with the required lower crew members.

USUAL FLUCTUATIONS?

During his regular weekly meeting with the shipping correspondents of the Greek press, the Minister of Mercantile Marine, Mr. Yotas, declared there was no trend away from the Greek flag by Greek owners but that the fluctuations noted in new registries and cancellations were of the usual order.

Unfortunately, the tendencies marked last December were far from customary because from that month onwards, Greek registries have declined not only in the number of ships but in the volume of tonnage as well, in contrast with the previous months when the number of ships had declined but the volume of tonnage had increased.

We are not implying that the change of government has anything to do with this trend but wish merely to repeat that Greek ships are seeking a way to survive. It is precisely this fact that the Minister should bear in mind.

And since it is apparent that the Ministry refuses to face the facts, it is up to the Government as a whole to deal with the shipping problem. We are in a position to know that the Prime Minister has been briefed on the shipping situation and on the prevailing state of affairs in the Ministry, where there is also a tendency to cover up certain unfavourable developments. It has even been reported that one ministry official was ordered not to provide a person in the Prime Minister's entourage with specific data.

All these things lead to certain conclusions which the Government should take into serious consideration. It has been warned!

THE "VICTORY"

Four principal conclusions are to be

drawn from the loss of the tanker "Victory".

The first is with respect to the attitude of the crew. Those who showed courage and self-restraint and remained on the floating stern of the ship were saved. The others, who took to the lifeboats in heavy seas were lost. This has happened so many times in the past that one wonders why so far, no authority has thought of giving seamen any instructions in this respect to prevent the useless loss of life at sea. Is it not time for the Ministry to do something about it?

The second is the attitude of the Greek press. Its attacks on the ship's owners make one wonder if they were dictated only by ignorance. And it surprises us that the Greek Shipowners' Associated has remained silent on this score. It should have at least issued an announcement to the effect that until the accident has been investigated, no hasty or premature conclusions are permissible, apportioning any blame to anyone. We do not wish to see the press curbed in any way but it should be made to see the error of its ways.

The third concerns the massive effort made to save the survivors of the "Victory", both those on the ship's stern and those who took to the lifeboats. Once more, it has been proved that the sense of mission in saving life at sea is as high as it ever was and we heartily approve of the Minister's decision to make awards to all those who took part in the rescue effort.

The fourth concerns the attitude of the owners who conducted themselves in an impeccable manner, particularly with respect to keeping everybody informed.

It is to be hoped that the lessons learned from this dramatic event will lead to measures with respect to the conduct of seamen in similar situations and that future loss of life will be avoided.

IMPERMISSIBLE

We do not question the right of the minister or of the services of the Ministry of Mercantile Marine to carry out investigations wherever these are deemed necessary. But to cast aspersions on Greek ships and shipping companies during the course of such investigations is, to our mind, impermissible.

We refer to the Ministry's decision to investigate the legal matters that have arisen concerning the damages to be paid out from the relative fund with respect to the explosion on the tanker "Irene's Serenade" in Navarino. One Athenian newspaper reported that one aspect of this investigation would cover the possibility of maritime fraud in the sense that the ship might not have been carrying its entire cargo at the time of the accident. There was no denial of this report by the Ministry and the paper went on to quote the minister, Mr. Yotas, as saying that "we are resolved to deal strictly with any transgressions or law-breaking that might be revealed by the investigation".

We consider this statement to be impermissible, since, among other things, it clearly prejudices the course of the investigation.

TOP RANK

Lloyds Register's figures for world tonnage on July 31, 1981 give the total as 73,864 ships grossing 420,834,813 tons or 697,188,113 dwt. The Liberian flag leads with 2,281 ships totalling 74,908,390 grt. or 147,686,831 dwt.

If we exclude Liberia, which does not own a national fleet, Greece stands at the top with 3,710 ships totalling 42,004,990 grt. or 73,513,866 dwt. We have passed Japan which stands in third place with 10,422 ships totalling 40,835,081 grt. or 67,496,680 dwt.

Panama showed the greatest rise from the previous year with the addition of 3,466,000 grt. followed by Greece with the addition of 2,533,000 grt. and by Saudi Arabia with the addition of 1,532,000 grt. The largest drop from the previous year was marked by Liberia which lost 5,379,000 grt. and by the U.K. with a loss of 1,716,000 grt.

Irrespective of flag, the world fleet consists of tankers, totalling 171,697,000 grt. followed by bulk carriers and ore carriers totalling 87,246,000 grt., cargo ships totalling 80,826,000 grt., combined carriers 25,838,000 grt., container ships 12,292,000 grt. LPG carriers 7,959,000 grt. and chemical products carriers 2,614,000 grt.

IDLE TONNAGE GROWS

World idle tonnage figures grow. At the end of January 565 vessels representing a capacity of around 30 million tons d.w. were laid up. Tankers amounted to 220 vessels of 26.71 million tons d.w. while dry cargo ships totalled 345.

THE OBO'S

Useful data and information on OBO's are provided by the Drewry report on this triple-purpose type of ship.

OBO's were basically dry cargo carriers in bulk which could also be loaded with oil. The possibility to use them in one way or the other made up for the extra cost in building them. Experience has shown, however, that the ease of switching over from one type of cargo to the other was hypothetical. Thus, while in 1973 they were used 21.5% for dry cargoes and 78% for oil cargoes, since then, they have been used mainly for dry

cargoes as a result of which the percentages have been almost reversed (20% for oil and 80% for dry cargoes).

As for the dry cargoes carried, these consisted of 9.5 million tons of coal, 5.9 million tons of ores and 1.8 million tons of grains. In mid-1979 only 3 million tons of coal were carried and 2.5 million tons of grains, which shows how greatly the coal trade has increased in two years.

OIL

While oil prices continue to fall on the spot market, OPEC has scheduled an extraordinary meeting of oil ministers on February 27 in Geneva to work a new prices and production policy. Saudi Arabia insists that it will maintain its production levels at a steady rate of 8.5 million barrels per day but market sources report that this production has already dropped to 7.5 million barrels per day and that it is likely to fall even lower. The most newsworthy development so far, which gives an idea of the psychological atmosphere which prevails, is the statement by the director of the Clairmont Economic Institute who says that the Persian Gulf states are basing their 1982 investments on spot market oil prices averaging at 25 dollars per barrel.

FORECASTS

Japan's planners estimate that by the

end of the century, per capita income in Japan will exceed that of the United States.

A special study forecasts that Japanese growth will increase at a rate of 5% per annum while U.S. growth will not exceed 3%.

On this basis, by the year 2000, per capita annual income in Japan will exceed 21,000 dollars while in the U.S. it will remain below, 18,000 dollars. Growth in the EEC countries will be in the region of 2.5% and per capita income by 2000 will be more than 13,000 dollars.

SULTZER SELLS FIRST RTA SUPERLONGSTROKE ENGINES

Within two weeks after the new RTA series diesel engines has been announced, the first firm contract has been signed. It concerns a 6RTA58 engine, rated at 7200 kW (9780 bhp) and 105 rev/min with a guaranteed specific fuel consumption of 128 g/bhph at full load and an option for a second engine for a sister ship.

The engine will be built by Sulzer's Yugoslavian licensee 3. Maj in Rijeka and will power a 17,000 tdw multipurpose general cargo liner ordered by Jugolinija, Rijeka, at the 3. Maj Shipyard in Yugoslavia. The ship's speed will be 16.8 knots and delivery of the first unit will take place during 1983.





(α. = ανεχωρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενοπλοίον — μ = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6646	α. Βρέμην 4/2 διά Τουρκού	ΑΙΓΑΙΣ ΙΩΝΙΚ	76	12498	α. Ντώρμπαν 5/12
ΑΒΑΕ	62	10405	α. Τζέναν 3/2 διά 'Ινδιαν'	ΑΙΓΑΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	α. Κόμπε 28/1
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	α. Φλώσικ 30/1 διά Πρόσγκρουν	ΑΙΓΑΙΣ ΣΩΣΜΙΚ	75	12498	α. Γιοκοχάμα 31/1 διά ΗΠΑ
ΑΒΙΝ Ο'ΙΔΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616	εἰς 'ΑΓ. Θεοδώρους	ΑΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	α. Χιούστον 22/1
ΑΒΙΝ Ο'ΙΔΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Κωνιπόλιν 2/2 διά Πειραιάδ	ΑΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ε. 'Ακαμπο 14/1
ΑΓΑΘΩ	74	6017	δ. Μπρούνουποτελ 3051	ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	α. Τζένταν 21/10 διά Μη. 'Αμπάς
ΑΓΑΘΩΝ Φ	61	13092	α. Λ. Πάλμας 2/2	ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	α. 'Ηστ. Λόντον 21/1 διά Ταϊβάν
ΑΓΑΠΗΝ	69	10006	ε. Βούμπλαν 26/1	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Ντουλούθ 1/12
ΑΓΓΕΛΑ	63	3387	μετων. «ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ»	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΕΙΖ	72	11165	ε. Ρουέν 27/1
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	δ. Σκού 28/1 διά Στεττίνον	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΙΤ'ΒΕΡΥ	71	15205	ε. Σιγκαπούρην 31/1
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	67	4106	δ. Κωνιπόλιν 22/1 διά Βάρνα	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ	76	12498	ε. Ρίο 'Ιανέρο 1/2
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ	62	12243	ε. Πειραιάδ 22/1	ΑΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ε. Σιγκαπούρην 5/9 διά Μη. 'Αμπάς
ΑΓΓΕΛΙΚΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Τόρρε 'Ανουνζία 10/1	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	ε. Σιγκαπούρην 29/1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	α. Σιγκαπούρην 4/2 διά Κακκινάτα	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Ναυκόδια 25/1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Μοντεβίδεο 2/2	ΑΙΓΑΙΣ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ	69	9199	δ. Μπρούνουποτελ 31/1 διά Δάντοιχ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ	70	9178	δ. Π. Σάδι 15/1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙII	57	1241	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ε. Τζένταν 29/1
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	α. Ρ. 'Ιανερό 30/1 διά Κουρασάδο	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	δ. Παναμά 12/12 διά Σαγκάνη
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	α. 'Αλεξάνδρεια 22/1	ΑΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11165	δ. Παναμά 12/12
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	δ. Γιβραλτάρ 4/2 διά Καζαμπλάνκα	ΑΙΓΑΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	α. 'Άλγκεσίρας 18/1
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	α. Βηρυτόν 12/1	ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΩΡΙΤ	70	9078	δ. Παναμά 3/12 διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	α. Τζέραλτον 19/1 διά Φρημάντλ	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟ'ΓΙΚ	71	11208	α. Βενετία 16/12 διά 'Άλγεριαν
ΑΓΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	α. Κωνιπόλιν 25/1	ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	α. Ντώρμπαν 27/12 διά 'Ιράν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	α. Αύγουστον 29/11	ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕΓ'ΝΤ	70	9025	ε. Σιγκαπούρην 3/2
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	69	6074	ύπο παραλήνη	ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΝΘ	69	9199	δ. Μάλτα 18/1
ΑΓΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	δ. Κωνιπόλιν 3/2	ΑΙΓΑΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928	δ. Κωνιπόλιν 24/1 διά Κωνσταντίνου
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗΝ	68	9031	δ. 'Αμβούργον 31/1 διά 'Αβάνα	ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	α. Τόκιο 30/1 διά Γατσουσιρό
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ε. Ρότερντον 5/2	ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	ε. Σαντάντερ 17/8
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Ρ. 'Άρες 22/1 διά Λίβερπουλ	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20096	ε. Λιασσώνα 30/1 (ΕΠΩΛ.)
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	7528	ε. Σ. Λορέντζο (Άργυρη) 11/1	ΑΙΓΑΙΩΝΦΩΣ	73	9369	α. Π. Χάρκουρτ 2/1
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	δ. Κωνιπόλιν 31/1 διά Κωνσταντίνου	ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	δρυγεί εἰς 'Αργοστόλι άπο 23/1
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ε. Πειραιάδ 18/1	ΑΙΗΤΣΑΣ	63	1142	α. Φόλευ 14/1 διά Θεσσαλονίκη
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	δ. Σουέζ 5/2	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ε. Ν. 'Υόρκην 5/2
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Ν. 'Υόρκην 27/1 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	66	38615	ΔΙΕΛΥΘΗ
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	59	8852	α. Καρντέλεβο 2/2 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ K	67	2938	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	ε. Φελίξιδους 352	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15497	α. Νικαία 10/2 διά Μπετζάνια
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	69	2988	α. Λ. Πάλμας 10/12 διά Λάγος	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	56	3129	ε. Ν. 'Ορλεάνην 2/2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ε. Σ. Λουΐς ντη Ρόν 29/1	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΖΩΣ	74	16006	α. Κοπέρ 15/1 διά Ραβέννα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ε. Λάς Πάλμας 1/2	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	60	6975	α. Βαλάρον 2/2 διά Τζένταν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	ε. Πειραιάδ 10/5	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Σμύρνην 8/1 διά Τρίπολιν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	ε. Πειραιάδ 13/12	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Σάντος 17/1 διά Ντουμπάνη
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Κωνιπόλιν 20/9	ΑΙΟΙΔΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	δ. Σουέζ 24/1 διά 'Υμενην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	ε. Πειραιάδ 16/12 διά Χαλκιδή	ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΑΝ	63	11502	α. Λάγος 18/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Μη. 'Άρες 12/12 διά 'Αβάνα	ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΑΙΟΣ	72	16235	α. Λ. 'Αντζελες 2/2 διά Τόνιδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΑΙΟΣ	71	9885	δ. Π. Σάδι 3/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276	ε. Θεόπατα 30/12	ΑΙΟΙΔΑΝ Σ Κ.	66	40787	ε. Μπουμάντ 24/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	51	1988	εἰς Κουβέτη διπό 20/7/78	ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΑΙΝΤΗΑ	65	9223	ε. Σάντος 31/1 διά Κόλδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	70	15345	δ. Σκώ 27/12 διά Καλιπέντα	ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΕΚΣΤΑΖY	69	10182	ε. Μπάρρου 1/2 διά Λουάντα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	61	6038	δ. Δαρδανέλια 7512	ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΕΜΕΡΑΝΤ	77	9083	ε. Σεβίλην 3/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	δ. Δάρδανηλα 7512	ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΖΕΑ	68	13633	δ. Γιβραλτάρ 30/1 διά Κωνσταντίνου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	77	1573	ε. Ντεμέράρδα 29/1	ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΣΕΣ	69	13942	ε. Λάγος 2/2
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	α. Αυβέραν 19/1 διά 'Ελ Τζαζίρη	ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΣΑΞΕΣ	69	8715	α. Λομπίτα 27/12 διά Λουάντα
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	ε. Ρότερντον 7/2	ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	61	13299	α. Σαβόνη 25/1
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	ε. Ν. 'Ορλεάνην 1/2	ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	α. Λάς Πάλμας 13/2 διά Σκίκνια
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	α. Γέκμπετς 18/12 διά Τρίπολιν	ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	81	10714	δ. Κυνιπόλιν 20/1 διά γαλάτοι
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	69	9982	α. Χόρβην 27/1 διά Σαΐδ	ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΣΑΕΞ	65	20119	δ. Παναμά 10/1 διά 'Ισπανίαν
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	α. Κουβέτη 27/1 διά Σιγκαπούρην	ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	10153	δ. Κυνιπόλιν 29/1 διά Κωνσταντίνου
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	ε. 'Αλεξάνδρειαν 25/1	ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΦΑΝΤΑΖΥ	68	13388	δ. Κυνιπόλιν 20/1 διά Πότι
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Πειραιάδ 18/1	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484	εξωθ. Νιούκαρτ 10/12
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΖΕΡ	70	4231	ε. Χόρβην 4/2	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32508	δ. Παναμά 19/1
ΑΔΩΝΙΣ Τ	71	9999	ε. Α'μβούργον 4/2 διά Κολόμπη	ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	δ. Μπρούνουποτελ 13/12 διά Βέντοπιλ
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Τεργόστην 27/1 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ	59	9984	ε. Κ. Τάουν 6/11 (έπικενα)
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	α. Μπλελάνη 8/1	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	66	22260	δ. Βαρκελώνην 4/2 διά Τζένταν
ΑΗΝ ΓΠΟΡΓΗΣ	64	7752	ε. Γέκμπετς 17/11	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	62	7517	ε. Μπαχρέν 5/2
ΑΗΣ ΓΠΩΡΓΗΣ	55	5866	ε. Μάλαγκα 18/1	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	α. Τέλι ό. Μπάνκ 5/2
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ε. Λισσαβώνα 8/1 διά Πειραιάδ	ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	δ. Γιβραλτάρ 1/2
ΑΘΑΝΑΙΑ	56	13555	εἰς Πειραιάδ 18/7 (έπικενα)	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	ε. Λάγος 29/1
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	δ. Σουέζ 20/1 διά 'Αβάνα	ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	δ. Π. Σάδι 12/12
ΑΘΕΝΣ ΙΚΑ'Υ	56	7369	ε. Πειραιά 17/1	ΑΚΗΣ Σ	57	6205	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΕΝΣ ΛΑΚ	54	2325	ε. Πειραιάδ 25/12 (έπικενα)	ΑΚΗΜΗ	77	16080	ε. Σ. Τάων 27/1
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ε. Μοχάδεντος διπό 23/3/81	ΑΚΜΩΝ	71	15119	α. Τζένταν 17/1
ΑΘΕΡΑΣ	54	7311	ε. Δουνκέρκην 31/1	ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	α. Κόμπε 18/1 διά Δυτ. 'Ακ. ΗΠΑ.
ΑΘΗΝΑΙ	69	9099	ε. Πόρτομουθ 3/1 διά 'Αρούμπα	ΑΚΟΥΑΓΚΑΡΟΥ	68	24696	α. Νόπολη 1/2
ΑΘΗΝΑ	63	10170	δ. Σουέζ 28/8	ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΣ	68	25433	ε. Ραζέννα 11/1
ΑΘΗΝΑ	58	10662	ε. Πειραιάδ 9/11 (έπικενα)	ΑΚΟΥΑΡΙΟΠ	72	9784	α. Π. Νουάρ 4/1
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	8905	δ. Σουέζ 4/2 διά Μεσογείου	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Τής 8/12 διά Π. Κόρντον
ΑΘΗΝΑ Κ	68	16223	ε. Ντώρμπαν 22/1 διά Βούβλων	ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	68	25433	δ. Παναμά 25/1 διά Κίναν
ΑΘΗΝΑ Μ. (δ.)	81	11980	δ. Σ. Δάσι 30/1 διά Μεσογείου	ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	δ. Παναμά 27/1
ΑΘΗΝΑΙΟΥΛΑ	68	45678	δ. Κωνιπόλιν 7/1 διά 'Αλεξάνδρα	ΑΚΟΥΑΦΑΙΡΟ	68	24341	ε. Βανκούβερ 2/2
ΑΘΛΩΝ	62	11047	δ. Σουέζ 19/1	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	α. Μάλτα 8/1
ΑΘΩΛΩΝ ΦΟΡΡΕΣ	56	4301	ε. Βόλον 22/12	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	α. Κοπέρ 10/1 διά Ντέρνα
ΑΘΩΝΑ ΙΣ	58	9892	δ. Σ. Δάσι 4/2 διά Μεσογείου	ΑΚΡΑΤΑ	75	7973	δ. Κωνιπόλιν 16/1 διά Νοβερωαίσκην
ΑΘΩΝΑΙ ΟΡΑΓ'ΖΟΝ (δ.)	58	12943	ε. Ντώρμπαν 22/1 διά Βούβλων	ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Καράτο 2/2
ΑΘΩΝΗΚ ΡΗΦΕΡ	73	7594	δ. Σ. Δάσι 30/1 διά Μεσογείου	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	ε. Π. Φ. Σπαήη 27/1 διά Βενεζουέλα
ΑΘΩΝΗΚ (μ.)	67	48747	δ. Κωνιπόλιν 7/1 διά 'Αλεξάνδρα	ΑΚΡΩ			

ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ)	65	40043	α. Πειραιά 3/2 διά Περιοίκων δ. Μπρουνόμπούτελ 2/7/9 διά Ροστόκ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	δ. Πειραιά 30/1 διά Λιβύης
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Πειραιά 15/1 διά Κίμωλον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	ε. Ν. Όρλεάνη 27/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13212	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. ΙΙΙ	67	2560	α. Βρέμην 29/1 διά Θεσσαλονίκη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι.	65	1657	ε. Σουέζ 13/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Νταράμ 1/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Μπιζέρα 23/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	δ. Παναμά 18/1
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΗΡΗΣ	78	15688	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	α. Ούντεβάλα 26/1 διά Μασσάσουα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9206	ε. Ήράκλειον 20/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΓΚΡΕ'Τ (δ)	73	152372	δ. Γιβραλτάρ 5/1 διά Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΕΜΜΟΥΣ.	61	6264	ε. Βρέμην 5/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΣΜΗΝΗΣ	68	9395	ε. Κακινάντα 21/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΜΙΝΤ	61	5376	εις Αγκυράδικα (Σαλαμίνα) από 11/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΛΟΥΤΕΡ	67	7560	α. Ρούστιο 21/1 διά Λουάντα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ	62	7704	δ. Μπρούνομπούτελ 15/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΗΘ.	61	7704	ε. Ταϊταγκόνικ 29/1
ΑΛΕΞΙΟ (δ)	58	7644	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΙΟ ΧΟΟΥΠ.	68	9084	δ. Θέρωνταν διά 4/1 διά Σιγκαπούρην
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ε. Πειραιά 18/7
ΑΛΘΑΙΑ	74	2357	εις μεταφ. Σαντιάγκο — Αβάνας
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Φάλμουθ 26/1 διά ΗΠΑ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Κολόμπο 30/1
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	ε. Βρέμην 20/1
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ.	70	9523	δ. Κωνιτόλιν 25/12
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ.	71	9564	ε. Αβάνα 4/2
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	α. Λ. Πάλμας 30/1 διά Σφάδε
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	α. Ήση Λόντον 28/12 διά Ταϊβάν
ΑΙΑΚΗ	59	12996	α. Αύγουστα 30/1
ΑΙΑΚΗ Ι. Π.	70	10011	α. Αντζελες 24/12 διά Σαγκάνη
ΑΙΣΙΑ	66	3762	δ. Κωνιτόλιν 5/2
ΑΙΚΑΖΑΡ.	65	9677	α. Α. Πάλμας
ΑΙΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Αμβούργον 4/1 διά ΗΠΑ
ΑΙΚΑΙΟΣ.	75	11284	ε. Φιλαδέλφειαν 22/12
ΑΙΚΑΙΟΣ.	77	11213	ε. Χοντέντα 31/1
ΑΙΚΑΜΑΝ	77	14530	α. Γιοκοχάμα 30/1
ΑΙΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Αιβέρπουλ 31/1
ΑΙΚΟΡ.	62	11434	δ. Βίγκο 21/1 διά Ν. Όρλεάνην
ΑΙΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Τζέντα 2/2
ΑΙΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Τσάρκεβος 29/1 διά κριστομπαλ
ΑΙΚΥΩΝ	68	17374	δ. Π. Σάιδ 15/1
ΑΙΚΥΩΝ	64	6274	α. Γιβραλτάρ 1/1 διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΑΙΑΜΑ	80	11584	ε. Α. Αντζελες 3/2
ΑΙΑΜΑ	63	1594	ε. Μαδέρια 1/2
ΑΙΛΜΑΖ.	65	10484	α. Βαλπαράζ 9/1 διά Μπαλμόδα
ΑΙΑΜΑΡ	69	10373	ε. Κόμπε 28/1
ΑΙΑΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	15716	α. Μιτρώντ 22/1
ΑΙΑΜΠΑΦΟΡΟ	69	11198	α. Καζαππλάνκα 25/1 διά Π. Καμπέλο
ΑΙΑΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1426	εις Μπαλμόδα 14/3/80
ΑΙΑΜΠΙΣ	55	8149	α. Γιβραλτάρ 20/1 διά Χόρκορπ
ΑΙΑΝΤΑ	66	2562	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΝΤΕΑ	53	5963	α. Πειραιά 22/1
ΑΙΑΤΑΙΡ.	70	16973	α. Βάλδες Μπαΐν 5/2
ΑΙΑΤΙΣ	79	11000	ε. Όκλαντ 4/2
ΑΙΑΦΑ	62	4722	α. Αύγουστα 28/1 διά Μιζουράτα
ΑΙΑΦΑ	71	1571	α. Φελιέτονς 4/2
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)	67	46248	α. Αύγουστα 4/1 διά Γιβραλτάρ
ΑΙΑΦΙΤΟ.	63	15929	ε. Αννάπολις Άνκρο. 3/2
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΤΑΙΡ.			
ΑΙΑΤΙΣ			
ΑΙΑΦΑ			
ΑΙΑΦΑΙΟΣ (δ)			
ΑΙΑΦΙΤΟ.			
ΑΙΑΝΤΕΑ			
ΑΙΑΝΤΕΑ	</td		

ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Μπαχρέιν 2/2	ΒΑΓΙΑ.....	69	9985	α. Χιούστον 13/12
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΑΛΑΝΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	68	2895	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Π. Πάνυουθ 4/2	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ.....	66	4073	α. Λισσαβώνα 15/10 διά Μοχάμεντς
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Π. Χάρκουρτ 14/1	ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8406	δ. Σκω 20/1 διά Λένινγκρατ
ΑΡΙΣΤΕΑ Τ.	58	5085	ε. Ρινίκο 3/1	ΒΑΝΤΑ.....	66	13762	δ. Νεκότσεος 18/1
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	μετων. «BARBARY»	ΒΑΝΤΟΡΙΑ.....	67	14720	δ. Σουζ 14/1 διά Ραγκούν
ΑΡΙΣΤΕΥΖ	69	9979	α. Πενάγκ 21/1 διά Μπανγκόκ	ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ.....	70	9247	α. Φόρ 18/1 διά Π. Σάιδ
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Μπιλμπάς 15/1 διά Μαρακάμπο	ΒΑΡΕΝΒΕΛΑΣ.....	76	11802	α. Σιλικάτη 3/12 διά Σουραμπάγια
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.).....	60	13459	δ. Κωνιτόπολην 8/1 διά Τουάφ
ΑΡΙΩΝ	73	13653	ε. Τόκιο 27/1	ΒΑΣΙΛΕΙΑ.....	74	6128	δ. Κωνιτόπολην 1/1 διά Νοβορωσίκην
ΑΡΙΩΝ	57	9999	ε. Βουβάν 6/11	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ.....	64	30582	ειώθη Σάντος 11/1
ΑΡΙΩΝ	60	9959	εις Μιζουράτο 17/9	ΒΑΣΙΛΗΣ.....	79	16432	α. Έμπιτζέργκ 7/1 διά Ρόττερνταμ
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Καρθαγήνη 13/1	ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.).....	58	12369	α. Κ. Τάουν 3/11
ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ	76	5999	δ. Σουεζ 29/1 διά 'Ακαμπα	ΒΑΣΙΛΗΣ	62	9991	δ. Γιβραλτάρ 3/1 διά Γκικίντα
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10801	α. Βαλπαράσο 22/1	ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.....	77	3827	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	εις Πειραιά δάπ. 14/12/76	ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV.....	51	1704	α. Δ. 'Αντζελες 5/1 διά Καροσιούκ
ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	ε. Μόμπιλ 26/1	ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	81	16300	δ. Κωνιτόπολην 12/12 διά Κυντάντζαν
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ	71	4998	ε. Θεούτα 23/1	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	α. 'Αλεξάνδρειαν 16/1
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	δ. Μπρούνομπουτελ 26/1	ΒΑΣΩ.....	66	2999	α. 'Αμαρτράταν 18/1 διά Γιβραλτάρ
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	δ. Σκω 1/1	ΒΕΓΚΑ (δ.).....	78	18643	α. Τάμπα 31/12 διά Τούρμπο
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Γένοβα 15/1 διά Πειραιά	ΒΕΓΚΕΖΑΚ.....	59	3143	α. Τάμπα 7/1 διά Τούρμπο
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	65	11334	δ. Π. Σάιδ 3/2	ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ.....	59	3139	α. Τάμπα 7/1 διά Τούρμπο
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Σιγκαπούρην 28/1 διά Τάουναβιλ	ΒΕΛΟΣ.....	75	15981	ε. Σ. Τζαν 14/1
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Π. Βέσιμ 3/2	ΒΕΝΗ.....	58	13871	α. Χούλ 31/12 διά 'Ιταλίαν
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Μορουσκόδ 26/1	ΒΕΝΟΥΣ (δ.).....	69	104616	ε. Κολόμπιο 13/10
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ε. Φρητόδων 8/1	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΠ (δ.).....	74	38178	α. Χάμποπ ρόδης 17/12 διά Βενεζουέλα
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	όργει εις Πειραιά δάπ. 24/4	ΒΕΡΑ.....	65	20806	δ. Σκω 17/11 διά Λένινγκρατ
ΑΡΜΠΕΛΑ	75	22575	ε. Σφαράκη 28/1	ΒΕΡΓΙΝΑ.....	78	5084	μετων. «GOKOYQA 16
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	δ. Σουεζ 17/1 διά Τένενταν	ΒΕΡΓΩ (δ.).....	72	57527	α. Ν. 'Ορλεάνην 14/1
ΑΡΤΕΜΙΔΙΑV	57	10376	δ. Π. Σάιδ 7/9	ΒΕΡΝΑ.....	61	4364	ε. Λάρος 15/1
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	36487	εις Πειραιά (έπισκεψια)	ΒΕΤΑ.....	72	3246	ε. Ν. 'Ορλεάνην 23/12
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Φουκουνάρια 24/1	ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ.....	66	10210	εις μεταφοράς Μαύρης Θαλάσσης
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	εξωθ. Βεγγάζης 20/1	ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.....	63	9269	δ. Ρόττερνταμ 12/1
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	α. Πειραιά 28/1 διά Χαλκίδα	ΒΙΒΗ.....	59	4532	εις Πειραιά δάπ. 24/9
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259	ε. Φός 3/1	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ.....	56	8773	α. Ντώμπιαν 27/12
ΑΡΤΖΥΑ(δ.)	66	36764	ε. Μίλφρον Χάρεν 5/2	ΒΙΚΩΡΙΑ.....	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 19/1 διά Κατέν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Νιούκαστ 4/2	ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.).....	60	12487	α. ΕΑ Τζαϊρ 2/1 διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	ε. Δουνκέρκην 10/1	ΒΙΚΥ ΛΑΜ.....	57	3951	δ. Κωνιτόπολην 20/12
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	60	10142	εις Γανδήν δάπ. 18/7	ΒΙΔΑΕΛΙΜΑΝΑ.....	59	2251	α. Λιβύρον 6/1 διά Σουεζ
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	α. Σορέλ 2/11 διά Τρίπολην	ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ.....	60	6572	δ. Σουεζ 5/1
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	ε. Σουδάμια 25/1	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ.....	78	14568	δ. Π. Σάιδ 22/1
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	α. Χόβρην 20/1	ΒΙΟΔΑΝΤΩ(δ.).....	72	119794	ε. Τένενταν 8/1
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Δουνκέρκην 26/1 διά Χάμπτον ρόδης	ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	81	16500	α. Π. Κεμπά 5/1 διά 'Αργεντινή
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Νιούκαστ 5/2	ΒΙΠΚΕ.....	71	6717	ε. Ν. 'Υρκην 20/1
ΑΣΙΑ	67	9525	α. Γουροπόρτ 16/1 διά Κλαιπέντα	ΒΙΡΓΙΝΙΑ.....	68	31093	α. Τενερίφην 14/1 διά Μπ. 'Αύρες
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Λάγος 28/1 διά Χόγκ Κόγκ	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.....	58	7058	εις μεταφοράς Μαύρης Θαλάσσης
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Ναγκόύδα 23/1 διά Περσικόν	ΒΟΜΑΡ.....	71	16313	ε. Πειραιά δάπ. 10/6
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Γιοκοχάμα 23/1 διά Περσικόν	ΒΟΡΡΑΣ (δ.).....	70	31461	ε. 'Αλεξάνδρειαν 21/1
ΑΣΛΕ'Υ'	70	13363	α. Τέμα 21/1	ΒΟΡΡΑΣ.....	55	3736	ε. Τερνόντεν 16/1
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	ε. Τένενταν 29/1	ΒΡΟΝΤΗ (μ.).....	64	33062	α. Τουμπάρδο 31/12 διά 'Οζάκα
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Βενετίαν 30/1 διά Συμύρνην	ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ.....	61	2408	εις Βερακρούζ 7/7
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Αύγουστον 19/1 διά Π. Χάρκουρτ	ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΩΡ (δ.).....	60	1434	ε. Π. ντε Μπούκ 21/4
ΑΣΠΙΣ	58	9278	δ. Κωνιτόπολην 26/1 διά 'Οδησσον	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	59	9374	όργει εις Πειραιά δάπ. 5/2/79
ΑΣΠΥΡ	60	9580	δ. Κωνιτόπολης 5/2 διά Ινδονησίαν	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.).....	67	35041	α. Αύγουστο 10/1 διά Γιβραλτάρ
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	όργει εις Πειραιά δάπ. 16/7	ΒΥΤΙΝΑ.....	75	15111	α. Κομώ Μπαι 13/1 διά 'Αμβέρσαν
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	α. Λ. Πλάμας 26/1	ΓΜ Ε ΑΔΑΝΤΙΚΟ	67	6103	υπό παραλαβήν
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Σ. Ντιέγκο 13/1 διά Ιαπωνίαν	ΓΜ.Ε. ΠΑΛΑΜΑ.....	61	5816	α. Αμβέρσαν 9/1 διά Ρόττερνταμ
ΑΣΤΕΡΙΩΝ'ΝΤ	60	6134	ε. Βίλμπρικτον 5/2	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.).....	64	31952	ε. Ν. 'Υρκην 19/1
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Γκόμιαν 20/1	ΓΑΛΗΝΗ.....	59	8528	α. Ρόττερνταμ 16/1 διά Ιμρινχαμ
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	ε. Χάμπτον ρόδης 30/1	ΓΑΛΗΝΗ.....	60	10186	α. 'Ηστ Λόντον 8/1 διά Ιαπωνίαν
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	ε. Μπαχρέιν 26/1	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ.....	68	12252	ε. Τοιταγκόκ 17/1
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Πειραιά 29/1 διά θεσσαλονίκην	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ Κ.....	70	9778	ε. Ντράμιν 9/1
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611	δ. Παναμέ 4/1	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.).....	63	26800	α. Ν. 'Υρκην 16/1 διά 'Αρούμπα
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Μπιωμόντ 25/1	ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.).....	66	38818	α. Ταραγκόνα 5/1 διά Βενεζουέλα
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	ε. Γιοκοχάμα 27/1	ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΗΣ.....	76	16037	ε. Τενερίφην 14/1 διά Μπ. 'Αύρες
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. Ήστ Λόντον 5/2	ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ.....	78	15269	δ. Κωνιτόπολην 21/1 διά 'Ελλάδα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ε. Μη. 'Άρες 2/2	ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ.....	67	15421	α. Αγιουστα 3/1 διά ΗΠΑ
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	59	10364	ε. Ντόμαν 1/2	ΓΕΩΡΓΙΑ.....	58	3954	ε. Τεργέστη 2/1
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	όργει εις Πειραιά δάπ. 18/7	ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.....	61	8592	ε. 'Αλεξάνδρειαν 1251
ΑΤΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	μετων. «TURBANA QUEEN»	ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	60	23451	α. Πειραιά 19/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'ΙΑ	71	1435	α. Κ. Τάουν 27/1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	66	15773	δ. Κωνιτόπολην 8/1 διά 'Οδησσον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	ε. Ν. Όρλεάνην 3/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	58	3708	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	ε. Γένοβα 24/1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.....	52	1699	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΞΕΑΝ	64	10292	ε. Τένενταν 25/1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.).....	61	18796	δ. Κωνιτόπολην 4/1 διά Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΟΥΣΕΣ	71	7232	ε. Φρημάντ 7/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ.....	70	10006	δ. Σουεζ 12/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	40455	ε. Φρημάντ 24/1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΣ.....	70	18634	ε. Ν. Όρλεάνην 4/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	68	87329	όργει εις Πειραιά δάπ. 16/5/77	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.....	61	1545	ε. Στενούπλα 4/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΑΛΕΜΣΑΝ	78	5868	δ. Σουεζ 16/1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΑΣ.....	70	19162	ε. Σεντούπλα 25/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	δ. Σκω 4/12 διά Λένινγκρατ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΑΚΙΡΟΓΛΟΥ.....	71	18707	ε. Μεσοδαλίαν ρόδης
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΥΟΥΠ	72	9301	δ. Σκω 14/12 διά Λένινγκρατ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.....	68	16605	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΤΙΚΗΣ	61	1385	ε. Αδελαΐδα 1/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ.....	70	10006	ε. Σιγκαπούρην 17/1
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΑΣΟΣ.....	70	18634	α. Τέρρολντον 22/11 διά Νιούκαστο
ΑΥΔΙΣ	72	16402	ε. Κολούμπια ρίβερ 30/1 διά Αιγαύπτων	ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.....	81	1545	α. Λίβυρον 14/11
ΑΥΔΙΣ	79	10993	ε. Ρόττερνταμ 27/1	ΓΙΑΝΝΗΣ Σ. Κ.....	81	16500	δ. Γιβραλτάρ 12/1 διά Κη Σουέτ
ΑΥΔΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	ε. Π. Σάιδ 1/2 διά Λονδίνον	ΓΙΑΝΝΗΣ Σ. ΛΑΛΚΟΥΖΗΣ.....	77	9783	α. Αιβέρσαρ 12/1 διά Μπ. Αιμπάς
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44467	όργει εις Πειραιά δάπ. 27/5	ΓΙΑΝΝΗΣ Σ. Μ. (μ.).....	68	38124	ε. Μόντρεαλ 18/1
ΑΥΡΑ	68	9624	α. Μαντράς 24/1 διά Σουεζ	ΓΙΑΝΝΗΣ Σ. ΜΑΡΙΟΣ Η.....	71	9093	ε. Τερνόντεν 24/11 διά Περσικόν
ΑΥΣΤΡΑΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	α. Φάλμουθ 2/2 διά Φάλμικ	ΓΙΑΝΝΗΣ Ν. ΝΙΚΟΛΟΣ.....	65	21374	δργει εις Πειραιά δάπ. 10/1/71
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	δ. Γιβραλτάρ 26/12 διά Λάγος	ΓΙΑΝΝΗΣ Σ. ΥΔΑΛΑΣ.....	77	19284	α. Τάραντα 21/1 διά Βόλον
ΑΦΘΟΡΟΣ							

ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	δ. Γιβραλτάρ 24/12 διά Σάντο Μαρίο	ΓΟΥΓΙ'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	α. Λέση Πάλμας 21/12 διά Λουσάνια
ΓΙΟΥΡΓΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Ρίτσαρντς Μπαι 15/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Πειραιά 19/1
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΠΙΕΡ	73	16095	α. Γιοκάϊτς 28/12 διά Τούρα	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	δ. Παναμά 15/12
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	δ. Παναμά 13/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	ε. Χάρμπον Ρόδος 19/1
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	α. Αιμπούργον 16/1 διά "Ασθληποργκ	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Νιούκαϊτ 22/1
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΖ	61	16561	δ. Σκώ 20/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟΔ	72	19426	δ. Π. Σαΐδ 10/1
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	60	8420	δ. Π. Σαΐδ 16/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Άδελιδα 17/1
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Αμπου Ντάμπι 23/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Βανκούμπερ 15/1
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ'	74	19702	α. Πόρτλαντ (ΒΙΚ) 2/10 διά Ίράν	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Ν. Ορλεάνην 19/1
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	δ. Παναμά 21/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	δ. Παναμά 14/12 διά Κίνα
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Ρόττερνταρ 24/12 διά Καρθαγένην	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΧΛΕΣ ΙΙ	75	19451	ε. Φιλαδέλφια 13/1
ΓΙΩΡΓΟΣ	60	3351	ε. Άντεν 19/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Ν. Ορλεάνην 10/1
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ε. Σεβίλη 13/2 διά "Αλεξανδρεία	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817	α. Π. Αρβούρ 15/1
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	ε. Πειραιά 24/11 (έπισκεψι)	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	68	22449	δ. Κωνιπόλιν 19/1
ΓΚΑΖ ΑΤΑΛΑΝΤ (δ.)	65	2986	ε. Πειραιά 18/1 διά Λιβύην	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	ε. Βανκούμπερ 31/12
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Σουέζ 2/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΔΕΤΖ (δ.)	69	41477	δ. Σουέζ 16/1
ΓΚΑΖ' ΦΙΝΤΕΙΤΥ	56	8224	δ. Π. Σαΐδ 15/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΑΚΤ(δ.)	81	18300	εις Σκαραμαγκά υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΑΖ' ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	ε. Αιμπούργον 20/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Κοινιτέρο 7/1 διά Κιουράδο
ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	δ. Κωνίπολιν 11/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΝΤ (δ.)	65	32717	α. Φάσ 22/1 διά Ρόττερνταμ
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Χάβρην 13/1
ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	62	4823	α. Αιμπέρσαν 12/1 διά Ντακάρ	ΓΡΕΤΟΣ	59	9191	α. Σιντενίν 28/12
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Σάντος 19/1	ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	9312	α. Αιμπέρσαν 5/1 διά Αλεξανδρείαν
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	32901	δ. Παναμά 31/12	ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV	72	8987	α. Ταμπικό 31/12 διά Ν. Ορλεάνην
ΓΚΛΑΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εις Μαρσαΐδα όπω 10/2/79				
ΓΚΛΑΜΠΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤ	60	8058	ε. Ν. Υόρκην 13/1				
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	ε. Πειραιά 14/9 (έπισκεψι)				
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	ε. Λάρος 7/1				
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	ε. Λονδίπιο 15/10				
ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΑΝΑΟΣ	64	6053	μετωνομάσθιτ «ΤΡΑΝΣ ΦΛΟΡΑ»				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-							
ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Παναμά 17/1 διά Μεξικόν				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Σφεδ 13/12				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΗΣ	73	16439	ε. Μανζανίδο (ΜΕΕ) 23/12				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. Ταμπικό 6/1				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Τάμπι 24/12				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Ν. Ορλεάνην 18/1				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Βεράκρος 9/12				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	ε. Βανκούμπερ 2/1				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Λός Αντέλεσ 14/1 διά Μεσογείουν				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΥΔΥΝΔΑΜΟΣ	78	14531	ε. Μπουεναΐτσοντα 13/12				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΗ	65	7952	ε. Ριό Γκράντες 27/12 διά Κουβέιτ				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ν. Ορλεάνην 12/1				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ...	69	11148	ε. Ριό Γκράντες 10/1 διά Ακαμπά				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΥΩΡΠΝΤ	72	12919	ε. Βατιμέρην διά 1 διά "Ακερίαν				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΥΗΡ	72	12919	δ. Γιβραλτάρ 19/12 διά Γκαζούσουετ				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Χιούστον 13/1				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ε. Σλουσίδη 14/1 διά Βίλμπρικτον				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	ε. Λα Γκουλέτ 17/1				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	ε. Βανκούμπερ 18/12				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	α. Λός Αντέλεσ 4/1 διά Γιοκοχάμα				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Βαρκελώνη 23/12				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Αιμπέρσαν 25/12 διά Τζάκονβιλ				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479	ε. Λός Αντέλεσ 21/1				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	ε. Χιούστον 16/1				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	ε. Λούσιδη 17/1				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	δ. Παναμά 21/1 διά Εργαλικόν				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤΖΟΝ	75	13036	δ. Γιβραλτάρ 17/1 διά Γάκμας				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΗΝΣΗ	68	3960	ε. Μπρουναϊδητ «ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΝ» σημ. Παν.				
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	μετωνομάσθιτ «ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΝ» σημ. Παν.				
ΓΚΟΥΝΤ ΑΙ'ΛΑΝΤΕΡ	68	1804	ε. Τατζάι 10/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΓΝΤ	70	11525	ε. Τάντα 7/1 διά Βάθανο				
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	ε. Μπρουναϊδητ 3/1 διά Π. Χάρκουρτ				
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΙΤΑΝ	77	10076	ε. Σαΐδ 11				
ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΟΤΟΡ	70	12379	ε. Μπρασάρ				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'ΙΟΝ	64	10141	ε. Τατζάι 10/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	ε. Χιούστον 17/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	δ. Παναμά 21/1 διά Εργαλικόν				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	δ. Σουέζ 20/11 διά Μπ. Αιμάς				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ	68	9067	α. Λός Αντέλεσ 3/1 διά Γιοκοχάμα				
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ	66	36276	ε. Πειραιά 13/10 (έπισκεψι)				
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8805	δ. Π. Σαΐδ 21/12				
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	εις Μεσογειακάς μεταφοράς				
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	α. Αδελαΐδη 14/1 διά Δ. Αφρικήν				
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	56	8805	αργει εις Πειραιά από 30/7				
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΑΦΙΟΝ	68	9070	ε. Βεράκρος 30/12				
ΓΚΟΥΝΤ ΝΣΕΑΝ	65	21388	ε. Βάιντχαμ 12/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	60	4470	ε. Ρουέν 8/1 διά Λαττάκια				
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9080	ε. Αμπου Ντάμπι 24/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ	68	9080	δ. Σουέζ 30/9 διά Μπ. Αιμάς				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΝΤΣΗ	60	11837	α. Αιμπέρσαν 17/1 διά Ντόμπρων				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3843	ε. Ν. Υόρκην 14/1 διά Αίτην				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	ε. Λούπιτο 6/10				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Λισσαβώνη 7/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	ε. Μπουενός Αύρας 18/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ	67	38636	ε. Ναγκόνια 13/1 διά Ταϊλάνδην				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	α. Λός Πάλμας 27/11				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΑΕΡ	58	6923	ε. Ν. Ορλεάνην 9/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	ε. Βρέμην 17/1 διά Βρυττόν				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	εις ΜΠ. Αιμάς 1/6				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	42273	α. Κόχη Κόκη 16/1 διά Μπαγκόκ				
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	ε. Προκρέσδ 25/12				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3839	ε. Νιουκάρτα 22/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.)	67	39444	α. Αιμπου Ντάμπι 22/1 διά Καράτοι				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΝΤ	60	7187	ε. Σεζεπρόγκε 16/1				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	63	2603	α. Ναγκόνια 18/12 διά Ταϊλάνδην				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΤΖΟΝ	67	38636	ε. Αλεξανδρείαν 20/1				
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2876	ε. Μπειχά 17/12				
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΑΛΑ'ΙΤ	63	15381	ε. Σαβόνα 12/1				
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	ε. Αίδι 11/1				
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Φρημάντη 30/12 διά Ταϊκεντρούν				
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23390	ε. Μαντράς 21/1				
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΦΑΕ'ΙΜ	62	15389	ε. Πειραιά 23/12 διά ΗΠΑ				
ΓΚΡΕ'ΙΣ Σ.Α.	71	16306	ε. Πειραιά 19/1 διά Γαλλία				
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ'	68	4995	δ. Γιβραλτάρ 15/1 διά Βορβανί				
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΠ	63	13516	αργει εις Πειραιά από 21/4/77				
ΓΛΑΥΡΟΣ (δ.)	68	90905	αργει εις "Αργούτοι" από 23/12				
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ε. Γιοκοχάμο 30/12				
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	ε. Σίδνεϊ 24/12 διά Ιαπωνία				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	26356	ε. Ν. Ορλεάνην 9/1				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	ε. Χώμπον Ρόδης 16/1 διά Ν. Ορλεάνην				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	ε. Π. Καρτί 14/12 διά Κουβά				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	ε. Ν. Ορλεάνην 18/1				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723	δ. Σουέζ 7/1				
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	ε. Λομπίτο 24/12				
ΓΟΡΓΟ	58	7061	δργει εις Πειραιά από 13/4/72				
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	ε. Λομπίτο 24/12 διά ΗΠΑ				

ΕΛΕΙΓΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	άργει είς Πειραιά πό 19/11
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	εἰς Σούεζ από 17/3
ΕΛΕΝΑ	66	16677	α. Έμδεν 23/12
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3584	δ. Κυνήπολιν 19/1 διά 'Αλεξανδρειαν
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Πειραιά 9/12
ΕΛΕΝΗ Δ.	69	3784	εἰς 'Οριστάνο από 4/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	α. Λομπίτο 22/12 διά Λουάντα
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	δ. Κυνήπολιν 14/1 διά Κυνητάντζαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	εἰς Πειραιά από 15/7 (άργει)
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	δ. Παναχία 5/1
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	εἰς Λουάντα από 20/11
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	εἰς μεσογειακός μεταφοράς
ΕΛΙΖΑ	58	12025	ε. Κολούμπια Ρίβερ 15/1
ΕΛΙΖΑΜΠΕΦ	63	11315	ε. Σιμενίκ 17/1
ΕΛΙΝΑ	63	4628	α. Γάνδηρ 8/1 διά Τάμπα
ΕΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8429	ε. Νιάκρα 8/1
ΕΛΑΚΑ	64	18044	ε. Ταγγέρην 11/1
ΕΛΛΑΣ	77	5724	υπό παραλαβήν
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Σλούσικι 10/1
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'ΙΓΑΛΤ	81	4280	εἰς Σιγκαπούρην υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	ε. Κουβέλι 20/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	δ. Π. Σαΐδ 6/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	62	6846	ε. Ν. Όρλεάνην 7/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΗΣ	71	10328	α. Καράτει 20/1 διά ΗΠΑ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	α. Ν. Υόρκην 20/1 διά Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ	78	17172	α. Τζέντα 15/1 διά Σαρζά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΤ	73	13098	α. Κουβέλι 15/1 διά Αμβούργον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	α. Λεμεσόσ 20/1 διά Μπάρ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	61	7293	ε. Βιρτζίνον 13/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	72987	α. Σαρδάνια 12/1 διά Φρήπορτ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ	81	4280	ε. Σιγκαπούρην 1/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	δ. Γιβραλτάρ 16/1 διά Χώμπτον Ρόδς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓ'ΙΟΝΗΡ	62	8927	α. Ν. Υόρκην 17/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Πειραιά 21/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	υπό παραλαβήν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ	71	10327	ε. Πειραιά 11/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	α. Νικηφόριον 20/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Καλκούστα 12/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Χώμπτον Ρόδς 12/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	δ. Γιβραλτάρ 19/1 διά Μποχρέιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. Ριο 'Ιανέρο 3/1 διά Χιουστόν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Βαλτιμόρην 16/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΟ	72	10329	ε. Τζάκσονβιλ 17/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	δ. Γιβραλτάρ 20/1
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	α. Τής 4/1
ΕΛΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ρουέν 14/1 διά Καζαριτλάνκα
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	ε. Τάραντα 15/12 (επισκευαί)
ΕΛΜΑΝΙ	66	8953	δ. Σουεζ 2/1
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Μπιλπρό 21/1
ΕΛΜΠΕΑΔΑ ΙΙΙ	69	12102	δ. Σαΐδ 24/12 διά 'Αλγερίαν
ΕΛΑΝΤΑΙΑ	65	7408	δ. Γιβραλτάρ 11/1 διά ΗΠΑ
ΕΛΑΝΤΕ	58	5044	ε. Ταϊταγκόν 19/1
ΕΛΩΝΑ	69	6162	δ. Γιβραλτάρ 1/1 διά Κυνητάντζαν
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	δ. Σκό 20/11 διά Λενιγκραντ
ΕΛΠΑΝ	67	5487	α. Πειραιά 18/1
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ε. Πειραιά 18/1
ΕΛΠΙΔΑ	56	8352	ε. Βομβάνην 29/12
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Λός 'Αντζέλες 6/11
ΕΑΠΙΣ (δ.)	58	12262	α. 'Αλεξανδρείαν 10/1
ΕΑΠΙΣ	71	9885	δ. Σουεζ 22/1 διά Βομβάνη
ΕΛΣΦΑΕΟ	63	4555	α. Βρέστον 16/1 διά Κουβέλι
ΕΛΤΑΖΑΜΠΟ	65	5263	ε. Χαρβρην 16/1
ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	ε. Χιουστόν 8/1
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Λός 'Αντζέλες 21/1
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	27830	α. Πειραιά 11/1 διά Σύρου
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	δ. Μπρουνόμπουτελ 11/1 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΜΟΥΑΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 16/12
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Ρότερντρον 24/1 διά Αμβούργον
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	α. Τζέντα 23/12
ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ	60	9997	ε. Τένταν 17/1
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	57	9132	δ. Πιναρόδ 20/10
ΕΠΑΦΟΣ	58	7230	ε. Ν. Όρλεάνην 17/1
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Μπρόκερ 2/1
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Μουτάρα 2/1
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ε. Βαλτιμόρην 11/12 διά Ν. Όρλεάνην
ΕΠΟΣ	77	9786	εἰς Λουάντα από 15/5
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ	78	6053	άργει εἰς Πειραιά από 21/8
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ	66	16301	α. Τένταν 23/12
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	65	15765	ε. Βιτόρρια 13/12
ΕΠΤΑ ΕΝΤΗΣ	64	16323	ε. Γκάμπη 14/1
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	α. Ρόκο Πόντ 9/1 διά Βενέζουέλα
ΕΡΕΧΘΙΟΝ	58	7447	α. 'Αλεξανδρείαν 21/1
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άργει εἰς Πειραιά
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	ε. Βομβάνη 14/1
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Μορμούνκα 20/1
ΕΡΜΗΣ	78	1250	εἰς μεσογειακός μεταφοράς
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8917	ε. Λονδίνον 23/1
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	66	4508	α. Λεμεσόσ 19/1 διά Πειραιά
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥ'ΛΑΡ	67	33980	δ. Θέραντον 'Αιλ. 14/1
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	εἰς μεσογειακός μεταφοράς
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	63	12758	α. Βανκούμπερ 21/11
ΕΤΕΡΝΑΛ ΠΙΤΣ	63	9341	α. Αμβούργον 22/1 διά Χώμπτον Ρόδς
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ	56	5087	α. Τζίμπουτι 28/11 διά Δ. Αφρικήν
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Σκάπα Φλόου 22/1 διά Π. ντε Μπουκ
ΕΥΑ	59	11894	ε. Παδάνιες 21/12
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. Μάλτα 20/1 διά Τριπολίν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ.	63	9153	ε. Λουάντα 16/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Μπαρμπάντος 8/1 διά Λονδίνον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ε. Βενετία 3/12 διά Πιούμπινο
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Λονδίνον 9/1
ΕΥΑΛΗ	59	7059	α. 'Αμβεράσον 5/1 διά 'Αλεξανδρείαν
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	ε. Λιούστον 12/1
ΕΥΑΝΘΙΑ Μ. (δ.)	59	16840	εἰς Σαλβαντόρ από 30/1/80 (άποθηκη)
ΕΥΒΟΙΤΣΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	α. Λός 'Αντζέλες 28/11
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	δ. Π. Σαΐδ 23/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	προσήρ. Νέρνερ (Λιβύης) από 21/2/81
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Άγος 19/1
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. II.	54	1582	α. Πειραιά 17/1
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	61	8999	εἰς Πειραιά από 5/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	άργει εἰς Πειραιά από 5/10
ΕΥΗ Α.	67	14569	δ. Μπρουνόμπουτελ 2/1 διά Κουβά
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Ντώρμπαν 21/1
ΕΥΑ	81	41223	α. Σκάπα Φλόου 22/1 διά Π. ντε Μπουκ
ΕΥΑ	59	11894	ε. Παδάνιες 21/12
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. Μάλτα 20/1 διά Τριπολίν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ.	63	9153	ε. Λουάντα 16/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Μπαρμπάντος 8/1 διά Λονδίνον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ε. Βενετία 3/12 διά Πιούμπινο
ΕΥΑΛΗ	59	7059	ε. Αμβεράσον 5/1 διά 'Αλεξανδρείαν
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	ε. Λιούστον 12/1
ΕΥΑΝΘΙΑ Μ. (δ.)	59	16840	εἰς Σαλβαντόρ από 30/1/80 (άποθηκη)
ΕΥΒΟΙΤΣΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	α. Λός 'Αντζέλες 28/11
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	δ. Π. Σαΐδ 23/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	προσήρ. Νέρνερ (Λιβύης) από 21/2/81
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Άγος 19/1
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. II.	54	1582	α. Πειραιά 17/1
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	61	8999	εἰς Πειραιά από 5/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	άργει εἰς Πειραιά από 5/10
ΕΥΗ Α.	67	14569	δ. Μπρουνόμπουτελ 2/1 διά Κουβά
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Ντώρμπαν 21/1
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Μασυγκανού 16/1 διά Ρωσίαν
ΕΥΑΛΙΑ	59	8630	α. Πειραιά 20/10 διά Λιβύην
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Αμβέρασον 29/12 διά Βιρτούτον
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	61	12207	α. Τσαγκουάραδα 21/1
ΕΥΠΟ ΣΕΥ'ΛΑΡ	57	10687	α. Λός Πάλμας 15/12
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	10611	α. Λός Πάλμας 15/12
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	56	2672	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΡΩΠΗ	73	10713	α. Π. Κελάγη 21/1 διά Ταϊβάν
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άργει εἰς Λουάντα από 5/6
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άργει εἰς Λουάντα από 5/6
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΣΕΡ	72	6680	ε. Μοντεβίδεο 21/1
ΕΥΑΣΤΘΙΑ	57	7165	α. Μάλτα 29/11 διά Πειραιά
ΕΥΤΕΡΗ	56	1593	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ε. Ίαλιδο 30/12
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	δ. Μπρούναμπουτελ 9/12
ΕΦΙΔΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Γιοκοχάμα 15/1 διά Τζέντα
ΕΦΙΔΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Κούνιαν 18/1
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Ν. Όρλεάνην 5/1
ΕΦΗ	61	3791	δ. Κωνίλιον 29/12
ΕΦΗ	58	2556	εἰς άγυνστον από 1/12/77
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	δ. Παναμά 26/12
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Πειραιά 16/1 διά Βλάχον
ΖΑΝΗΣ	81	22857	δ. Σουεζ 11/1
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Σικανίτι 11/1
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	δ. Σουεζ 25/12
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.δ.)	65	34501	άργει εἰς Πειραιά από 12/11
ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Κολούμπια Ρίβερ 24/12
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Πειραιά 4/1
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16386	ε. Ν. Όρλεάνην 17/1
ΖΗΝΩ	81	23100	εἰς Μιδσουάιμα υπό συμπλήρωσιν
ΖΙΝΙ	76	11348	δ. Γιβραλτάρ 14/1 διά Μεξικό
ΖΙΡΙΑ	71	4635	ε. Τζέντα 20/1
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Αύγουστος 11/10 διά Τρίπολιν
ΖΩΔΙΟΧΟΣ	60	69	α. Νιάκαρ 16/12 διά Αμπιτζάν
ΖΩΔΙΟΧΟΣ	60	21407	α. Κολούμπιο 26/12
ΗΒΗ	79	16376	α. Κολούμπιο 19/1
ΗΓΚΑ	52	2674	α. Κουβέλι 15/1 διά Ράς Αλ Καιμάχ
ΗΓΚΑ	58	1590	α. Τάμπα 12/1
ΗΖΥ ΡΑΤ'ΝΤΕΡ	81	4617	ε. Σπέτζα 4/1
ΗΛΙΑΣ	47	3575	α. Ράς Άλ Καθημ 25/9
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	60	14472	α. Νιάκαρ 1/1
ΗΛΙΟΣ	77	34035	α. Ρίτσαρντς 29/12 διά Ιταλίαν
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	62	10750	ε. Άρρχους 14/1
ΗΡΑ	79	15420	ε. Σάρρα 21/1
ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	α. Χιούστον 15/1
ΗΡΩΑΣ	65	23390	α. Αλεξανδρείαν 20/1 διά Βαρκελώνην
ΗΡΩΔΟΣ	57	7068	δ. Κωνίπαλι 17/1
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	α. Λόγυ 16/1 διά Χιούστον
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018</td	

ΙΟΣ	57	2875	α. Π. Σαιδ 24/12	ΚΑΣΟΣ	76	14983	ε. Παρανάγκουα 8/1
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Σήνερς 20/1	ΚΑΣΟΣ	56	3105	όργει εις Χαλκίδα όπτο 31/8/79
ΙΠΠΟΔΥΤΟΣ	72	7006	α. Σπέτζια 2/1	ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	δ. Παναμά 17/1
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	εξωθι Καράται 20/1	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Π. Χάρκουρτ 21/1
ΙΣΜΗΝΗ	68	4204	α. Πειραιά 16/1 διά Χαλκίδα	ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	59	4632	δ. Π. Σαιδ 17/12
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	ε. Αμβέρσαν 20/1
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	εις Κουρά υπό συμπληρώσιν	ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	α. Μόντρεαλ 12/1
ΙΩ	69	8909	α. Ριό Γκράντο 30/11 διά Περισκόν	ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ	57	1235	δ. Κωνίπολιν 9/1 διά Πειραιά
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Τότ Λόντον 4/1 διά Ιαπωνίαν	ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	ε. Μάκτα 17/1
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Μηνάγκι 1/12 διά Σιγκαπούρην	ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	ε. Ρεσίφε 20/1
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	ε. Αλεξανδρείαν 22/1	ΚΑΣΤΡΟ	50	7/44	α. Ρότερνταν 14/1 διά Ακούμπα
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ε. Ακαμπία 8/1	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Φιλαδέλφεια 11/12
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	α. Ροζόριο 31/12 διά Κούβα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	α. Ρότερνταν 12/12
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	δ. Σουεζ 8/11 διά Μπ. Αγκάς	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	α. Φόκα 26/11 διά Βιρτζινόν	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Ζαράννα 15/1
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	εις Σιγκαπούρην 12/1
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	α. Λάς Πόλμας 18/1 διά Άργεντινη	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	α. Πειραιά 20/12
ΙΩΝ	71	11506	εξωθι Κουνταρασού 27/12	ΚΑΤΙΑ	61	12959	α. Άλεξανδρειαν 21/1 διά Ιταλίαν
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	α. Κοατζακαδάκος 8/12	ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Νίσχα 8/1 διά Έλλαδα
				ΚΑΤΙΕ	69	5068	ε. Κωνίπολιν 20/1
				ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	όργει εις Πειραιά όπτο 27/8
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	δ. Παναμά 29/12	ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	ε. Λίβερπουλ 15/1
ΚΑΒΑΚΟ	53	5239	όργει εις Χαλκίδα 28/12/78	ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	δ. Παναμά 21/1 διά Νιούπορτ
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	α. Σιγκαπούρη 20/1 διά Μπρούτω	ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Λάς Πόλμας 9/1 διά Π. Χάρκουρτ
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	α. Μάλτα 15/1 διά ΕΛ Τζαράρ	ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	δ. Παναμά 26/12
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	α. Ραγκούν 29/11 διά Σιγκαπούρην	ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853	α. Μπακπιόγκ 31/12
ΚΑΒΟ ΔΕΦΙΝΙ	60	10934	δ. Π. Σαιδ 6/1	ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ'	71	9964	α. Ναγκόνια 23/12 διά Μπουένα Βεντούρα
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	όργει εις Πειραιά όπτο 2/3/81	ΚΕΙ'Π ΣΑΝΗΡΙΟΡ	74	8896	ε. Λόγος 2/1
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	52984	εις Πειραιά όπτο 24/5	ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ	58	13700	α. Σιμενίκ 16/1
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12727	α. Μπέλφαστ 14/1 διά Φλωρίδα	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Π. Κελάνη 13/1
ΚΑΒΟ ΞΦΙΑΣ	61	21305	α. Βερμιούδα 16/1	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	δ. Σουεζ 19/1
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12727	δ. Παναμά 5/1 διά Ιταλίαν	ΚΕΝΤΜΑ	78	9231	ε. Λάγος 24/12 διά Γουδρόρι
ΚΑΒΟ ΣΔΕΡΟ	55	2730	εις Πειραιά (επισκευα)	ΚΕΡΑΣΩΣ	59	8780	ιδέ «ΑΛΒΙΝ» ώς μετονυμάσθη
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.)	65	43686	όργει εις Πειραιά όπτο 28/5	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ε. Γένοβα 21/1 διά Ν. Όρελανην
ΚΑΔΜΟΣ	58	5058	α. Ντρόπων 16/1	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΘΡΙΝ (δ.)	60	13103	ε. Γκουανγκάλι 26/12	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	13907	α. Κομώ Μπαϊν 20/11
ΚΑΘΡΙΝ	63	8293	α. Ρουέν 16/1 διά Τεργέστην	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑΙΤ'	67	21706	α. Φαγιάλ 20/1 διά Χάμπτον Ρόδς
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Πειραιά 24/11	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	ε. Ήστ Λόντον 8/1
ΚΑΙΤΗ	65	23391	δ. Κωνίπολιν 4/1	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	α. Χιούστον 17/1
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	δ. Ντόβερ 12/1	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	ε. Ιωνινηχ 17/1 διά Άρμεραν
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Ο'Ελεονούσσον 21/12	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	5266	α. Μάλτα 8/12 διά Μιζουράτα
ΚΑΛΙΖΙ ΣΚΑ'Υ	60	4240	α. Γάνδης 30/12 διά Κούβα	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΡΟΥΡ	55	4060	α. Βόλον 31/12
ΚΑΛΙΩΠΗ	60	5323	α. Θεούτα 20/1 διά Ηεραιά	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΙ'Σ	58	3825	ε. Πάτρα 3/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	ε. Ίντσον 25/12	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒΣ	52	5674	ε. Π. Σαιδ 17/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	α. Λ. Τόρδας 8/12	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	59	5857	δ. Κωνίπολιν 4/1 διά Ρωσίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Γάνδης 17/1 διά Σμύρνην	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	57	5250	δ. Κωνίπολιν 3/1 διά Κωνσταντζαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗΣ (δ.)	59	12331	δ. Π. Σαιδ 20/1	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΣΑΝ	52	5674	δ. Κωνίπολιν 14/11 διά Ταρτούς
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	δ. Γιβραλτάρ 19/1	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3993	δ. Κωνίπολιν 6/1 διά Όδηροσ
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	α. Αυγουστίαν 10/1 διά Τρίπολιν	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	α. Αλεξανδρειαν 19/1 διά Τουρκίαν
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. Μάλτα 19/1	ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	ε. Κωνίπολιν 18/1
ΚΑΛΛΑΡ	51	6199	εις Λουδίαντα όπτο 1/1/77	ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	α. Αμβέρσαν 23/1 διά Όδηροσ
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	α. Μερόν 5/1 διά Ρωσίαν	ΚΗΦΕΣ (δ.)	71	16400	α. Βοστονή 7/1 (ΕΠΩΔ. ΆΛΛΟΔ.)
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430	δ. Σουεζ 6/1 διά Μανίλα	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	α. Τενέριφη 27/12
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Άμβερσαν 24/1	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	α. Βενετία 17/1
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. Μπέλφαστ 16/1 διά Παναμά	ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	δ. Γιβραλτάρ 20/12
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	ε. Τοιβάτιακα 21/1	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Γιβραλτάρ 17/1
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	α. Χόκι Κόκυ 26/12	ΚΙΩΑΡΩΝΑΣ	81	15400	εις Βαρνά υπό συμπληρώσιν
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. Φός 22/1	ΚΙΚΑ	70	16196	α. Ρουέν 21/1
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Αστντόν 5/1	ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11714	α. Αιγαύστα 13/1 διά Λάγος
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Γιβραλτάρ 14/1 διά Τρίπολιν	ΚΙΚΜΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	α. Βανκούφερ 31/12 διά Ινδιάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	δ. Π. Σαιδ 4/1	ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΙΓΛΗ.	62	10834	α. Ν. Όρελανην 20/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Παναμά 15/12	ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	όργει εις Πειραιά όπτο 12/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΗΣ II	68	24801	α. Ελλήμπεθ 7/1	ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Τάμτα 19/1 διά Τζέντα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΩΣΤΑΣ	73	9219	α. Μπέλφαστ 19/1 διά Ιμπινχαί	ΚΙΛΑΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ	58	8300	δ. Π. Σαιδ 17/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΩΣΤΗΣ	59	8313	εις Ούμ Κάρρ	ΚΙΛΑΙΡΑ Τ. ΣΑΒΑΛΙΡΗ	77	17300	δ. Γιβραλτάρ 13/1 διά ΗΠΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΩΣΤΗΣ I	68	24668	ε. Ν. Ορέλανην 16/1	ΚΙΛΑΙΤΑ	59	5024	ε. Μπαρέτα 29/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΟΥΚΗΣ	68	15355	α. Αύγουσταν 6/1 διά ΗΠΑ	ΚΙΛΑΖΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Σιγκαπούρη 8/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΟΥΚΗΣ	69	10839	α. Καράται 20/1	ΚΛΑΕΑΝΘΗΣ	76	16366	ε. Χιούστον 18/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Λ. (δ.)	62	39169	εις Αρσού από 13/12	ΚΛΕΙΤΟΣ	56	3179	ε. Σαρδά 17/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	ε. Ακαμπία 5/1	ΚΛΕΙΩ	58	8791	δ. Γιβραλτάρ 21/1 διά Λά Παλλίς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	α. Πειραιά 9/1 διά Δολλαΐν	ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ε. Κολόμπο 8/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	α. Κολούπατα Ρίβερ 11/1 διά Αιγυπτού	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	56	4770	ε. Βομβάνη 6/1 διά Καράται
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	δ. Κωνίπολιν 7/1 διά Όδηροσ	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II	57	4336	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	α. Λιγκόκον 12/1 διά Ρωσίαν	ΚΛΕΙΝΑ (δ.)	63	34358	α. Ράς Σουκέρ 7/12
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Πειραιά 17/1	ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	α. Κλαιπέντα 28/12 διά Βούρων
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Ντομάδι 12/1	ΚΛΗ	58	9882	α. Κολόμπο 10/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	δ. Γιβραλτάρ 10/1 διά Λόριεντ	ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Παναμά 19/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΔΙΑΣ	67	13858	α. Λάγος 17/1 διά Μπ. Ταύρες	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Βίλα Κοντιτούσον 20/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	δ. Σκό 18/11 διά Ρίγα	ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	67	4507	α. Λομπίτο 10/10 διά Λουάντα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	54	10933	α. Μάντρι ντε Ντιού 15/1	ΚΟΜΠΑΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	68	3858	ε. Αγκεθρός 11/1 διά Αιμπούργον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΗΝΗΣ	65	19019	α. Ν. Ορέλανην 16/1	ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	ε. Ν. Ορέλανην 23/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Σιγκαπούρη 11/1	ΚΟΝΙΤΣΑ	75	34298	ε. Αλεξανδρειαν 31/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΜΟΣ	69	9731	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	δ. Γιβραλτάρ 19/1 διά Αμετερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΟ	62	3144	ε. ΈΛ Τζαζίρο 16/12	ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Μημιμόδι 25/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ	66	9806	εις Βουβάνη όπτο 8/6/80	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΟΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Τομάρα 12/1 διά Περισκόν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ε. Σάντος 18/1	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	ε. Τζέντα 17/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΑΣ	68	13531	ε. Βενετία 18/1	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Λόνα 10/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	α. Λιβερπούλ 13/1 διά Βεραρκούς	ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	δ. Παναμά 14/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Μοντεβίδεο 30/12 διά Νιγρία	ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Λόνα 27/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	60	9163	δ. Μοντεβίδεο 6/1 διά Νιγρία	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ			

