

NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1982

Αρ. Φύλλου 1124/883

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1124/883

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1982

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

‘Η άνταγωνιστικότητα

Το πρόβλημα της έπανακτήσεως της άνταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου άλλα και της διατηρήσεως του θεσμικού καθεστώτος της Ναυτιλίας έτει ή από το προεδρείο της ‘Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών στόν ίδιο τόν Πρωθυπουργό κ. Ανδρέα Παπανδρέου. Το διάβημα έγινε έπειτα από σχετική απόφαση των διοικήσεων της Ε.Ε.Ε. και της ‘Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου που συναντήθηκαν έκτακτως στή βρετανική πρωτεύουσα στά μέσα Μαρτίου και άντλαξαν άπόψεις για τό ύπ' άριθμόν ενα πρόβλημα της Ναυτιλίας και γιά τό θέμα της διατηρήσεως του θεσμικού καθεστώτος της. Στή συνάντηση αύτή έκριθη, σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, ότι τό όλο θέμα της έπανακτήσεως της άνταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου και της διατηρήσεως του θεσμικού καθεστώτος της Ναυτιλίας έπρεπε νά τεθεί στόν ίδιο τόν Πρωθυπουργό. Διότι, πρώτο, διαπιστώνται καθυστέρηση στήν υλοποίηση των προτάσεων του έφοπλισμού που άναφέρονται στή χρησιμοποίηση και στής άποδοχές των άλλοδαπών οι οποίοι άπασχολούνται στήν ‘Ελληνική Ναυτιλία έφ' σον δέν προσφέρονται “Ελληνες. Και, δεύτερο, διότι έχει προκληθεί άνησκτια στόν έλληνικό έφοπλισμό μέτά περι έφαρμογής του “γνησίου δεσμού” και κυρίως μετά τίς πληροφορίες γιά σημαντικές τροποποιήσεις στούς Νόμους 89/1967 και 378/1968.

Γιά τά θέματα που έθιγησαν στή συνάντηση του Πρωθυπουργού μέτά προεδρείο της ‘Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, ή οποία έπραγματοποιήθη στίς 23 Μαρτίου, δέν έγινε καμιά άνακοινωση, ουτε άπό τήν Κυβέρνηση (μόνον ο κυβερνητικός έκπρόσωπος άνακοινωσε άπλως στούς πολιτικούς συντάκτες τήν πληροφορία γιά τή συνάντη-

ση), ουτε άπό τήν Ε.Ε.Ε. Σύμφωνα όμως με δημοσιογραφικές πληροφορίες, κατ' αύτήν οι έκπρόσωποι του έφοπλισμού έθεσαν τά άνωτέρω ζητήματα ένω ό κ. Πρωθυπουργός, ύποσχέθηκε ότι θά μελετήσει τά προβλήματα και έπανελαβε ότι η Κυβέρνηση είναι άποφασισμένη νά βοηθήσει τήν Ναυτιλία ώστε νά συνεχισθεί ή συμβολή της στήν οικονομία του τόπου. Παραλλήλως διαβεβαίωσε ότι οι τροποποιήσεις των Νόμων 89 και 378 δέν θά έχουν έφαρμογή στή Ναυτιλία. ‘Επειδή γνωρίζομε τό κλίμα που έχει δημιουργηθεί στόν ναυτιλιακό χώρο άπό τίς πληροφορίες γιά τήν τροποποιήση των νόμων αύτών νομίζομε ότι είναι άπαραίτητη μιά σαφής και έπωνυμη κυβερνητική δήλωση έπι τού θέματος αύτοῦ.

‘Επι τών άνωτέρω ύπάρχουν δύο παρατηρήσεις. Ή πρώτη άναφέρεται στόν χρόνο που θά άπαιτήσει ή μελέτη των

θεμάτων πού έθεσε ό έφοπλισμός.