ΚΟΥΙ'ΝΣΥ	60	9423	ε.Λουάντα 11/9	ΑΟΓ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Ν. 'Ορλεάνην 6/1
ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ.	58	9878	ε. Γάνδην 13/1	ΑΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Τζένταν 12/1 διά Νταμάρ
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	66	5153	δ. Κωνίπολιν 10/12 διά Κωνιτάνζαν	ΑΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ε. Καζαμπλάνκα (ΕΠΩΔ.)
ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	ε. Μπραμπάντος 31/12	ΑΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	α. Βαρκελώνη 11/1 διά Τρίπολιν
ΚΡΑΝΤΩΡ	64	2304	α. Ντεμέράρα 12/12 διά Κούβα	ΑΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ε. Χόμπιτον ράδς 18/1
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	όργει εις Πειραιά όπό 8/9/79	ΑΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Π. Κεμπλ 9/1 δι' Ιαπωνίαν
ΚΡΑΤΙΑΔΟΣ	60	3995	ε. Γρενάδα 2/1	ΑΟΥΣΖ.	74	16006	α. Τοιταγκόκ 20/1 διά Σιγκαπούρην
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	α. Μόλτα 20/12 διά Αθάνα	ΑΥΔΙΑ.	59	1226	εις Θεσσαλονίκην (έπισκευαι)
ΚΡΕΤΕΝΑ	67	1788	ε. Γκράτσον 16/1 διά Ρότερνταμ	ΑΥΔΙΑ.	74	9712	α. Καζαμπλάνκα 12/1 διά Πειραιά
ΚΡΕΩΝ	68	12660	δ. Μπρανύμπουτελ 30/12	ΑΥΔΙΑ Π. (δ.)	64	6547	α. Κοβάλα 5/1
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	61	3866	δ. Παναμά 16/1	ΑΥΡΑ	67	41914	ε. Κωνίτολιν 17/1
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. Πουνταρένας 9/11 διά Σαλίνα Κρούζ	ΑΥΡΙΚ.	64	29375	α. Ταραχόνα 23/12
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Σπέτζα 18/1	ΑΩΡΕΤΤΑ	68	4071	ε. Γιβραλτάρ 13/1
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Κουβέτι 21/1 διά Νταμάρ	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Ισκεντερούν 7/1
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Φιούμπιτον 22/1	ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	δ. Κωνίπολιν 11/1
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Κόρπο 15/1	ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	ε. Αμετέρτηντα 30/12
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Νταμάρ 19/1 διά Μαλαισία	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Πειραιά 19/1
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Ντόχη 30/12	ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	εις Ναγκαράκι ύπό συμπλήρωσιν
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Γιβραλτάρ 3/12	ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Γκάμπτς 15/1
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	ε. Σιγκαπούρην 27/12 διά Ντουμπάι	ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	α. Χιούστον 5/1
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Αυγούστα 9/1 διά Γιβραλτάρ	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ε. Λάγος 5/2
ΚΡΙΟΣ	59	16875	νις θέσιν 46.34 β – 36.45 Δ. 17/1	ΜΑΙΥ'ΖΑΝ II.	58	5376	α. Χούλι 16/1 διά 'Ελ Τζάσιρ
ΚΡΙΟΣ	60	4089	ε. Μπραμπάντος 9/11	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9504	έωντι Λάγος 5/1
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Πειραιά 19/1 διά Στυλίδα	ΜΑΚΗΣ Κ.	58	8388	ε. Όσκο 6/1
ΚΡΙΤΟΝ	59	7158	ε. Γιαρίσια 6/11 διά Τρίπολιν (Λιβύης)	ΜΑΚΡΑ	73	8957	α. Κολόμπο 10/12
ΚΡΙΟΣΙΟΣ	59	5051	δ. Σουέζ 6/1 διά Μπ. 'Αγιας	ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ε. Ντουμπρόβικ 31/12 διά Ταρτούς
ΚΡΟΝΟΣ	62	10107	δ. Βαρκελώνη 5/1 διά Παρανάγκουα	ΜΑΝΑΜΑΡΙΑ (δ.)	65	13278	δ. Σουέζ 21/1 διά Βομβάνη
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ε. Δουνκέρκην 18/1	ΜΑΝΟΟΣ	77	5874	δ. Σουέζ 12/12
ΚΡΟΥΣΕ'ΙΝΤΕΡ	58	1596	όργει εις Πειραιά όπό 23/11/80	ΜΑΝΙΑ	68	2918	ε. Αμβούργον 21/1
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Λος 'Αντζελες 1/1 διά Ιντεύ	ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	ε. Μερινά 10/1
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΝΤΟ V. (δ.)	72	17432	ε. Ντάρμπιαν 10/1
ΚΥΩΗΡΑ	66	13870	α. Ρουέν 26/12 διά Θεσσαλονίκη	ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	δ. Παναμά 17/1
ΚΥΝΟΣ	62	4784	ε. Ριό 'Ιανθίρο 6/1	ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (δ.)	64	47493	ε. Τζένταν 15/1
ΚΥΚΛΩΠΑΣ	57	9118	ε. Ντώρμπαν 10/1	ΜΑΝΩΛΗΣ Χ.	62	15405	α. Σπέτζα 14/1
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	ε. Φιλαδέλφεια 19/1	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Χιούστον 15/1
ΚΥΜΑ	60	7758	όργει εις Λειψαία όπα 5/6	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	α. Μαυρίκιον 5/1 διά Λονδίνον
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040	οργει οργει Πειραιά όπα 21/4	ΜΑΟΥΝΤ ΕΑΕΡΟΣ	58	9163	ε. Πειραιά 5/10 (έπισκευαι)
ΚΥΝΟΥΡΙΑ (δ.)	56	12355	α. Πούλω Σαμπούτ 17/12 διά Ντουμπάι	ΜΑΟΥΝΤ ΟΦΡΥΣ	68	18525	δ. Γιβραλτάρ 30512 δι' ΗΠΑ
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	ε. Σιγκαπούρην 15/11 διά Κολόμπο	ΜΑΟΥΝΤ ΟΥΑΜΠΟΣ	78	17149	ε. Κεμπέκ 17/1
ΚΥΡΑ	63	10032	δ. Μπρουναμπούτελ 15/1	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣ.	77	19678	α. Ν. Γουεστμάντερ
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	δ. Κωνίπολιν 6/1 διά 'Οδροσόν	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Βακαγίδα 15/11 διά Νιούκαστλ
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Σακάντε 10/1 διά Γκλάντον	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	εις Ίννοβιμα ύπο συμπλήρωσιν
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Βαλπαραΐο 23/12	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗΝ	80	33500	ε. Νιούκαστλ 10/1
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	α. Πειραιά 12/1 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	ε. Αμβρόσιον 17/1
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	α. Σφάλι 31/12 διά Αλεξανδρείαν	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΑΣ	74	33147	ε. Αρχούς 14/1
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	60	1995	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ε. Μοριουγκάδο 18/1
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	69	3746	α. Λίβερπορτ 23/1	ΜΑΡΑΘΩΝ ΑΕΓΚ.	62	8967	α. Βαλτιμόρην 13/1 διά Α. Τσάρλες
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	2935	α. Έβιονμπού 21/1 διά 'Ελ Τζάσιρ	ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9505	όπωρα παραβάθην
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	α. Σακάντε 30/12	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Μ. Μοριουγκάδο 29/12 διά Ρωσίαν
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	εις Πειραιά όπα 4/10 (έπισκευαι)	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Χιούστον 24/12 διά Νοβορωσιοκήν
ΚΩΣΤΗΣ	60	3365	α. Ρούσιρι 19/1	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Ν. 'Ορλεάνην 12/1
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	ε. Θέσια 21/1
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	ε. Βανκούβερ 10/1	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	δ. Κωνίπολιν 17/1 δι' Ελλάδα
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	α. Ρότερνταν 23/1 διά 'Αμβρεσον	ΜΑΡΓΚΩ	76	81106	όργει εις Χαλκίδη 6/3/78
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	α. Βαρκελώνην 18/12 διά Τρίπολιν	ΜΑΡΕΣΟΛ	58	2966	α. 'Αλεξανδρείαν 17/1 δι' Ελλάδα
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	α. Βούβανη 11/1 διά Ρότερνταν	ΜΑΡΙ	74	9623	ε. Καλκούτα 21/1
ΛΑΓΟ	61	5005	ε. Σουέζ 17/1	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	8925	ε. Σιγκαπούρην 951
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	α. 'Αλεξανδρείαν 8/1	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	18569	ξέωθι Τριτ. Λιβύης 22/12
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	α. Λισσαβώνα 16/1 διά Ιμρινχάν	ΜΑΡΙΑ	70	9101	εις Θέσιαν 41.54. β – 24.57 Δ. 11/1
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Πειραιά 29/12	ΜΑΡΙΑ A.	58	5746	α. Λάγος 14/12 διά Φελεξτόνες
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	α. Κουβέτι 14/1	ΜΑΡΙΑ Γ.	62	3199	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΠΑΓ'ΡΙΟΥΣ	80	2925	ε. Σαρόνα 18/1	ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.	74	15938	ε. Αμβρεσον 23/1
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΤΗ.	70	9565	α. Τζένταν 4/1 διά Σ. 'Αραβία
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	α. 'Αλεξανδρείαν 13/1 διά Τουρκίαν	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	6978	α. Αμβούργον 22/1
ΛΑΚΥ ΣΟΥΑΙΒΗ	78	9485	ε. Ντάρμπαν 20/1	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ.	68	1599	δ. Παναμά 19/11
ΛΑΚΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	81	7000	ε. Σπέτζα 10/12	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	δ. Σουέζ 15/1
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Χιούστον 18/12 διά Π.Καμπέλο	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Σιγκαπούρην 10/12
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	ε. Πειραιά 24/10	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Ρεόφες 12/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	ε. Ρότερνταν 22/1	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.	67	11001	δ. Παναμά 29/12
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Σαρόνα 7/12 διά Βεγγαζήν
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ	62	8819	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	α. Μαπούτο 20/1 διά Τζένταν
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	64	37338	ε. Λισσαβώνα 19/12 διά Μοχάμεντς	ΜΑΡΙΑ ΖΥΑ	67	9365	δ. Κωνίπολιν 6/1 διά Κωνιτάνζαν
ΛΑΝΙΑ (δ.)	68	81744	α. Σάντος 16/12 διά Λουάντα	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'ΙΘ (δ.)	66	42799	ε. Σ. Τζόν 29/4
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ε. Βρεμπτην 21/1	ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ.	58	9507	ε. Πειραιά 12/1
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Κ. Τάουν 14/1 δι' Αμπιτζάν
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Ν. 'Ορλεάνην 29/12	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	60	17432	α. Ντάρμπαν 16/1 διά Αριπίπα
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Αρντραν 15/1 διά Αύστρι.	ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	εις Μέγαρα 19/1
ΛΑΕΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Ρούσιρι 13/1	ΜΑΡΙΚΑ Β.	62	23805	ε. Σ. Σάν Χουν 8/1
ΛΕΒΑΝΤΗ Κ.	61	11621	ε. Πειραιά 21/1	ΜΑΡΙΑΕΝΑ (μ.)	71	72335	ε. Ν. 'Ορλεάνην 9/12
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	ε. Σάντος 16/12 διά Λουάντα	ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	ε. Πειραιάδη 9/1
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	63	17879	ε. Κιέλον 9/11	ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14569	α. Τενέριφην 21/1 διά Μπ. 'Αγιες
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	66	2953	ε. Καζαμπλάνκα 15/11	ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	δ. Κωνίπολιν 20/12
ΛΕΒΑΝΤΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Σουέζ 9/10 δι' Ίράν	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ.	75	14523	α. Γάνδην 7/1 διά Ελ Τζάσιρ
ΛΕΒΑΝΤΗΣ ΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Ρουέν 30/11 διά Πειραιά	ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	ε. Σίδνευ 18/1 διά Κουβέτι
ΛΕΒΑΝΤΗΣ ΔΑΣ	57	5318	ε. Πειραιά 11/12	ΜΑΡΙΝΑ Π..	61	7838	δ. Κωνίπολιν 27/11
ΛΕΒΑΝΤΗΣ Δ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Κωνίπολιν 19/12	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	ε. Σπέτζα 16/1
ΛΗΓΚ	61	8658	ε. Λάγος 14/1	ΜΑΡΙΤΣΑ	67	33586	ε. Γιβραλτάρ 11/1 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΛΗΔΑ	68	28879	ε. Κόμποα 10/12 (έπισκευαι)	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.	72	17510	ε. Λ. ορ. Γκράιν 29/12 διά Γιβραλτάρ
ΛΗΔΑ	63	8566	ε. Ραγκούν 11/1 διά Ιαπωνίαν	ΜΑΡΙ ΦΙΛΙΠ.	58	2140	ε. Πειραιά 8/12
ΛΗΝΤΕΡ	67	9381	δ. Σάδι 1/1	ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	δ. Παναμά 3/1
ΛΗΝΤΩ (δ.)	56	7510	ε. Εδμπτζεργκ 6/1	ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	δ. Κουβέτι 18/1