‘Υπενθυμίζομε ότι ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Στάθης Γιώτας, ο οποίος παριστάται στή συνάντηση τού Πρωθυπουργού μέτά προεδρείο της Ε.Ε.Ε. μαζί με τόν ύπουργό Συντονισμού κ. Λάζαρη, έχει δηλώσει ότι ή μελέτη τού όλου προβλήματος θά έχει τελειώσει πρό τού τέλους τής άνοιξεως, συνεπώς δέν πρέπει νά ύπαρξει καθυστέρηση. Και ή δεύτερη στήν πρωθυπουργική διαβεβαίωση ότι οι τροποποιήσεις των Νόμων 89 και 378 δέν θά έχουν έφαρμογή στή Ναυτιλία. ‘Επειδή γνωρίζομε τό κλίμα που έχει δημιουργηθεί στόν ναυτιλιακό χώρο άπό τίς πληροφορίες γιά τήν τροποποιήση των νόμων αύτών νομίζομε ότι είναι άπαραίτητη μιά σαφής και έπωνυμη κυβερνητική δήλωση έπι τού θέματος αύτοῦ.

ΕΣΧΑΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ

Οι τροποποιήσεις των νόμων 89 και 378, οι οποίες σύμφωνα με δήλωση τού Πρωθυπουργού κ. Ανδρέα Παπανδρέου πρός τό προεδρείο της Ε.Ε.Ε. δέν θά έχουν έφαρμογή στή Ναυτιλία, έγιναν έρημην τού ύπουργειού Ναυτιλίας, γεγονός που άποδεικνύει γιά μιά άκομη φορά ότι τό YEN είναι τό έσχατο ύπουργειο στόν κυβερνητικό και στόν κρατικό μηχανισμό. Και ή πόποι προσπαθεί έκ τών ύστερων νά σβήνει, δίκην πυροσβέστου, τίς «φωτιές» που άναβουν κάθε τόσο διάφοροι μανδαρίνοι σε βάρος τήν Ναυτιλίας.

Είναι ήδη γνωστό ότι τό YEN δέν είχε έρωτη σχετικά και πληροφορήθηκε τίς τροποποιήσεις τών δύο νόμων άπό τά άρθρα μεσημβρινής άθηναϊκής έφημεριδας, τά όποια έκυκλοφόρησαν ύπό τύπο φέγγ-βολάν στά ναυτιλιακά γραφεία τού Πειραιώς. Τό νεώτερο είναι ότι δταν περιήλθαν στό YEN οι πληροφορίες γιά τήν τροποποίηση τών δύο νόμων τό ύπουργειο, μέ έντολή τού κ. Γιώτα, κινήθηκε άποφασιστικά πρός κάθε κατεύθυνση και δέν θά είναι ύπερβολή έάν ύποθεσει κανείς ότι ή δήλωση τού Πρωθυπουργού πρός τό προεδρείο της Ε.Ε.Ε. δέν θά έχουν έφαρμογή στή Ναυτιλία ύπηρξε τό ά-

ποτέλεσμα τής κινητοποιήσεως αύτής τού YEN και τού ύπουργού.

“Οπως είναι γνωστό, ο πρώτος άπό τούς Νόμους αύτούς ρυθμίζει τό καθεστώς τών έγκαθισταμένων στήν Έλλαδα άλλοδαπών έμποροβιομηχανικών έπιχειρήσεων και ο δεύτερος τό έπεξετείνε στής άλλοδαπές ναυτιλιακές έπιχειρήσεις. Στό άρθρο 4 τού δεύτερου αύτού Νόμου προβλέπεται ότι ή τραπεζική έγγυηση γιά τήν τήρηση τών σχετικών διατάξεων δπρεπε νά είναι τής τάξεως τών 1.000 - 5.000 δολλαρίων. Μέ τίς τροποποιήσεις δριζόταν άρχικά ότι, ή τραπεζική αύτή έγγυηση δέ μπορούσε νά είναι κατώτερη τών 100.000 δολλαρίων και μέ νεώτερη τροποποίηση τών 50.000 δολλαρίων.