ΜΑΣΑΛΙΑ	64	1968	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ο. Ν. Όρκεάνην 9/1
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Κιούστον 2051	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. ΈΑ Τζαζίρ 14/12
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	ο. Σ. "Αννα Μπαι 11/1	ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ε. Μαρόύτο 5/1
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ.)	66	32645	ε. Χάμπτον ρόδες 13/1	ΜΙΧΑΛΗΣ	59	5384	ε. Σύρον 28/10
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	δ. Κωνίπολην 8512	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	2993	ε. Πειραιά 11/1
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ο. Α. Πάλαιας 25/12 διά Λαττάκιο	ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	ο. Άλεξανδρειαν 20/1
ΜΑΤΣΕΤΙΚ	65	10554	ο. Π. Έλιζαμπεθ 20/1	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ο. Σαρά 9/10 διά Μη. Αμπάς
ΜΑΤΣΕΤΙΚ (δ.)	65	34185	άργει εις Πειραιά 1/8	ΜΙΧΑΛΗΣ ΔΕΜΟΣ	78	16726	ο. Νιώρηπαν 2/1 διά Κορδεν
ΜΑΘΙΔΑ	65	7696	ο. Βρέμην 23/12 διά Λιβύην	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΑΣ	61	12662	ο. Κοσίν 21/1
MATINA	63	2911	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	ε. Μόμπιλ 11/1
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	ε. Σ. Νίκολας Μπαι 19/1	ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	ε. Λισσαβώνα 11/1
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	α. Οξελούσιν 10/1	ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	ε. Σιγκαπούρην 3/10
ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	33500	δ. Γιβραλτάρ 22/1 διά Ρόττερνταμ	ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (μ.)	67	54502	α. Αύγουστα 17/1 διά Τουμπαράδο
ΜΕΤ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ο. Νιώρηπαν 21/1	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Αύγουστα 13/1 διά Σιντι Κρέρι
ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	ο. Ρόττερνταμ 10/12 διά Βεγγάζην	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	ο. Ν. Όρκεάνην 10/1
ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	ε. Πενάρι 20/1	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Πειραιά 6/9
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ο. Κεμπέκ 14/12	ΜΟΥΑΤΗ ΦΡΟΣΤ	58	4037	ο. Πούλα 14/1 διά Χίος
ΜΕΛΩΠ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Ρ. Τανούρα 4/1	ΜΟΥΝΤΣΤΕΡΕΙΤΣ	60	9365	ο. Χάλιφε 6/1 διά Κουβά
ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σ. Νίκολας Μπαι 15/1	ΜΠΑΖΙΛΙΑ	77	5509	ο. Μπότσουνι 2/1 διά Τόπο
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Σιγκαπούρην 21/1 διά Μπαγκόκ	ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	65	18459	δ. Κωνίπολην 14/12 διά Μ. Θάλασ
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	ε. Γκάλεθετον 9/1
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Μπρούνουσπουτέλ 1/11	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	ο. Χάρβιτς 21/1
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	α. Βαλένθια 7/12	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	60	6158	ε. Μπαχρέτην 22/1
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	α. Τόμπα 2/1 διά Μοντεβίδεο	ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	ο. Αυγούστα 29/12 διά Μιζουράτα
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΖ	57	10389	α. Πειραιά 16/12	ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ.	57	5452	ε. Μπαντιράδα 24/11
ΜΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	66	9826	α. Τόμπα 7/1 διά Αμβούργον	ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	ε. Πειραιά 5/1
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΣΙΟΝ	72	9218	ε. "Αμεριτσάν 18/1	ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Πόλμας 6/1
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	α. Βρέμην 28/11	ΜΠΕΛ ΣΤΑΡ	56	4884	ε. Π. ντε Μπούκ 23/12
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	εις Γαλάτα υπό συμπλήρωσιν	ΜΠΕΛΣΚΑ'Υ'	57	7974	εις Λάδη Πόλμας 20/12
ΜΕΝΤ ΦΡΗΣΕΡ	61	6124	εις Πειραιά 5/8 (επισκευα)	ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Ν. Όρκεάνην 23/11
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΠΙΕΡ	62	14483	δ. Σουεδ 14/1 δι' "Ακαμπα	ΜΠΙΑ	75	7246	α. Πειραιά 13/1 διά Σαλέρνο
ΜΕΝΤΚΕ'Π.	62	9092	α. "Αμβούργον 12/1	ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	ε. Γιβραλτάρ 18/1
ΜΕΝΤΡΟΚ.	65	8999	α. Γιοκοχάμα 18/1 διά Χόγκ Κόγκ	ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΙ'Υ'	63	9657	άργει εις Πειραιά 8/11
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ	62	11940	ε. Πειραιά 17/1	ΜΠΛΟΥ ΣΗ	58	3778	ο. Νότην 13/1
ΜΕΝΤΖΟΥ'	57	3709	δ. Γιβραλτάρ 21/1	ΜΠΝΟΝΤΑΖΑ	68	16005	δ. Γιβραλτάρ 15/1 διά Κουβά
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Χιούστον 11/1	ΜΠΟΥΕΝΑ ΤΡΕΓΤΝΤΕΡ	72	3621	ο. Μομάδα 13/1 διά Καράτι
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'ΙΣ	62	1524	ε. Π. Σάδι 15/1	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ν. Όρκεάνην 15/1
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	δ. Π. Σάδι 5/1	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			
ΜΕΡΤΖΑΡΙΟ ΕΜΙΛΙΑ	78	5778	εξιθι Βεγγάζην 27/12	PANTZA (δ.)	64	32756	α. Λ. Τσάρλις 21/12
ΜΕΡΤΖΑΡΙΟ ΛΟΜΒΑΡΔΙΟ	78	5778	δ. Σουεδ 1451	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	ε. Πειραιά 9/12
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Μπονάρι 30512	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Μπιλιάδο 8/1 διά Λάργος
ΜΕΣ ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17485	δ. Παναμά 29/12	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	εις Πειραιά 8/7 (επισκευα)
ΜΕΣ ΑΚΤΗ (δ.)	70	17485	α. Ράς Τανούρα 17/1	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Καέν 11/12 δι' "Άλγεριαν
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Γουέλιγκτον 20/1 διά Μελβούρνη	ΜΠΡΑΒΟ ΛΔΟΥΤΣ	54	6103	δ. Γιβραλτάρ 4/1
ΜΕΣ ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	70	17485	α. Κοτονό 8/12	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	ε. Πειραιά 17/10
ΜΕΣ ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	α. Τζάκαρτα 27/11	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άργει εις Πειραιά 10/10
ΜΕΣ ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	δ. Κωνίπολην 2051	ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	εις Πειραιά 2/9
ΜΕΣ ΑΥΡΑ (δ.)	70	17485	α. Σ. Σάδι 23/1 διά Γιβραλτάρ	ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	α. Π. Εσκιβέλ 20/1 δι' ΗΠΑ
ΜΕΣ ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Βαρκελώνη 5/1 διά "Ελ Τζαζίρ	ΜΠΡΑΒΟ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ'	69	2979	ε. Όριστανο 21/1
ΜΕΣ ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 22/1 διά Ρόττερνταμ	ΜΠΡΗΣ (μ.)	64	35082	δ. Κωνίπολην 20/1 δι' Ιταλίαν
ΜΕΣ ΔΡΥΣ (δ.)	71	17355	α. Πειραιά 2051	ΜΥΟΙΚ (μ.)	67	39617	α. Βιλεμποχάφεν 7/1 διά Χάρμπον ρόδος
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ.)	71	17355	α. Πουλώ Σαμπούτ 21/1	ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ	77	16267	α. Αμβέρσαν 13/1 διά Φιλαδέλφειαν
ΜΕΣ ΔΕΑ (δ.)	72	17178	ε. Σιγκαπούρην 16/1	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Παρανύκουσα 19/1
ΜΕΣ ΔΕΛΑ (δ.)	72	17178	α. Σιγκαπούρην 1951 διά Ν. Καληδονία	ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	α. Μπρούνουσιά 18/12
ΜΕΣ ΔΑΛΜΑΣΙΩΝ	72	17355	α. Α. Ρουάτ 21/12 δι' ΗΠΑ	ΜΥΡΣΙΝΙΔΑ	77	5511	α. Π. Άλφρεντ 11/1
ΜΕΣ ΔΡΜΗ (δ.)	71	17355	α. Τόμπα 23/12	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	63	3499	ε. Ρόττερνταμ 14/1
ΜΕΣ ΔΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	α. Βαλπαράζο 12/1	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	δ. Σουεδ 6/1
ΜΕΣ ΔΡΗ (δ.)	72	17355	α. Καρδάκας Μπαι 17/1	N. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ε. Κόγκ Κόγκ 21/1 διά Βανκούβερ
ΜΕΣ ΔΡΗΣΗΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	α. Σουδάμια 14/11	Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	ε. Σαλβαντορ 25/11
ΜΕΤΕΟΡΑ (δ.)	79	43957	α. Βίλιαγκτον 1/1 δι' "Αρούμπα	ΝΑΓΟΣ	71	2997	α. Μπιλιάδο 21/1 δι' "Αβίλες
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Φιλαδέλφιαν 15/1 διά Π. ο Πέρ	ΝΑΓΤΑΝΤ	75	35561	α. Ρόττερνταμ 16/12 δι' ΗΠΑ
ΜΗΑΟΣ V.	54	3724	α. Βόλων 1/10	ΝΑΝΟΥΔΑ	63	2589	α. Χόρηρην 29/12
ΜΗΑΟΣ Α'ΙΑΝΤ	79	10991	α. Γάδηρας 12/1	ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	α. Είλατ 12/1 διά Μουνάδα
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	α. Πειραιά 8/1	ΝΑΝΩ Κ.	66	1789	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	α. Σιγκαπούρην 3/1	ΝΑΕΟΣ	70	8825	ο. Ν. Όρκεάνην 9/12
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2983	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΑΕΟΣ Α'ΙΑΝΤ	80	10982	α. Τόμπα 9/1
ΜΙΑΕΝΑ Α.	45	3401	εις Πειραιά 21/9 (επισκευα)	NATA	77	9359	α. Κ. Τάσιν 13/1 δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΑΗΤΟΣ	81	35000	εις Ναγκασάκι υπό συμπλήρωσιν	NATAΙ Κ.	53	3577	ε. Κενίτρα 17/9
ΜΙΑΛΑ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. "Αιβέρσαν 7/1	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Κόρυτον 20/1 διά Νιγηρία
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	α. Λάγος 4/1 διά Βραζιλίαν	ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	56	3640	δ. Γιβραλτάρ 19/1
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	57	5288	α. Ντουμπάρι 22/1	ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ.	61	5584	δ. Π. Σάδι 10/1
MINA	67	12843	α. Ντουμπάρι 2/1	ΝΑΥΤΙΔΟΣ	66	6845	α. Α'γγειούσταν 12/1
MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Ν. Όρκεάνην 11/1	ΝΑΥΤΙΔΟΣ	70	16224	υπό παραλαβήν
MINI ΛΑΗΝΤΥ	69	1570	α. Χιούστον 9/1	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Ρόττερνταμ 7/1
MINI ΛΑΤ'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Πειραιά 12/1	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Κεμπέκ 12/1 δι' "Ακαμπα
MINI ΛΑΚ.	69	1595	α. Γάδηρας 7/1 διά Ραβέννα	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Ν. Υόρκην 20/1
MINI ΛΑΝΣ	69	1569	α. Κιότζια 8/1 διά Ραβέννα	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'	78	33191	α. Α. Αντζελες 11/12
MINI ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. Όρκεάνην 17/1	ΝΕΔΙΔ (δ.)	65	35324	α. Αντζελες 17/1 δι' Ινταόν
MINI ΛΕΓ'ΙΝΤ	70	1595	α. Παναμέ 10/1	ΝΕΩΗ Π.	57	12483	α. Σάντος 24/12
MINI ΛΕΓ'ΙΝΤΣ	69	1570	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	α. Α'βούργον 2051
MINI ΛΗΝΤ	70	1570	ε. Ν. Όρκεάνην 13/1	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Σ. Λορέντζο (Άργ.) 20/1
MINI ΛΙΦΤ	71	1584	α. Παραμέριπο 4/1	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΤ.	63	8213	ε. Σύρον 14/12
MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1582	α. Βαρκελώνη 21/1 διά 'Ελ Τζαζίρ	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	α. Ρουέτ 12/8
MINI ΛΙΔΑΛ (δ.)	70	1598	α. Τζένταν 16/1 διά Γκιζάν	ΝΕΦΕΛΗ	69	5709	ε. Βανκούβερ 9/1
MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Όριστανο 21/1	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ε. Πασάγιες 11/1
MINI ΛΙΝΚ	71	1592	α. Κόρπους Κριστί 15/1	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Πειραιά 28/7
MINI ΛΙΝΤΟ	71	1584	α. Σπέτζια 18/1 διά Αννάρπα	ΝΗΡΗΣ	77	18080	ε. Σουεδ 20/1
MINI ΛΙΦΤ	70	1582	α. Λιβεράνδρα 25/12	ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	ε. Πειραιά 25/5 (επισκευα)
MINI ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Κάννες 4/1 διά Μπαρμπάντος	ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	α. Κάλιορι 18/1 δι' Αλεξανδρειαν
MINI ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζένταν 17/1	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	δ. Σάδι 17/123
MINI ΛΟΥΝΑΡ	71	1577	α. Μπαρνάκια 25/12	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	α. Ανύστατα 13/1 δι' Αννάρπα
MINI ΔΟΥΣ	71	1594	ε. Ν. Όρκεάνην 18/1	ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	δ. Σουεδ 23/9
MINI ΛΥΜΦ.							

ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Θεούτα 11/1 διά ΗΠΑ		ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	δ. Σουέζ 2/1 διά Ασσάδην
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Μανόύτα 13/2		ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	υπό παραλαβήν
ΝΙΚΟΣ	53	7283	υπό παραλαβήν		ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Παλέρμο 6/1
ΝΙΚΟΣ	55	2303	α. Κουβέλι 16/1 διά Κούμπρη διλ.		ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σάιδ από 14/3/77
ΝΙΚΟΣ Α.	61	1543	α. Τάραντα 13/1 διά Βηρυτόν		ΟΥΧΕΝΜΠΕΛ	59	10363	α. Π. Νουάρ 19/12 διά Λουάντα
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	56	8362	ε. Πειραιά 21/7		Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	ε. Βανκούβερ 13/1
ΝΙΚΟΣ ΒΑΡΑΙΝΟΠΑΠΑΝΗΣ (δ.)	49	15980	α. Πειραιά 11/1 διά Δαύριον		ΠΑΓΑΣΤΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	77	9736	ε. Ντάριπαν 20/1
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Ν. Υόρκην 30/12 διά Χιούστον		ΠΑΙΑΝ	60	9317	α. Φλώριγκ 16/1 διά Λάγος
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	ε. Τζένταν 8/1		ΠΑΙΓΑΛΟΤ	70	2605	δ. Γιράταρ 20/12 διά Μίζουράτα
ΝΙΚΥ	58	9087	α. Καζαμπλάνκα 7/11 διά Σαντάντερ		ΠΑΚΤΩΔΟΣ	59	7052	ε. Καμπάνας 30/7
ΝΙΜΑΣ I.	56	3274	ε. Αντεν 21/2		ΠΑΛΑΜΗΔΗ	61	9922	ε. Ρεάφε 23/12
ΝΙΜΑΣ II.	56	4269	α. Άλεξάνδρειαν 28/10		ΠΑΛΑΜ Β. (δ.)	58	21489	ε. Μάλτα 21/1
ΝΙΜΠΑΔΑ	71	2994	έπικουρα εἰς Πειραιά		ΠΑΛΑΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5149	ε. Ντάριπαν 19/1
ΝΙΟΒΗ	69	21673	δ. Σουέζ 2/12 διά Ιράν		ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	εις Β. Βαντρίλ 3/10
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	εις Πόρτ Σάιδ από 30/12/79		ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	ε. Σαντάντερ 14/1
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	ε. Σιγκαπούρην 20/1		ΠΑΛΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	ε. Μονρόβια 7/1
ΝΟΝΙ	68	5430	α. Άμβωργον 20/1 διά Πειραιώ		ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	υπό παραλαβήν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑΒ.	59	8860	ε. Βιζακαπατάνη 19/1		ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Σεττίνον 28/12
ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	εις Άλεξάνδρειαν όποι 11/4/78		ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ε. Αμβωργον 22/1
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	66	25820	δ. Κωνίτολη 5/1		ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	δ. Σουέζ 8/12 διά Σ. Αραβίαν
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Ν. Ορλεάνη 12/1		ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΟΥΡΙΩΝ	56	10523	εις Πειραιά 17/10 (έπικευα)
ΝΟΡΟ ΧΑΤ'ΝΕΣ	62	15110	ε. Π. Καμπέλο 15/12		ΠΑΝ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ	70	11525	ε. Βιζακαπατάνη 2/1 διά Σιγκαπούρην
ΝΟΡΩΧΑΦΕΝ	65	1236	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	ε. Ποναρά 5/11
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Μάντραν την Ντιού 31/12		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	ε. Τζένταν 8/11
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Π. Νουάρ 13/2 διά Μπουκάναν		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	70	7773	ε. Αμέρεραν 19/12 διά Τρίπολιν
ΝΟΤΗΣ	55	3956	εις Νάντην όποι 3/4/80		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Βενετία 7/1 διά Βεγγάζην
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	α. Ράς Τανόύρα 22/12		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΑΛΛΑΣ	58	8764	όργει εἰς Πειραιά
ΝΟΤΟΣ	61	7351	α. Ρουέν 15/8		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Σαούμπτο 27/11 (έπικευα)
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	ε. Πειραιά 6/11 (έπικευα)		ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	ε. Σιγκαπούρην 19/1
ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	δ. Κωνίτολην 14/1 διά Ισκεντερούν		ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Λισσαβώνα 16/1
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	ε. Πειραιά 19/1		ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	α. Πειραιά 18/12 διά Αρχοστόλη
ΝΤΑΝΑ ΣΗ (δ.)	63	34617	α. Χόλντα 1/1 διά Σιγκαπούρην		ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	ε. Κωνίτολην 14/12
ΝΤΑΝΙΕΑ (δ.)	59	12299	ε. Λό Γκουιέλ 22/1		ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΤ'Μ (δ.)	64	33642	δ. Νουμπάτι 2/1 διά Ρ. Τανούρα
ΝΤΑΝΙΕΛ	67	3868	α. Νίκαια 12/1		ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	α. Γκλογκ 14/1 διά Ρωσίαν
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	ε. Μπιλιάδο 15/1		ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	61	13054	ε. Νιούπορτ 15/1		ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Σ. Μάικλ 19/1 διά Άλεξάνδρειαν
ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Βρέμην 20/1		ΠΑΟΛΙΝΟ	54	1020	ε. Πειραιά 24/12
ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Βρέμην 3/12 διά Μιζουράτα		ΠΑΠΑΚΑΡΔΟΣ	59	10168	α. Λάς Πλάμας 9/1
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΑΟΡ (δ.)	58	11486	α. Ριό Χίνα 3/1		ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	α. Πειραιά 4/1
ΝΤΑΦΦΟΝΤ Β. (δ.)	61	22526	α. Δουβίνιο 15/1		ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Ρουέν 9/1 διά Σκικντα
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ	60	7178	δ. Σουέζ 2/11		ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ε. Γκρίσμπιτ 19/1
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΝΤ	74	14523	α. Δόνος 19/1 διά Καλαμπάρ		ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	δ. Γιράταρ 19/1 διά Αμβωργον
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Λάγος 14/1		ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	δ. Κωνίτολην 21/1 διά Ακαμπά
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Π. Αρθρούρ 11/1		ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Χόμπιτον ρόδης 3/1 διά Τουρκία
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Λονδίνου 8/1 διά Δ. Αφρικήν		ΠΑΡΑΛΟΣ (δ.)	64	30735	α. Αύγουστα 16/1 διά Άλεξάνδρειαν
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΑΚΟΝ	80	17100	α. Γάνδην 14/1 διά Χιούστον		ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	α. Χούλι 3/12 διά Έλ Τζαζίρη
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΡΟΤ	68	13553	ε. Μπουσάν 20/1		ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	10065	ε. Πειραιά 4/9
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	63	7700	ε. Αμβέρσαν 19/1		ΠΑΡΦΕΝΩΝ	56	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΕΛΑΦ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	ε. Πειραιά 19/1		ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	62	9455	α. Σ. Μάικλ 19/1 διά Άλεξάνδρειαν
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	72	9710	ε. Τζένταν 20/1		ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	ε. Ρότερνταν 5/1
ΝΤΕΡΜΠΙΤΥ	75	35764	δ. Σουέζ 22512		ΠΑΡΟΣ	61	13863	α. Χιούστον 6/1
ΝΤΗΦΑΤ'ΑΝΤ	60	19988	α. Νιούκαστλ 9/12 διά Αμέρεραν		ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	α. Ιμπριχάμ 11/1 διά Ρότερνταν
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ε. Αμέρεραν 17/1		ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Ριό Τανέρα 14/1 διά Πειραιά
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	ε. Πειραιά 20/10		ΠΑΡΟΥΘ	69	1999	α. Χόμπιτον ρόδης 16/1
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	ε. Πειραιά 21/1		ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	α. Π. Γουάλκοτ 3/1
ΝΤΙΝΤΙΕΡ	62	6981	δ. Γιράταρ 3/1 διά Π. Όργιαπεθ		ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	δ. Κωνίτολην 1/1 διά Ελλάδα
ΝΤΟΛΑΥ	59	8588	ε. Λουνάντα 15/5		ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΕΑΝ	67	10771	ε. Λονδίνον 17/1
ΝΤΟΛΑΦΙΝ II (δ.)	55	4887	ε. Σπέτζα 7/1		ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	εις Πειραιά (έπικευα)
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	59	12463	ε. Ταμεράντα 21/1		ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Σ. Ναζαίρ 17/12 διά Λαττάκια
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	α. Μαρμούγκαδο 15/1 διά Κόντινεντ		ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	α. Γιράταρ 18/1 διά Οδόσσον
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΑΤΡΑΙ Γ'	47	2754	όργει εἰς Πειραιά 4/6/78
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	α. Νικάρα 6/1 διά ΗΠΑ		ΠΑΤΡΑΙ ΓΚΟΣ	62	11756	ε. Μούταδα 6/1
ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	ε. Γάνδου 21/1		ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	69	12251	ε. Σετέ 27/11
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	α. Τζένταν 23/11 διά Μη. Αύρες		ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ	74	13036	α. Ντόρμπατ 9/1 διά Β. Κορέα
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	ε. Πειραιά 751		ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Τσουμάχα Τέρμη 21/12
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68657	όργει εἰς Πειραιά 10/7		ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ	62	10420	α. Χόμπιτον ρόδης 20/1 διά Βραζιλίαν
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	ε. Πειραιά 26/12		ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	α. Ν. Κουεστινίστερ 30/10
ΝΥΜΦΗ Κ.	66	22260	ε. Όθησσον 1/1		ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Θέουτα 19/1
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ	80	16200	α. Λ. Αντζελες 13/1 διά Μπαλμπού		ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Τ.	57	8549	ε. Ντουμπάτι 23/12
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	α. Χιούστον 20/1		ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ζ.	60	7707	α. Ζευμπρούγκε 9/12
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Π. Σάιδ 12/1 διά Βόλον		ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Πειραιά 21/9
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	11120	α. Λάγος 18/1		ΠΑΥΛΟΣ XII	69	1999	α. Μασαλίαν 4/1
ΟΦΕΝΤΙΚ (μ.)	65	10842	δ. Σουέζ 30/1		ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	ε. Βούρδην 26/12
ΟΚΤΑΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΖ	61	13271	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	α. Κορούνα 13/1 διά Σκικντα					
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ	63	10617	ε. Αμέρεραν 15/1					
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	ε. Βαλτιώρην 13/1					
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Ταμεράν 12/12 διά Θεσσαλονίκη					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΟΥΡΥ (δ.)	64	38988	όργει εἰς Πειραιά όποι 14/8					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΑΚΟΛ (δ.)	65	38607	όργει εἰς Πειραιά όποι 34/7 (ΕΠΩΛ)					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Βουβάν 10/1 διά Κόντιλα					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	α. Οραντζαντ 31/12 διά Μαρακάιμπο					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	α. Σουέζ 18/1 διά Ν. Ορλεάνην					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Σίδνεια 22/1					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΩΤΟΥ	72	15498	ε. Σιγκαπούρην 12/1					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΠΠ	73	15478	α. Κ. Κριότα 15/11					
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	δ. Σουέζ 15/12 διά Μη. Αμπάς					
ΟΛΥΝΙΑ	72	11946	ε. Βαλτιώρην 13/1					
ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	ε. Αμέρεραν 18/1					
ΟΜΕΡ Σ.	58	2556	ε. Αμέρεραν 22/1					
ΟΝΗΣΙΔΟΣ	63	24992	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΟΡΑΤ'ΟΝ	63	14595	ε. Ρότερνταν 20/1					
ΟΡΑΤ'ΟΝ.	65	3034	α. Οριστάν 13/1 διά Τρίπολιν					
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Ν. Υόρκην 15/1 διά Ν. Ορλεάνην					
ΟΡΥΞ (δ.)	59</							

ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	ε. Ματούποιο 9/1
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	εις Πειραιά ώπτο 31/1/81 (έπισκευαι)
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Σιγκαπούρην 8/1
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	δρυσί εις "Ιτέα από 16/10/79
ΠΗΝΕΑΟΠΗ	62	6299	δ. Π. Σάδι 17/1 διά Πειραιά
ΠΗΝΕΑΟΠΗ	68	3035	α. Λάς Πάλμας 5/12 διά Μαρακάιμπο
ΠΗΝΕΑΟΠΗ Β	56	6642	α. Μαρίνα ντι Καράρα 1/1
ΠΗΝΕΑΟΠΗ ΙΙ	56	6198	α. Πειραιά 16/1 διά Θεσσαλονίκη
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	α. Μπάχια Μηλάνκα 12/1 διά Ρωσίαν
ΠΙΕΡΟΣ	63	1702	α. Μάλτα 24/12 διά Τρίπολιν
ΠΙΝΑΡΑ	72	20045	α. Κελούπια ρίβερ 17/12
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	α. Κ. Τάουν 3/1 διά "Αρμπιζάν
ΠΙΝΔΟΣ (μ.)	64	37792	α. Σιγκαπούρην 9/1 διά Τζακάρτα
ΠΙΤΣΙΣ	73	13631	α. Μπλούθ 13/1 διά Φλωσιγκ
ΠΙΤΣΙΣ	55	3768	ε. Λουρίτο 15/10
ΠΙΑΤΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	δ. Π. Σάδι 27/12
ΠΙΑΤΑΡΕΣ(δ)	69	93547	ύπτο παραλαβήν
ΠΙΑΕΙΑΣ	64	6341	ε. Κοπεγχάγην 18/1
ΠΙΑΩΤΙΝΟΣ	65	10679	εις Αργοστόλη 23/12
ΠΙΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	α. Μίλφροντ Χάρφεν 22/1
ΠΙΩΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Ρότερνταν 2051 διά Κλαιμέντα
ΠΙΩΛΑΝΑ	60	8414	α. Λισσαβώνα 22/12
ΠΙΩΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	α. Νταρμπραν 24/12
ΠΙΩΛΥΔΕΥΧΗΣ	70	17179	α. Αμβέρσαν 15/1 διά Μουγκάμπα
ΠΙΩΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	ε. Πειραιά 17/12
ΠΙΩΛΥΞΕΗΝ	62	17953	α. Αμβέρσαν 14/11
ΠΙΩΛΥΞΕΗΝ	58	8314	ε. "Αλεξανδρείαν 18/1
ΠΙΟΥΣ (δ.)	65	40284	ε. Πειραιά 18/1
ΠΙΟΥΛΥΤΗΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	δρυσί εις Πειραιά 15/4/75
ΠΙΟΥΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Μοιράνα 11/12 διά Ματάνζας
ΠΙΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΠΙΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Ν. "Ορλέανην 17/1
ΠΙΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Ν. "Ορλέανην 24/12
ΠΙΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	ε. Πειραιά 10/1
ΠΙΠΗ	67	11002	ε. Πειραιά 15/1
ΠΙΠΗ Π.	77	10558	δ. Γιβραλτάρ 21/1
ΠΙΡΟΣ	81	1980	εις Τόκιο υπό συμπλήρωσιν
ΠΙΠΟΥ Α Ι ΛΑΝΤ	81	10990	α. Κ. Τάουν 1/1
ΠΙΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ	70	3992	α. Μασσαλίαν 12/12
ΠΙΣΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Λ. "Αντζέλες 16/1
ΠΙΣΣΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Ντουμπάι 10/1
ΠΙΣΣΕΙΔΩΝ	61	9404	ε. Σάρρος 21/1
ΠΙΣΣΕΙΔΩΝ Β.	58	11048	εις Πειραιά (έπισκευαι)
ΠΙΟΥΝΕΤΕΣ	68	9650	α. Σιγκαπούρην 7/1
ΠΙΡΓΚ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	α. Χιούστον 9/1
ΠΙΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	α. Μπλιμπάν 13/1 διά Πειραιά
ΠΙΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	δ. Σουέζ 31/12 διά "Ινδίαν
ΠΙΡΟΔΟΣ	58	4225	α. Ντουμπάι 4/3
ΠΙΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Παναμά 4/1
ΠΙΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	δρυσί εις Πειραιά 18/4
ΠΙΡΟΣ	68	34640	α. Οξελούσοντ 8/1 διά Χόμπιτον ρέδς
ΠΙΡΤΕΥΣ	68	37419	ε. Βανκούμπερ 951
ΠΙΡΤΟΚΑΝΤΟΣ	62	9229	δ. Δουνκέρκην 14/1 διά Λόγος
ΠΙΡΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	ε. Τόμπα 13/1
ΠΙΡΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	α. Αμπου Ντάμπι 23/1
ΠΙΡΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	δ. Παναμά 3/1
ΠΙΥΟΙΑ	72	10351	δ. Γιβραλτάρ 19/1 διά Χουελβά
ΠΙΥΟΕΥΣ	63	22201	ε. Μουτάδα 22/1
ΠΙΥΟΣ	81	13800	δ. Μάλμε 15/11
ΠΙΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	εις Τόκιο υπό συμπλήρωσιν
ΠΙΩΛΙΝΑ Κ	70	14904	ε. Πειραιά 20/1
ΡΑΓΙΝΑ	81	32247	δ. Μπρουσάν 22/12 διά ΗΠΑ
ΡΑΓΙΝ (δ.)	59	12413	α. Χάιφα 27/1 διά ΗΠΑ
ΡΑΓΙΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	63	5249	δ. Γιβραλτάρ 19/1 διά Χουελβά
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 1 (δ.)	77	18325	ε. Μουτάδα 22/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	δ. Π. Σάδι 6/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016	δ. Γιβραλτάρ 20/1 διά Αγγλίαν
ΡΕΑ	71	9025	α. Ρές Τανόρα 26/12
ΡΕΑ	56	4275	δ. Σουέζ 18/1 διά Σομαλία
ΡΕΑ ΣΗ.	61	4152	δρυσί εις Πειραιά 18/3/80
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	69	2995	α. Πειραιά 7/1 διά Ρουμανία
ΡΗΓΚΑΑ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	α. Γκάμπης 12/12 διά Τρίπολιν
ΡΗΓΚΑΑ ΣΚΑΥ'	63	14961	α. Λαπλίς 3/12 διά "Αλεγρίαν
ΡΗΓΚΑΑ ΣΤΑΡ	61	23548	α. Βανκούμπερ 951
ΡΗΛΑΤΑΝΤ	77	9774	δ. Γιβραλτάρ 22/1 διά Ταραγκόνα
ΡΗΜ Ι	61	2981	α. Αμπούργον 20/1
ΡΗΝΗ	62	9771	δ. Παναμά 15/1
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	δρυσί εις Πειραιά 18/4
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	α. Σεμπετίμια τέρρα 23/12 διά Κόμπε
ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΖΕΣ	67	8233	α. Ντώρμαν 19/1 διά Βραζιλίαν
ΡΙΒΑ	63	10299	ε. Τζένταν 2151
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	δ. Σουέζ 14/1 διά Ραγκούν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	α. Λάς Πάλμας 1/1
ΡΙΟ ΔΙΝΤΟ	64	19985	ε. Έλ Τάσιον 16/12 (ΕΠΩΛ)
ΡΙΟ ΜΑΝΕΣ	68	24198	α. Παρανάγκουα 13/1 διά Β. Εύρωπη ύπτο παραλαβήν
ΡΙΟ ΝΤΕ ΖΑΝΕΙΤΡΟ	57	4931	δ. Καινίτοκιν 15/12 διά Γαλάτοι
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	ε. Σάρρος 4/1
ΡΙΟΝ (δ.)	63	26376	α. Γένοβα 19/1 διά Σκίκντα
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	α. Μασσαλίαν 13/1 διά "Αλεξανδρείαν
ΡΟΔΟΣ	55	3370	α. Αλεξανδρείαν 18/1 διά Αγγλίαν
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	δ. Καινίτοκιν 11/1 διά "Οθόνδον
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	α. Ντόχα 15/1 διά Σιγκαπούρην
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	α. Πουέρ Μπούκου 7/1
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	α. Μπέρια 16/1
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	δ. Π. Σάδι 14/12 διά Μεσοδύοιν
ΡΟΛΑΩΝ	73	38611	ε. Βερμούδας 13/1 διά Τρίνινταν
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	ε. Φός 19/1
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΠΙΕΡ	69	2997	δ. Π. ο Πιέρ 1/1
ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ'	69	2995	ύπτο παραλαβήν
ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	δ. Γιβραλτάρ 30/12
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. "Εικατ 10/1
ΡΟΥΑΓΙΑΑ ΣΗ.	68	4207	δ. Γιβραλτάρ 9/1 διά Εύρωπην
ΡΟΥΑΓΙΑΑ ΣΚΑΥ'	69	4121	ε. Λόγος 20/1
ΡΟΥΑΓΙΑΑ ΣΤΑΡ	64	4464	α. Κουβέιτ 20/1 διά Μ. Καμπούς
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	ε. "Εσμπιτζέργκ 17/1
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	εις Χαλκίδα 9510
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	α. Αλεξανδρείαν 2/1
ΣΑΓΙ'ΙΑΝΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	64	7606	δ. Κωνίτολιν 9/1 διά Κωνιτάντζαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	ε. Κουνφουκάνα Τέρρα 17/12
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	α. Νάπολη 18/1 διά Σέτε
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	ε. Βομβάνη 21/8
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	δ. Γιβραλτάρ 25/12 διά Τρίπολιν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	71	9767	ε. Τσουλαίνα 3/1
ΣΑΛΑΜΙΣ	69	99137	ε. Κολόμπο 9/1
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	ε. Βάθβις Μπαΐη 21/1

ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	αργεί εις Πειραιά ώπτο 20/8
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. "Εσμπιτζέργκ 13/1 διά Ισπανίαν
ΣΑΜΜΕΡ ΑΙΓΑ'	71	4995	εξωθι. Γουάρρι 10/1
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Π. Νούρι 12/12
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	δ. Π. Σάδι 11/1 διά "Ιταλίαν
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	ε. Σάντος 29/12
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕΙ'	71	7013	ε. "Ακαμάτα 8/1
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. "Αμβέρσαν 23/1 διά Λόγος
ΣΑΜΜΕΡ ΖΗ	71	5963	α. Νιόχα 14/1
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΥ'	71	6189	ε. Χιούστον 16/1
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8847	δ. Μπρούσμπουτελ 4/1 διά ΗΠΑ
ΣΑΜΟΣ	66	17208	α. Αμβέρσαν 19/1 διά Μιζουράτα
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	ύπτο παραλαβήν
ΣΑΜΟΣ ΖΗ	65	5651	α. Αλεξανδρείαν 17/1
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ'	54	8517	α. "Αμβέρσαν 30/12 διά Τάμπα
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	α. Μαρσαλίαν 15/1 διά "Αλεξανδρείαν
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. "Αμβέρσαν 1 διά Μιζουράτα
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	ε. Τζένταν 12/1
ΣΑΜΠΙΛΑΣ (δ.)	65	2916	α. Αμβέρσαν 19/1 διά Μιζουράτα
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	ύπτο παραλαβήν
ΣΑΜΠΛΑ (δ.)	57	13247	α. Βενετία 1351
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	δ. Σουέζ 17/1
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	α. Γιουροπόρτ 23/1 διά Γιβραλτάρ
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΤΙ'ΟΝΗΡ	72	11505	α. Συνκαπούρην 2/1 διά Κόμπε
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	δ. Παναμά 6/1
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	α. Σ. Μαϊκ 12/1 διά Γκαλβεστον
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ε. Πειραιά 27/10
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Βάνκουμπερ 27/1
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	δ. Σουέζ 11/1 διά Μπαγκόκ
ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΜΠΑΙ'Υ	74	11452	α. Αντζέλες 7/12 διά Μανίλα
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	61	11034	α. Χόμπιτον ρόδς 18/1
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Αμβέρσαν 20/1 διά Φλωσιγκ
ΣΑΝ ΤΖΟΥΑΝ	61	5723	ε. Βαλτιμόρην 15/1
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Χιούστον 13/12
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Σ. Τζών 3/1 διά Παρίσιο
ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	α. Λούσια 19/8
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. Σ. Τζών 23/10
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ	70	2653	α. Ρίο Ιανέριο 12/1 διά Ν. Υόρκην
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΟΡ	72	9983	ε. Σπέντα 4/1 διά Γιβραλτάρ
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	ε. Ράγκον 14/1
ΣΑΝΤΟ ΠΑΤΙ'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Βρέμην 19/1
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	δ. Θερνταινη 17/1
ΣΑΝΤΟΣ	58	9017	εις Λουάντα 23/10
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	α. Ρίο Ιανέριο 12/1 διά Ν. Υόρκην
ΣΑΝΤΕΣ	58	11946	ε. Σπέντα 2/12
ΣΑΜΕΛΗΝ	63	10076	δ. Κωνίπολιν 20/9/77
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	δ. Κωνίπολιν 16/12 διά Μαύρην Θάλ.
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Σ. Όρλενην 17/1
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Καράτοι 21/1 διά "Αφρικήν
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	δ. Γιβραλτάρ 18/1 διά Συμράνη
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	ε. Ρουέν 20/1
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Φάρο 30/9/580
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	ε. Πειραιά 9/1
ΣΗΓΗΚΑΡΤΙΑΝ	69	12061	ε. Λούμπιτο 20/9/77
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡ	60	7746	δ. Κωνίπολιν 22/12 διά Γαλάτοι
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	α. Νιόχα 4/1 διά Βομβάνη
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. Λού

ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	ε. Πειραιά 28/12	TZANTE ΜΠΑΙΓ'	72	9081	δ. Κωνίπολιν 18/1 διά Κωνοτάντζαν
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	α. "Άλεξανδρειαν 8/12	TΖΕΙ'ΝΤ	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 21/1 διά Βεγγάζην
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Λάγος 14/1	TΖΕΙ'ΝΤ II	80	9100	ε. Τάιν 25/1
ΣΟΒΕΡΕΤ'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Νταμάν 1951	TΖΕΙ'ΝΤ III	80	9100	α. Βρέμην 27/6
ΣΟΜΚΟΑ 2 (δ.)	67	2439	ε. Τζένταν 22/1	TΖΕΛΔΑ	62	9571	δ. Π. Σιδί 24/1
ΣΟΥΑΝ	68	11659	δ. Π. Κελάργ 14/1	TΖΕΛΕΠΗ	67	9173	α. Βίλμιγκτον 15/1
ΣΟΥΑΝ ΔΕΤ'Κ (δ.)	61	20433	δ. Γιβραλτάρ 13/1 διά "Αβάναν	TΖΕΜΙΝΙ	66	9450	α. "Αμβούργον 20/1 διά "Άλεξανδρειαν
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ε. Μάλτα 30/12	TΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	α. Π. ντε Μπού 22/12
ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	ε. Αντοφαγάκια 30/12 διά Καλλάδα	TΖΙΜ ΣΤΗΒ	68	3783	α. Παρανάγκουα 31/12 διά Εύρώπη
ΣΟΥ'ΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ	56	10271	ε. Κολόμπιο 8/1	TΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ε. Ντερμπάν 11/1
ΣΟΥΔΑ Κ.	58	10635	ε. Καλούκιο 9/1	TΖΙΝΙ	61	11125	δ. Κωνίπολιν 22/1 διά "Ελλάδα
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	ε. Αετό 20/1 διά "Ιμινχάμ	TΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	α. Βρέμην 27/1 διά Σουηδίαν
ΣΟΦΙΑ	53	2605	είς μεσογειακάς μεταφοράς	TΖΙΟΒΑΝΝΑ II	68	16258	δ. Γιβραλτάρ 12/1 διά "Ελ Τζαζίρ
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	α. "Αμβούργον 8/1	TΖΟΑΝΝΑ	77	19253	δ. Γιβραλτάρ 28/12 διά "Ελ Τζαζίρ
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Ρουέν 23/1	TΖΟΑΝΝΑ	69	15869	α. Σπέτζεν 8/1 διά ΗΠΑ
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	ε. Πειραιά 19/1	TΖΟΥΛΙΑ Δ.	68	14569	α. Μπικρούγκ 22/12 διά "Ινδιαν
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	ε. Νταμάρ 19/1 διά Τζένταν	TΖΩΝ (δ.)	66	39520	δ. Κωνίπολιν 13/1 διά Μιλάδο
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	δργει είς Πειραιά 14/11	TΖΩΝ ΑΛΕΞΑΝΗΣ	77	16278	α. Νεκταρεα 23/1 διά Μποχά Μπλάνκα
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	ε. Πειραιά 23/12	TΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	προσρ. 17.11. B - 41.43. A/8/1
ΣΠΕΤΣΕΣ Α'ΙΓΑΝΤ	70	8174	α. Ρότερνταν 31/12 (ΕΠΩΛ)	TΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Χάρτιον ρόδς 21/1 διά "Ελλάδα
ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	δ. Κυνήλον 19/12 διά Κωνοτάντζαν	TΖΩΝ Κ.	72	5303	ε. Πουνταρένας 5/10
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Βοστώνη 21/12	TΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Λιβερπούλ 25/1
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Ζόλεντ Ανκόρ. 25/1	TΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. "Αντέν 16/1
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	δργει είς Πειραιά 20/1	TΖΩΝ Π.	68	4716	α. Μερινά 24/10 διά Τρίπλ. Λιβύης
ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	α. Πειραιά 19/1 διά Κωνοτάντζαν	TΖΩΝ Π.	53	2731	ε. Μανφρεντόνια 21/9/79
ΣΠΥΡΟΣ Γ	63	10736	α. Πειραιά 22/1 διά Γιβραλτάρ	TΖΩΝΗ	65	19750	δ. Γιβραλτάρ 14/1 διά "Οδησσόν
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Λ. "Αντέλεες 23/1	TΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Ποιραιά 16/1
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	δργει είς Πειραιά ώπο 6/5	TΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Αδελαΐδης 19/1 διά "Αιθέραν
ΣΤΑΚΟΚΟ	50	3133	δργει είς Πειραιά	TΖΩΡΤΖ	65	4323	ε. Αυγούστα 7/1
ΣΤΑΜΑΤΑ	54	5251	δργει είς Καρόπι 8/9	TΖΩΡΤΖΑ	75	14786	α. Λ. "Αντέλεες 18/1
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Καρόπι 24/1	TΖΩΡΤΖΑ	77	11348	α. Λάς Πόλας 351
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δργει είς Πειραιά 5/10	ΤΗΘΥΣ	73	3717	α. Αμβέρσαν 2/12
ΣΤΑΜΥ	72	30315	δ. Παναμά 26/1	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	α. Ρ. Γκράντε 22/1
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	δργει είς Πειραιά 18/3/75	ΤΗΝΟΣ	68	8825	ε. Μαντράς 24/12
ΣΤΑΡ	64	1584	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. Πειραιά 22/12 διά Λαύριον
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	α. Ρ. "Ιανέρο 12/1 διά Ρωσίαν	TΙΝΑ (δ.)	76	163810	δργει είς Πειραιά 13/9
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ε. Λιοσσάβαν 25/1	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Ν. "Υόρκην 20/1 διά Μόντρεαλ
ΣΤΑΡ ΓΚΕΙΖΕΡ	68	16611	α. "Οζόκα 20/1	ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	ε. Σιγκαπούρην 9/1
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	α. Βρέμην 4/1 διά Μόμπιλ	ΤΟΛΜΗ	71	4979	α. Λονδίνον 3/1 διά Λιβύην
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Γκηλογκ 13/1	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	ε. Πειραιά 14/5 (έπισκευα)
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Μακάν 27/1	ΤΟΝΥ	62	6246	δ. Κωνίπολιν 16/1 διά Τουάφ
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Βανκούμερ 24/1	ΤΟΕΩΝ	77	15981	α. "Αντέλεες 1/1 διά Σαγκάνη
ΣΤΑΡ ΛΑΤ'	61	13184	ε. Ν. "Ορλέανη 26/1	ΤΟΕΩΤΗΣ	74	19166	ε. Βενετία 11/1 διά Πειραιά
ΣΤΑΡ ΔΟΥΖΟΝ	69	19024	ε. Γιοκούδα 20/1	ΤΟΕΩΤΗΣ	71	9082	ε. Σιγκαπούρην 3/1
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Ν. "Ορλέανην 24/1	ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ	60	9838	δργει είς "Αργοστόλι ώπο 10/1
ΣΤΑΡ ΠΡΑ'ΙΝΤ	62	15649	α. Λιβρόπολη 21/1 διά Νόπολη	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	δ. Π. Σάδι 10/1
ΣΤΑΡ ΣΠ.	62	4357	α. Μπιλιμπό 14/1 διά Λαττάκια	ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ε. Μπιζέρτα 5/1
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	δ. Σουέζ 6/1 διά Τζεπουτί	ΤΟΥΔΙΠ Β. (δ.)	62	22272	δ. Τέμα 16/1 διά Τακοράντι
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	α. Χάρκουρτ 8/1	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	ε. Σ. Τάιν 22/1
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	δργει είς Ίτεάν 16/12	ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	ύπο παρακαβήν
ΣΤΑΥΡΟΥΑ Ζ.	69	16789	δ. Γιβραλτάρ 23/1 διά Ντακάρ	ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	α. Χούλι 19/1 διά "Αγκόλα
ΣΤΑΥΡΟΥΑ Κ.	52	2445	ε. Τακόραντε 12/12	ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	δ. Π. Σάδι 18/1
ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.)	68	103178	α. Τζουάμαχ Τέρμ 6/11	ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕΥ'ΥΑΡ	59	3865	δ. Κωνίπολιν 12/1
ΣΤΕΛΛΑ	57	8989	δ. Παναμά 23/12 διά Περόυ	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	α. Σαβόνα 16/11
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	α. Ρ. Γκράντε 19/1 διά Σύρια	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΖ (δ.)	67	58527	α. Φιλαδέλφειαν 9/1 διά Μπόνου
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	δ. Κωνίπολιν 7/1 διά Βάρνα	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ	66	25327	ε. Κόμπε 21/1
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Ρεύμαν 21/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	δ. Γιβραλτάρ 10/1 διά Χάμπτον ρόδς
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	ε. Ηράκλειον 22/12	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	ε. Χούλι 26/1 διά Αγκόλα
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Μελβούρνην 27/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43339	ε. Λ. "Αντέλεες 22/1
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	81	30650	είς Μαγκάδια υπό συμπλήρωσιν	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	ε. Μπωμόντ 39/12
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	73	3700	ε. Τόραντα 21/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Δουνκέρκην 24/1
ΣΤΗΝΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	7606	είς Μπόραν 28/4	ΤΡΕ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	64	17295	δ. Σκώ 3/11
ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	6	ρρ.ε	δ. Κωνίπολιν 25/12	ΤΡΙΑ	51	16500	α. Λονδίνον 24/1 διά Λάγος
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	ε. Πειραιά 25/12	ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ.	67	3642	α. Δουνκέρκην 26/12
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ. (δ.)	67	39135	είς Μπονάρι 28/12 (έπισκευα)	ΤΡΙΒΕΛΣ	73	11644	α. Κ. Τάουν 3/1 διά Βραζίλιαν
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	δ. Κωνίπολιν 21/1 διά Μ. Θάλ.	ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	ε. Σάντος 21/1 διά Μάντρι ντι Ντιού
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.	62	11034	δ. Σουέζ 12/9 διά Μη. "Αυτός	ΤΡΙΤΟΝ	63	11056	α. Αμβούργον 4/1
ΣΤΥΛΙΑΣ (δ.)	61	16417	α. Μπλακουφόρν 1151	ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Πειραιά 23/1 διά Βόλον
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΡΙΤΩΝΙ (δ.)	65	18451	α. Σαβάνα 5/1 διά Στόβανκερ
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	α. Σιγκαπούρην 13/1	ΤΡΙΤΩΝΙ	64	23311	α. Ν. "Υόρκην 24/1 διά "Αρούμπα
ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	δ. Κωνίπολιν 16/1 διά Καλαράτα	ΤΡΟΠΙΑΝ	53	4584	α. Ταμπικο 16/1 διά Μόμπιλ
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ε. Πειραιά 15/10 (έπισκευα)	ΤΡΟΠΙΝ ΕΜΠΕΛΕΣ	60	9255	ε. Λουδίατα 1/7
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	ε. Πειραιά 16/1	ΤΡΟΠΙΚΗ	66	45255	α. Τεργέστην 10/1
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Αρτρερόαν (Αύστρ) 17/12	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	α. Πειραιά 22/1 διά Ιταλία
ΣΥΡΙΑ	77	5724	α. Μπρεμερχέφεν 23/12 διά Πειραιά	ΤΡΟΥΓΓΕΝΤΕΜΠΕΛΑΣ	74	11644	δ. Γιβραλτάρ 5/1 διά "Αβίλες
ΣΥΡΟΣ	64	5237	δ. Π. Σάδι 23/1 διά Μεσόγειον	ΤΣΑΙ' ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	58	6867	ε. Καρόπι 24/1
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	ε. Ριγέκα 19/1	ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	56	7511	ε. Αμβούργον 24/1
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	α. Νταμάρ 21/1	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Τζιμπούτι 22/1
ΣΩΤΗΡΗ	62	21099	δ. Σκώ 30/11 διά Λεινυγκραντ	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. "Αντέλεες 22/1
ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	ε. Αμβέρσαν 22/1	ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	α. "Αγ. Φραγκίσκον 14/12 διά Ρωσία
ΤΑΙΤΙΚΕΡ ΜΠΑΙΗ	73	8843	ε. Κάντλα 28/12 (ΕΠΩΛ)	ΤΥΡ (δ.)	62	7891	είς Όζακα
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	ε. Κωνίπολιν 11/1	ΤΥΧΗ	59	4161	εδωθι Μουκάλα 20/11
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	ε. Φός 23/1				
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	ε. Πειραιά 17/11 (έπισκευα)				
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	α. Ντουμπάτι 15/1				
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	α. Ρότερντα 22/1 διά "Αμβούργον				
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	ε. Πειραιά 4/1				
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Ν. "Υόρκην 18/1				
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	δ. Κωνίπολιν 22/1 διά Νιγηρίαν				
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΤΑΡΑ	61	3943	δ. Π. Σάδι 18/12				
ΤΑΡΕΚ	53	4097	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Τζακάρτα 3/1 διά Ταϊβάν				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΑ	68	21498	ε. Ναγκόνια 30/12				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΐΝ	73	19420	δ. Γιβραλτάρ 15/1				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	ε. Γιοκούδη 25/1				
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. "Αγ. Φραγκίσκον 16/1				

ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. "Αντεν 24/10 διά Μη. Αμπάς	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Χιούστον 16/1
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	δρυγεί εἰς Πειραιά	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ε. Αύγουστος 18/1
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΖΥ (μ.)	75	62498	δ. Τενέριφ 3/1	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	δ. Γιβραλτάρ 21/1 διά "Αργεντινή"
ΦΙΛΙΚΟΝ Δ. (δ.)	76	41330	δ. Γιβραλτάρ 24/1	ΧΕΛΜΑΡ	60	4657	α. Καράτος 14/12
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ε. Ν. "Ορλεάνη 8/1	ΧΙΑΝ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	69	10016	α. Κ. Τάουν 22/12 διά ΗΠΑ
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	67	54480	ε. Γένοβα 14/12	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	δ. Πανόρα 25/12
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ	64	13516	ε. Σιγκαπούρην 28/12	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	α. Αμέριδαν 9/1
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	δ. Γιβραλτάρ 6/12	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Μη. Αύρες 23/12 διά Βενεζουέλα
ΦΙΛΙΟ ΑΥΓΕΡΗ	59	7801	δρυγεί εἰς Πειραιά 22/9	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ε. Σαδάμη 20/1
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	ε. Σιγκαπούρην 21/11 διά Π. Κελάγκ	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Σιγκαπούρην 21/1
ΦΙΔΩΝ	80	11730	ε. "Άδελαΐδα 25/1	ΧΙΑΝ ΣΗ...	69	10016	δ. Πανόρα 23/1
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ε. Τεργεστόν 16/1	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Ντωρίταν 851
ΦΙΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. Ντουλόβ 3/11	ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	δ. Κωνίπολιν 11/1 διά Νοβορωσίσκην
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΓ'ΙΑΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Π. Σάδι 24/1	ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Δουβλίνο 22/1
ΦΛΑΓΚ ΕΣΠΡΙΣ	69	9992	ύπο παραλόθην	ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	εἰς Ναγκασάκι ύπο σημπλήρωσιν
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΙ'ΕΡ	56	13408	ε. "Άλεξάνδρειαν 25/1	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	προσφ. Πελλεστρίνα 26/10
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	72	7201	ε. "Άλεξάνδρειαν 25/1	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	δ. Μπρούνιμπουτελά 7/1
ΦΛΑΜΙΝΓΚΟ	63	4647	ε. "Άμβωργον 11/1	ΧΙΟΣ ΠΡΑΤΙΝΤ	72	6671	ε. Νταμάρι 23/1
ΦΛΑΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Π. Σάδι 19/1	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	64	4464	α. Πενάγκ 16/1 διά Νταβέσ
ΦΛΟΡΥ	58	2874	εις Γκάντια 9/8/79	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	ε. Φλώιρηγ 10/1
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 23/1	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	δρυγεί εἰς Πειραιά 6/8
ΦΛΩΡΑ Κ.	60	9685	ε. Στεττίνον 16/11 (έπισκεψι)	ΧΙΩΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	64	4970	α. "Αμβέρσαν 15/1
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	δ. Έλσινόρε 9/1	ΧΙΩΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	64	4772	α. Τ. Αντζέλες 12/1 διά Μπαλμπό
ΦΛΩΡΑ ΙΙ	60	5044	δ. Κωνίπολιν 19/12	ΧΛΟΗ	75	16421	ε. Ν. "Ορλεάνην 25/1
ΦΟΙΒΟΣ	74	9014	ε. "Άκαμπη 1/1	ΧΟΛΛΑΝΤ	61	4877	ε. Τρίπολιν Λιβανού 6/1
ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	α. Ντουμπάτι 15/11 διά Κουβρίτ	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	ε. Σιγκαπούρην 12/1
ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	δρυγεί εἰς Πειραιά 24/3	ΧΟΧΕΝΜΠΕΑΣ	67	9433	ε. Χιούστον 23/1
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ε. Μαυρίκιον 15/1	ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	ε. Τζιμπούτι 24/11
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	δ. Σουέζ 22/1 διά "Άκαμπη	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	72	4999	α. Μασσαλίαν 15/1 διά Βεγγάζην
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚ ΙΙ	58	10340	δ. Σουέζ 14/1	ΧΡΙΣΤΑΝΤΑΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	70	4145	α. Όριστανο 8/12
ΦΟΡΕΣΤ	60	4485	εις Δουβλίνο από 4/7	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ε. Νάπτην 16/1
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙ'Σ	63	16141	ε. Σ. Τζών 23/1	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Λάγος 18/1 διά Παραμαρίπο
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	ε. Μόντρεαλ 19/1	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	α. Π. "Αρθουρ 31/12
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ.	70	11825	ε. "Αμβέρσαν 24/11 διά Κλαιπέντα	ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (δ.)	66	41946	α. Φιλαδέλφειαν 25/1 διά "Αρούμπα
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Σ. Τζών 24/12	ΧΡΙΣΤΙΣΤΑ	69	28203	α. Χάμπτον ρδός 11/1
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ'	66	2999	ε. Θεσσαλονίκην 20/11	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	α. Βενετία 7/1
ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	ε. Σιγκαπούρην 14/1	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Τ.	59	5202	δ. Κωνίπολιν 13/1
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	ε. Θέσσαλον 23/1	ΧΡΥΣΑΝΟΕΜΑ	70	3025	ε. Κακινάντα 7/1
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444	δ. Κωνίπολιν 24/1 διά Τεργεστούν	ΧΡΥΣΑΝΩΗ	64	2717	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ	59	8665	ε. Μίνα Καρπούς 3/1	ΧΡΥΣΑΝΩΗ	57	1328	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΡΑΝΚY	63	5417	ε. Ρεύνιον 24/1	ΧΡΥΣΑΝΩΗ Γ. Α.	71	16246	ε. Β. Κοντοπούόντον 25/1
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	εις Μπόραρ 28/8/80	ΧΡΥΣΑΝΩΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δρυγεί εἰς Πειραιά 1/9
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Βρέμην 26/1 διά "Άμβωργον	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Πειραιά 8/1
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. "Άμβέρσαν 23/1 διά Μη. Αύρες	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	α. Πύλον 17/11 διά Λαττάκιο
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	δρυγεί εἰς Πειραιά 25/6	ΨΑΡΑ	56	8524	εις Περσικόν Κόλπον 19/1
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ	60	3594	ε. Λ. Πάλμας 16/1	ΨΗΛΗ	65	12369	α. Σιμονούσκι 8/1
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	ε. Ρίο Γκράντες 12/1 διά Λάγος				
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Ράγκον 25/1				
ΦΡΟΣΩ	70	18328	δ. Κωνίπολιν 30512				
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 27/12				
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε	70	11169	δ. Παναμά 28/12 διά Ειρηνικόν				
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Α.	76	33107	ε. "Άμβωργον 25/1 διά ΗΠΑ				
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	59	9604	ε. Πειραιά 20/1 διά Νιγηρίαν				
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	ε. Τσαγκουαράμας 25/1				
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	ε. "Άμβέρσαν 24/1				
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ε. Άμβέρσαν 19/1				
ΧΑΡΡΥ Δ.	69	4025	ε. Μπλύβ 15/1				
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	δ. Παναμά 24/1				

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟΥ

Έκδοτης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Σειράς 3, Έκαλη

Διευθυντής Συντάξεως
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ
Σειρήφου 50 & Αχαρνών

Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ
Πλ. Καναρη 15

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 2.000

Tá ύπο ξένας σημαίας

(Πλοιά σημειωμένα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)
 (κ.ι) = σημ. Κύπρο - (π.ι) = σημ. Παναμά - Τα υπόλοιπα φρέσον την λιβεριάνη

ΑΓΑΠΗ Η (κ.)	53	1838	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (κ.δ.)	69	90890	δ. Ντουμπάι 15/1 δι' Ίνδονησίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	α. Νούσφ 851 διά Μαραντί
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ (δ.)	56	20140	α. Πούλο Μπούκορ 17/1 δι' Ίνδονησίαν
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	ε. Πειραιά 18/1
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	εις Πειραιά 12/12 (έπισκεψι)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	α. Πειραιά 25/10 διά Χαλκίδα
ΑΓΡΙΛΙΑ (π.ι)*	57	9144	ε. Ν. Όρλεάνην 18/12
ΑΔΕΛΦΑ (π.ι)*	66	11536	α. Ραβέννα 12/8
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ε. Μπάρ 21/1
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	όργει εις Πειραιά 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.ι)*	51	2430	ε. Μαντζίνι (Μεζ.) 25/12
ΑΘΗΝΑ (π.ι)	64	30682	ε. Φιλαδέλφειαν 25/1
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	Βενετία 21/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)	81	18495	α. Σαβόνα 26/1 διά Σκικντά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	α. Μπαχρέιν 16/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	ε. Φιλιππίτσιο 24/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ*	59	8724	όργει εις Πειραιά ώπε 2/12
ΑΔΟΛΟΣ (IV(κ))	66	1716	ε. Λεμεσός 24/1
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Τόμπα 21/1 διά Σπάττα
ΑΙΤ'ΚΟΝ*	71	27958	α. Δ. Αντζέλες 12/1 διά Γιοκοχάμα
ΑΙΤ'ΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.ι)*	69	6200	α. Μάλτα 22/12
ΑΙΤ'ΡΗΝΗΣ ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.ι)*	67	29256	δ. Κων/πολίν 8/12
ΑΙΤ'ΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΕΣΠ (κ.ι)*	65	8914	α. "Ειλατ 7/1 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ(δ.)	74	60930	εις Κ. Ταϊου 6/11 (έπισκεψι)

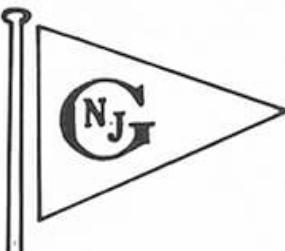
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.ι)*	60	8368	ε. Πειραιά 7/1
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΓΙΑΜΟΝΤ (κ.ι)*	64	1396	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	δ. Κων/πολίν 22/1 δι' Όδησσον
ΒΡΥΣΗ'ΙΣ (κ.)	57	9791	ε. Π. Σάδι 3/1
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.ι)*	66	9537	όργει εις Πειραιά 14/9
ΒΑΛΗΝΗ	55	9418	όργει εις Πειραιά ώπε 18/2/81
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	α. Αμβέρσαν 12/12
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	ε. Καντί 3/1
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΖ (κ.)	69	12087	α. Δ. Αντζέλες 6/1 διά Γιοκοχάμα
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.π.)	62	4137	δ. Π. Σάδι 25/1 διά Μεσόβιον
ΓΚΑΖ ΠΑΓΙΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	ε. Αύγουσταν 21/1
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	66	2691	ε. Σούδα 1/11
ΓΚΛΟΜΠΑ ΜΕΝΤ	62	8530	δ. Π. Σάδι 16/1 διά Ρόττερντομ
ΓΚΟΛΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	εις θέσιν 50.33 Β. -- 00.10 Α. 8/1
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. Καζαμπλάνκα 15/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥΛΟΡΕ (κ.)	74	3279	α. Ντακάρ 23/12
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	α. Μη. Αύρες 9/1 διά Ρωσίαν
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	α. Γιβραλτάρ 24/12 διά Ν. Όρλεάνην
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.ι)*	57	9433	α. Πειραιά 9/1
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥ ΙΝΤ	70	11329	ε. Χιούστον 13/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	όργει εις Πειραιά ώπε 13/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΤ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	όργει εις Πειραιά ώπε 12/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40419	όργει εις Πειραιά ώπε 31/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Φριμαντά 3/1 διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΟΛΟΣ	67	23347	α. Πειραιά 25/1 διά Γιβραλτάρ
Γ. ΝΕΤΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	δ. Παναμά 17/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΐΤΣΑΡ	67	23347	δ. Κωνπολίν 1/1 δι' Όδησσον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Σκό 19/1 διά Ροστόκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Μ. Κομπούς 13/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	α. Φιλαδέλφειαν 18/1 διά Χάμπτον ρόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΤΙΟΥ(μ.)	71	56800	ε. Τενερίφ 951
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΑΪΒ (δ.)	72	114710	ηγετική εις Πειραιά ώπε 20/2/81
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Φός 21/1 διά Σουραμπάγια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΧΟΔΡ (δ.)	78	126261	ε. Πειραιά 23/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΧΟΔΡΑ (δ.)	79	126260	όργει εις Πειραιά 11/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	α. Τζουμάρα Τέρμη 26/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΤΖΟΝ(δ.)	72	102326	όργει εις Πειραιά 2054
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	61	18202	ε. Βερμούδας 26/1
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	όργει εις Χαλκίδα 29/12/79

ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.ι)*	73	9690	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 19/11
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	ε. Σαλβαντόρ 14/1 (έπισκεψι)
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Αμβέρσαν 13/1
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΖ (δ.π.)*	73	61300	ύπο παραλίβην
ΑΛΑΜΕΤ' ΙΝ (π.)	62	10403	ε. Πειραιά 3/11 (έπισκεψι)
ΑΛΕΞ (κ.)*	53	4702	ε. Λός Πλασ 16/1
ΑΛΕΚΟΣ (π.ι)*	57	2707	ε. Αμπού Ντάμπι 23/1
ΑΛΕΝΤΕΙΤΑ (δ.)	70	51615	α. Νότιαν 9/1 διά Γιβραλτάρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Λούπ Τέρμ. 30/12 διά Φορκάντος
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	δ. Κωνπολίν 23/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	α. Κομη Μπαί 24/12 δι' Άλγερισαν
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	δ. Σιγκαπούρην 17/1 δι' Όδησσον
ΑΛΚΑΝΤΑΝ*	66	27985	α. Όπαρον 16/1 διά Κουάρο
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)*	65	37888	εις Πειραιά 12/6 (έπισκεψι)
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	α. Γκάλεστον 10/1
ΑΛΑΜΑ Μ. (κ.)*	55	3709	εις Καράτο 23/6/80

ΔΑΦΝΑ (κ.)*	63	11575	δ. Σουτζ 23/1
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	α. Χάμπτον ρόδες 6/1 διά Ρόττερντομ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)*	56	8789	α. Ντουμπάι 14/1
ΔΙΑΜΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ (π.ι)*	69	5872	ε. Γκάμπτα 31/12
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ(μ.)*	68	50999	α. Βεργίτον 4/1
ΔΩΤΩ	68	35191	ε. Βενετία 24/1
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	α. Βενετία 19/1 διά Ραβέννα
ΕΙΡΗΝΙΟ (π.δ.)*	65	42377	α. Ν. Όρλεάνην 17/12
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4922	ε. Λάγος 18/1
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.)	63	24810	α. Φός 11/1
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	δ. Π. Σάδι 16/11
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝ*	67	27989	ε. Λ. Πλαμας 26/1
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Π. Γουδάκοτ 11/1
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	α. Δ. Αντζέλες 21/ διά Καροσιούκ
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ I (π.δ.)*	59	12662	α. Σιγκαπούρην 24/1 διά Τζακάρτα
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)*	67	24766	α. Ν. Όρλεάνην 23/1
ΕΛΛΕΑΣΠ. ΓΚΛΟΡΥ (Σιγκ.)	75	45001	α. Χάλιφαξ 24/1
ΕΛΛΕΑΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	α. Μπωμόντ 22/12
ΕΛΛΕΑΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	α. Μπουνιουρί 27/12
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	ε. Γιοκοχάμα 27/10
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)*	70	119729	α. Λιβύρνο 29/12
ΕΛΠΙΝΙΚΗ Κ. (κ.)*	55	2261	α. Μ. άλ Φαχάλ 16/11
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	α. Κωνπολίν 15/1
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)*	56	9212	κακινότα 26/11 διά Σιγκαπούρην
ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	ε. Λουντά 26/8
ΕΡΤΙΝΑ I (π.)	61	9335	ε. Πειραιά 12/8 (έπισκεψι)
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	72	129260	όργει εις Πειραιά 3/8
ΕΥΓΕΝΙΑ I (π.δ.)	54	11208	ε. Μπαλκιπάναν 11/12
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	όργει εις Ίτεάν ώπε 21/2
ΕΥΔΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Γάνδην 20/1 διά Ν. Όρλεάνην
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Χάμπτον ρόδες 18/1
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	α. Σιμενίκ 22/1
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	όργει εις Πειραιά 20/3
ΖΑΚ (π.)	62	10028	α. Σιγκαπούρην 30/12 δι' Αμπιτζόν
ΖΑΧΑΡΟΥΔΑ (κ.)*	61	1841	εις Λεισόες 15/7/78
ΖΕΥΣ (π.)	60	17447	δ. Σάδι 20/1 διά Βόλον
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	δ. Παναμά 18/12
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ε. Τεργιστών 24/1
ΖΩΗ II (π.)*	56	2651	δ. Σάδι 19/1
ΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	57	9433	α. Ραγκούν 11/1 δι' Αμπιτζόν
ΟΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	α. Ν. Όρλεάνην 22/1
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	ε. Σιγκαπούρην 16/1 διά Π. Κελάρη

ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	61	8943	δ. Κωνσταντίνη 12/1 διό Κωνσταντίνου	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)*	75	13491	α. Τουμπαρά 9/12 διό "Οία
ΘΕΟΧΑΡΗΣ (π.)*	68	9803	ε. Σεβάνα 16/1	ΜΑΙΓΓΙΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Ν. Ορλέανην 23/1
ΘΕΩΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	δ. Μουμπάδη 27/10 διό Μη. "Αμπάς	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΑΙΟΝ (κ.)*	68	6116	ε. Ντόρμπιταν 21/1
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ε. Σιγκαπούρην 13/1	ΜΑΡΦΑ Α. (μ.)*	59	8590	α. "Άλγκερίας 22/1
ΤΜΑ	64	27989	ε. Χάρτιτον ρόδης 22/1	ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	14697	δρυτή εις Πειραιά 1/3
ΙΩΝΙΑΝ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ	66	20959	δ. Ράγκουν 19/1 διό Ν. Ορλέανην	ΜΑΡΙΑΜ II (δ. π.)*	66	114**	α. Ριγέκα 10/1
ΙΟΣ I (π.)	70	3971	ε. Πειραιά 16/1	ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ. π.)*	60	134**	αργετή εις Πειραιά 31/7
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΖΑ*	62	3244	α. Τοπογραφίας 25/1 διό "Αρούρα
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	δ. Π. Σαΐδ 5/1	ΜΑΡΙΛΑ (δ.)*	73	45400	α. Τεργέστην 3/1
ΚΑΒΑΛΑ	55	1574	ε. Π. Καρτίε 10/1	ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	α. Ρ. Ιανέρη 13/12 διό Μοντεβίδεο
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	ε. Νταμπάδη 4/12	ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	α. Ρος Σουκέρ 11/1
ΚΑΠΑΙΑ (κ.)	55	1599	ε. Μπέριο 22/12	ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ. π.)*	65	13512	ε. Πειραιά 14/9 (έπισκεψι)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (μ.)*	57	3826	ε. Ταμπικό 1/12 διό Χιούστον	ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	66	57027	α. Τζάκαρτα 9/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	δ. Κωνσταντίνη 19/1 διό "Ελλάδα	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Ρος Σουκέρ 10/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10905	ε. Πειραιά 26/12	ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.π.)	65	10596	δ. Σαΐδ 24/1 διό Μεσογείου
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	18000	α. Π. νέτε Μπούκ 25/1 διό Πειραιά	ΜΑΡΙΩ	65	17238	δ. Σαΐδ 9/1
ΚΑΠΤΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	73	18067	μετων. «NEDLLOYD EVEREST»	ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	κ. κ. π. π. ε. 8/1 Α. Δ. Νηστοποιείουν
Χ. ΜΑΝΩΛΗΣ	66	3166	α. Μεραίν 6/1 διό Ταρτούς	ΜΕΛΙΤΗΝ ΤΡΕΤΙΝΕΡ (κ.)	56	3903	Πενάγκ 24/1 διό Σιγκαπούρη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΩΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3166	ύπο παραδόθην	ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	εις Κουβέιτ από 24/6/78
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)*	60	4068	ε. Ν. Υόρκην 24/12	ΜΕΡΡΥΑΛΛ (π.δ.)	66	71337	δ. Δαρδανέλλια 13/11 διό Τεκιρντάγκ
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π. *	56	8203	α. Ρότερντρην 23/12	ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	61	9194	εις Μπόνι (άποθηκη)
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	ε. Παρανάκου 8/12	ΜΕΣΙΣΙΣ	69	9650	α. Λομπίτο 5/9 διό Λουάντα
ΚΑΣΩΣ (κ.)	53	2806	ε. Π. Χάρκουρι 21/1	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	α. Ρέσιφε 17/12
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	εις Ίμαυτάρι ύπο συμπλήρωσιν	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	ε. Πειραιά 24/1
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (π.)*	81	3900	α. Κόρπους Κριστί 19/1	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	α. Μπούκεν Μπούη 30/12
ΚΑΣΤΑ ΛΑΦΑ (κ.)	72	18774	ε. Κοκόμπο 10/12 διό "Αμπιτζάν	ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	εις Γκάλφ φέ Κόμπετς (άποθηκη)
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)*	63	8671	ε. Χιούστον 23/1	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	δ. Σιγκαπούρη 31/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	δ. Σουέζ 12/10 διό Μη. Χαρενί	ΜΗΔΟΣ II (κ.)	59	3809	α. Λομπίτο 10/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	α. Ρουέν 26/1	ΜΗΔΟΣ VII (κ.)	59	4668	ε. Χαλκίδα από 10/7
KATINA (κ.)	59	4537	ε. Πειραιά 28/12	ΜΙΑ	80	15552	ε. Πειραιά 25/1
ΚΕΧΑΡΕΝΗ (κ.)*	58	11765	ε. Αμπέραον 12/1 (έπισκεψι)	ΜΙΝΑ Φ. (π.)	58	8733	δ. Σουέζ 18/1 διό Βιετνάμ
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π.)	61	13308	α. Αύνουστα 28/9 διό Μιζουράτα	ΜΙΝΙ ΑΛΤΤΝΕΡ (π.π.)	71	1590	α. Κίγκατον 23/11 διό Κούβα
ΚΛΕΙΟ Κ. (π.)	62	6039	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΑΑΓΓΟΝ (π.π.)	70	1582	α. Κίγκατον 13/1 διό Μομπίλ
ΚΟΡΑΙ (κ.)*	48	1562	α. Ν. Υόρκην 22/12	ΜΙΝΙ ΑΑΓΓΤ (π.π.)	70	1587	α. Ν. Ορλέανην 7/12
ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	64	37348	εργει. εις Πειραιά	ΜΙΝΙ ΑΑΜΑ (π.π.)	70	1591	ε. Ταμπικό 16/1
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ε. Τεργέστην 6/1	ΜΙΝΙ ΑΑΤΡΙΑ (π.π.)	70	1591	α. Ιακεντερούν 26/12 διό Μεσίνα
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	φρεγ. εις Πειραιά 8/2/79	ΜΙΝΙ ΑΕΝΣ (π.π.)	71	1562	ε. Σαΐδανα 18/1
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπο παραδόθην	ΜΙΝΙ ΑΗΓΚ (π.π.)	70	1592	ε. Ν. Ορλέανην 23/1
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπο παραδόθην	ΜΙΝΙ ΑΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	ε. Πειραιά 16/1
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)*	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ (π.π.)	71	1562	εις Τάκονβιλ 3/6 (έπισκεψι)
ΚΥΩΝΤΡΑ*	70	16043	α. Λίνκον 21/1 διό Ρωδίαν	ΜΙΝΙ ΔΟΡΥ (π.π.)	71	1584	δ. Παναμά 10/1 διό Ειρηνικών
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	α. Πάτραν 12/12 διό Πειραιά	ΜΙΝΙ ΔΟΤ (π.π.)	71	1584	α. Σάν Χρών 11/1
ΚΥΝΟΙΑ*	69	11315	α. Σιμιζού 26/12 διό ΗΠΑ	ΜΙΝΙ ΔΟΤΖΙΚ (π.π.)	70	1592	ε. Ν. Ορλέανην 18/1
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	α. Πειραιά 31/12 διό Βολον	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.π.)	70	1584	ε. Ν. Ορλέανην 23/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	φρεγει. εις Πειραιά	ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	ε. Πειραιά 17/12
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	ε. Χάρητον 7/1	ΜΙΡΑΝΤΑ (π.π.)	62	5781	ε. Μπωμόντ 9/1
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	φρεγει. εις Πειραιά 1/3/74	ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	μετωνομασθεί «CATTLE KING»
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	δ. Γιβραλτάρ 24/1 διό Βιλεμοχόφεν	ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Χόβικ 24/12
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	α. Ακαμπά 4/12	ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	δ. Κωνιπόλιν 22/1 διό Κωνσταντίνου
ΛΕΜΠΛΑΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Π. Σαΐδ 25/12	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΣΙΝΤΙΚΤΟΝ (π.)	67	7718	α. Αμβούργον 23/1	ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.π.)	57	2281	δ. Κωνιπόλιν 21/1 διό Λιβύρνο
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	εις μεταφοράς Ινδονησίας	ΜΠΑΣΤΙΟΝ ΑΛΦΑ(κ.)*	68	13706	α. Λος "Αντζελες 21/12 διό Σανκάπην
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	ε. Νάντορ 9/1	ΜΠΑΤΥΡΟΝ (π.π.)	61	1460	ε. Πειραιά από 15/12/80 (έπισκεψι)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Γιοκοχάμα 20/1	ΜΠΛΟΥΝ ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ	59	7919	α. Ρότερνταρη 9/12 διό Γουόρρη
ΛΙΖΑ (π.)*	58	8370	ε. Σιγκαπούρην 20/1	ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1591	α. Κολούμπια Ρίβερ 13/10 διό Ιράν
ΛΙΛΑ (π.)*	50	2734	α. Μπουσάν 22/8	ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.π.)	64	16073	εις Μπόνι (άποθηκη)
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ.)*	81	16700	ε. Μαντράς 31/12	ΜΠΡΑΒΟΛΑΤΟΝΑ (π.π.)*	55	5233	ε. Ν. Υόρκην 20/1
ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓ.)*	81	16700	α. Ντόρμπιταν 23/1 διό "Αμβούργον	ΜΠΡΑΒΟΝΟΔΑ (π.π.)*	67	4659	δ. Παναμά 23/1
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗ Ζ.	68	39617	ε. Σιγκαπούρην 24/12	ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.π.)*	67	3861	ε. Ν. Ορλέανην 24/1
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	α. Πειραιά 16/12 διό Χαλκίδα	ΜΠΡΙΣΤΟΛΑ (κ.)	64	8403	α. Πενάγκ 17/1 διό "Αμβούργον
ΛΟΥΣΥ Ι (π.)*	52	4755	ε. Μπαχρέν 3/11	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)*	75	117340	ε. Χόβικ 24/12

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

ΝΑΓΟΣ	61	9037	α. Ν. Όρλεάνην 1/1		ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙΓΜΠΕΡ*	61	14500	ο. Σιγκαπούρην 15/1 διά Σουέζ
ΝΑΣΣΑΟΥ (δ.)	73	103961	ε. Ράς Τανούρα 3/1		ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡΙκ*	68	1243	δ. Κωνίπαλιν 20/1 διά Ισπανίαν
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. "Οραντζόταντ 18/1		ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Σουέζ 19/1 διά Ακαμπα
ΝΕΟ (κ.)*	67	2996	εις Μαρμαρά ώπο 16/4		ΡΟΝΖΩΝ (η.)*	63	6100	α. Αιγαίνουργον 24/9
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	58	24152	άργει εἰς Τίταν ώπο 14/4		ΡΟΝΧΙΑ (η.)*	63	6063	α. Αρχοντος 22/1 διά Κατεν
ΝΗΜΕΡΙΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εἰς Πειραιά ώπο 23/12/78		ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ. (η.)*	55	6368	α. Καράτσιοι 6/1
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Κολούμπια Ρίβερ 15/1					
ΝΙΚΟΛΑΙ (η.)	59	10748	α. Φιλαδέλφεια 21/1 διά Κλαιπέντα					
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.)*	69	1473	ε. Ντρογκεντα 24/1		ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788	εις Λάς Πάλμας ώπο 10/9/79
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	α. Κολόνι 11/12		ΣΑΜΗ ιη*	60	8361	α. Μουντάσ 7/10
ΝΙΚΟΣ Α. (η.)	56	2163	άργει εἰς Χαλκίδα ώπο 22/10/80		ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Ριο Τανέλρα 23/1
ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ ΙΙ (κ.)*	66	4156	δ. Γιβραλτάρ 17/1 διά Αλεξανδρειαν		ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	α. Ρότερνταν 20/1
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΖΙΟΥΡ (η.)	67	4016			ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	α. Πειραιά 19/12 διά Συριαν
ΝΙΟΥ ΣΠΙΡΙΤ (η.)	64	3947	α. Μπράουναβιθ 6-1 διά Προκρέσο		ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Τζουδινάχ Τέρμ. 13/1
ΝΙΚΟΝ ΛΑΦΑ (κ.)	65	13458	α. Σάντος 26/10 διά Μπουσίρε		ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Σάκαι 16/12 διά Σαρέμπο
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΤΣ (κ.)	60	4100	α. Αιγαίνουργον 22/1		ΣΑΝΛΑΚ (κ.)*	66	3314	α. Νίκαια 25/12 διά Έλα Τζαζίρ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΤΑΝΤ	67	22817	α. Καντίς 9/1		ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Λας Πάλμας 17/1 διά Λάγος
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	α. Ν. Όρλεάνην 17/1		ΣΑΝΠΙΒΕΡ (η.)*	65	12102	α. Σιγκαπούρην 26/11
ΝΟΡΟΓΟΥΐΝΤ	70	12063	α. Λάγος 11/1		ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Γενούβα 12/1
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	α. Βορδόνη 24/12		ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η.)*	57	1674	α. Οζάκα 13/1
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Τόκιο 4/1		ΣΑΝΟΥΘΡΟΥΐΝΤ	70	11329	α. Βαρκελώνη 6/1
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η.)	61	5816	α. Μ. δλ Αχμάντ 20/12		ΣΑΝΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟ (δ.)	58	18183	α. Σιγκαπούρην 22/12
ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)*	66	7264	α. Μονφάκονε 16/1		ΣΑΝΟΥΘΕΡΝ ΚΩΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Σιγκαπούρην 10/1
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Μάλακα 20/1 διά Έλα Τζαζίρ					
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)*	67	22243	α. Πειραιά 27/12					
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	α. Σαουθμπορτ 11/12					
ΟΑΣΙΣ (η.δ.)*	62	22424	ε. Πειραιά 25/12		ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289	εις Αύγουσταν ώπο 19/11
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	δ. Π. Σιάδ 31/12		ΣΗ ΠΑΤΩΝΗΡ	71	11055	α. Ν. Όρλεάνην 24/12 διά Π. Καρπέλο
ΟΙΝΟΥΣΣΑ ΛΑΦΑ (κ.)	70	14095	α. Ντώρμπαν 11/1 διά Ιαπωνίαν		ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	8701	μετωνυμοθετή «MIGHTY PEARL»
ΟΙΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Ν. Υόρκην 20/1 διά Αρούμπα		ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Λάγος 7/1
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	άργει εἰς Ίταν ώπο 13/12		ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Κολούμπια Ρίβερ 26/12
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	α. Γιβραλτάρ 26/1		ΣΙΝΟΕ	78	5500	δ. Γιβραλτάρ 24/1 διά Αρβερον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η.)	75	138037	ε. Βιλεμπούχαφεν 20/1		ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	α. Ντοκάρ 12/1 διά Νουσλά
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΕΙΤΣΩΝ (δ.)	72	106123	άργει εἰς Ίταν ώπο 5/3		ΣΚΙΠΠΕΡ (η.)*	57	3070	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ'Μ (δ.)	64	32380	άργει εἰς Ίταν ώπο 30/4		ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	άργει εἰς Άμπιτζαν ώπο 8/9/78
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤ' (δ.)	65	32478	α. Φιλαδέλφεια 14/1 διά Κιουρασό		ΣΟΛΩΝ (δ.)*	70	91954	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΡΑΠΕΙΑΣ (δ.)	65	32407	άργει εἰς Ίταν ώπο 16/5		ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Σιγκαπούρην 22/12 διά Ράς Τανούρα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΠΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Ντουμπάλι 21/1 διά Αρούμπα		ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	ε. Κάικουτ 9/1
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δ. Μάλτα 18/1 διά Πειραιά		ΣΟΦΙΑ (η.)*	57	9311	α. Νουμπάι 13/9 διά Μη. Άμπας
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΣ (δ.)	76	126990	α. Τζουδινάχ Τέρμ. 2/1		ΣΠΗΛΙΑΙΔΑ	78	12518	δ. Σουέζ 25/1
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΔΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Γιουρορόπτη 22/1		ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	ε. Κιότζια 3/1
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΣΙΝΥ (δ.)*	64	32379	α. Π. Αρθουρ 9/1		ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ (η.)*	80	32000	δ. Παναμά 23/1 διά Λός Αντζελες
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙ	66	15668	ε. Κων/πολίν 22/11		ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει εἰς Πειραιά ώπο 25/2/77
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΓΩΝΗΡ	66	15625	ε. Πειραιά 24/1		ΣΥΜΗ (η.)*	59	12180	ε. Πειραιά 23/1
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	65	15577	α. Αυγούστα 15/1					
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	α. Ρίταρπρτ Μπαι 11/1					
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	α. Αυγούσταν 10/1 διά Κούβα					
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	δ. Σκω 9/1 διά Ρίγη					
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'ΙΣ	69	15688	δ. Γιβραλτάρ 2712 διά Έλα Τζαζίρ					
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΐΝΤ	67	15697	α. Ν. Όρλεάνην 12/1					
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ε. Νιαμάρι 22/1					
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	α. Μπούλεν Μπαι 9/1 διά Σ. Κρουά					
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπούλεν Μπαι 5/12 διά Μεξικό					
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡΙΟΥ (δ.)	63	30574	άργει εἰς Πειραιά ώπο 21/5					
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	άργει εἰς Πειραιά ώπο 2/12					
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΘΝ	65	15178	ε. Φιλαδέλφεια 22/1					
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	α. Γιβραλτάρ 12/1 διά ΗΠΑ					
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η.)	61	1098	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΟΙΣΕΑΝΙΚΗ (δ.)	67	53460	ε. Πειραιά 26/10					
ΟΙΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δ. Κωνιόπολιν 18/1 διά Κωνοτόνταν					
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	ε. Τζερμπάλ Άλι 21/1					
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (η.)	59	8995	δ. Π. Σιάδ 13/1 διά Ρότερνταν					
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΝΑΙΑΝΗ (η.)	59	3906	ε. Ρουέν 12/1					
ΠΑΞΟΙ (κ.)*	65	1559	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Γιβραλτάρ 9/12					
ΠΑΣΦΙΚ ΡΑΐΝΤ*	60	8721	δ. Πανομ 22/1					
ΠΑΣΦΙΚΟ	66	24309	α. Κουβέιτ 19/1					
ΠΑΤΒΙΝ (η.)	62	14112	α. Πειραιά 28/11 διά Χαλκίδα					
ΠΑΤΡΙΣ (δ.)	61	12820	ε. Πειραιά 9/1					
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Β.	77	15950	ε. Πόρτομουσ 11/1					
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)*	55	7738	εις Καρπάνας ώπο 30/7					
ΠΕΤΑΔΟΝ	76	34715	ε. Χακάτα 16/1					
ΠΕΤΡΟΛΙΑ Ι (δ.κ.)	56	11920	α. Αιωτερνταν 26/1					
ΠΕΤΡΟΣ	65	41255	α. Γένοβα 7/1					
ΠΟΥΐΝΤ ΚΑΝΑΡ (η.)	68	35191	α. Αιωτερνταν 24/1 διά Μπουκάνον					
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	72	57102	ε. Ν. Όρλεάνην 15/1					
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (η.)	76	60937	α. Ν. Όρλεάνην 16/12					
ΠΟΣΕΙΩΝ Κ. (η.)	56	3597	άργει εἰς Μπρούνεν Μπαι					
ΠΡΗΤΤΥ (δ.)	62	12422	εις Κατάκωλην 27/7/77					
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5648	α. Σιγκαπούρην 23/12 διά Π. Κελάνκ					
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	άργει εἰς Πειραιά ώπο 28/6/77					
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	α. Τιμινχάρ 26/12 διά Λ. Τσαράς					
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΛΑΦΑ (κ.)*	70	20437	α. Βανκούβερ 21/11					
PANTIAN MENT	70	2999	α. Λός Πάλμεν 19/12					
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (η.)*	58	8074	ε. Π.Νουάρ 10/1					
ΡΕΑ ΜΠ. (η.)	67	11258	ε. Ν. Καλόνια 14/11					
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (δ.)	73	152.327	α. Σιγκαπούρην 22/11					
ΡΕΙΐΝΦΡΟΣΤ (η.)*	60	4820	ε. Λάγος 1/12 (ΕΠΟΔΗΝΗ)					

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"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ιδρύθη ύπό τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τούς όποίους είναι ήσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 14.500.000.000. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δε-
κατέσσαρα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Άνηκει καὶ διοικεῖται ἀπό "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- Έκπροσωπεῖ τὸ 'Ελληνικόν Δημόσιον διά τὴν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν
τῶν ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τὴν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καὶ τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Είναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Ε-
φοπλιστῶν μὲ τὸν ἀνωτέρῳ 'Οργανισμὸν διά τὴν ἔξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων τῶν ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092

ΤΕЛЕΞ: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

TELEMARC

KODEN

THE WORLD'S FIRST COLOUR MARINE RADAR



Specifications

MDC 406 32 NM 6 KW

MDC 407 64 NM 10 KW

11 inch CRT

With Plotting facilities

VARIABLE RANGE MARKER

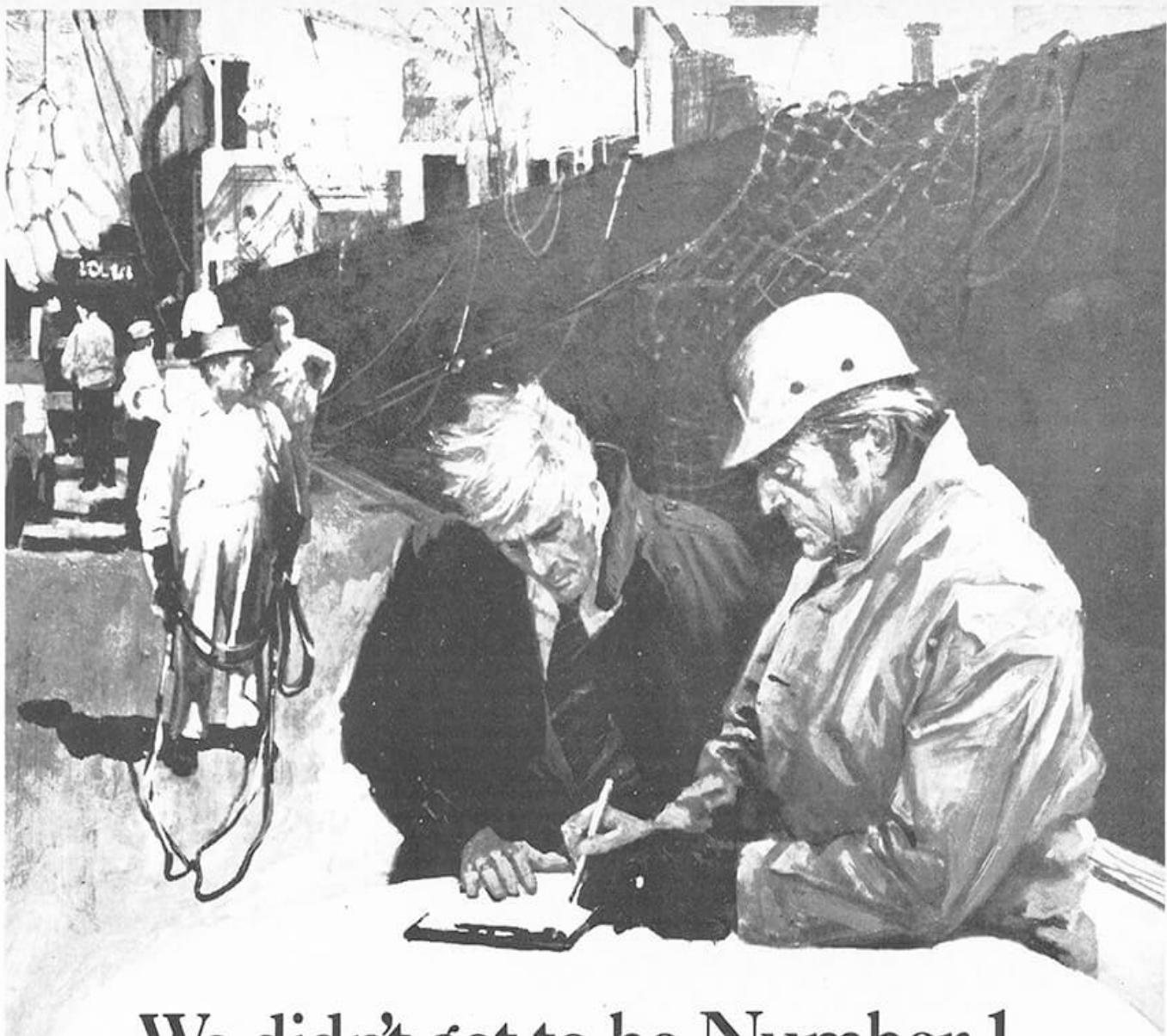
VARIABLE BEARING MARKER

PROXIMITY ALARM MARKER

 **TELEMARC**

MARINE ELECTRONIC SERVICES

34 AKTI IONIAS, KERATSINI-PIRAEUS - TEL 4623539 4623540 TLX 213200



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