Πρέπει νά ύπογραψιμοθεί ότι δέν είναι ή πρώτη φορά κατά τήν όποια άποφάσεις γιά θέματα που άφορούν τήν Ναυτιλία λαμβάνονται σε άλλα κέντρα άποφάσεων χωρίς νά έρωτηθεί κάν τό YEN. Και θέλομε νά έλπιζουμε ότι ό κ. Γιώτας, ο οποίος ήδη έχει άμεση γεύση τών προβλημάτων τά όποια δημιουργεί ή θέση τού ύπουργειού στόν κυβερνητικό και κρατικό μηχανισμό, θά θέσει μέ άποφασιστικότητα στήν Κυβέρνηση τό θέμα τής έντάξεως τού YEN στή θέση πού δικαιωματικά τού άνηκε ώστε νά είναι σέ θέση νά διαδραματίζει τόν σπουδαιότατο ρόλο του.

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΜΕΙΩΣΗ

Συνεχίσθηκε και τόν Φεβρουάριο, όπως είχε προκύψει από πρόχειρα στοιχεία, η πτωτική τάση που άρχισε από τόν Δεκέμβριο στά μεγέθη της Ναυτιλίας. Σύμφωνα μέση στοιχεία τών «Ναυτικών Χρονικών», τόν Φεβρουάριο έγινε ή έγγραφη στά έλληνικά νηολόγια 23 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 324.198 τόννων γκρός, ένων οι διαγραφές έφθασαν τά 67 πλοία συνολικής χωρητικότητας 778.131 τον. γκρός. «Έτσι, μέσα στόν Φεβρουάριο ή δύναμη τού ύπο τέλληνη σημαία στόλου έμειώθηκε κατά 44 πλοία και κατά 453.933 τον. γκρός, θεωρείται δέ βέβαιο ότι η πτωτική τάση θά συνεχίζεται, έφ' όσον δέν λαμβάνονται τά έπιβαλλόμενα μέτρα γιά τήν έπανάκτηση τής άνταγωνιστικότητας τού έλληνικού πλοίου. Και αύτό είναι έκεινο που πραέπει νά άντιλφθούν οι πάντες.

«Υπογραμμίζεται και πάλι ότι οι διαγραφές πλοίων από τά έλληνικά νηολόγια δέν έχουν καμμια σχέση με τήν πολιτική κατάσταση που δημιουργήθηκε στήν Έλλάδα μετά τίς 18 Οκτωβρίου 1981 και όφειλονται άποκλειστικά στή δυσχερή κατάσταση που έχει προκαλέσει ή ναυτιλιακή κρίση και στό γεγονός ότι τό ύπο τέλληνη σημαία πλοίο έχει χάσει τήν άνταγωνιστικότητά του.

Δέν κατέστη δυνατόν νά προσδιορισθούν ή ήλικια και τό είδος τών πλοίων, πού διεγράφησαν τόν Φεβρουάριο από τά έλληνικά νηολόγια. Από τά διαγραφέντα 49 πουλήθηκαν σέ άλλοδαπούς, 16 άλλαξαν σημαία, ένα βυθισθήκε και ένα διεγράφη βάσει τού όρου 25 τών έγκριτικών πράξεων τού άρθρου 13.

ΠΛΗΡΕΙΣ ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ

Όμολογούμε ότι δέν μπορούμε νά άντιληφθούμε τί άκριβώς έννοούσε ό πλοιαρχος τού ΟΒΟ «Κόνκαρ Θεόδωρος» δύταν μέ τηλεγράφημά του πρός τό ύπουργειο Ναυτιλίας ζητούσε τήν ένέργεια άνακρισεων από τήν πλησιέστερη λιμενική άρχη μετά από προσάραξη τού σκάφους στό διαυλο Σάο Σεμπαστιάο τής Βραζιλίας: Νά διευκρινισθούν πλήρως οι συνθήκες τού άτυχήματος ή νά ά-

παγορευθεί ό απόπλους τού πλοίου: 'Από τήν άπαντηση, πάντως, τού ύπουργειού, στήν όποια άναφέρεται ότι «ή συνέχιση τού ταξιδιού μετά τό Pio Ιανέρο άνήκει στήν εύθυνη τού πλοιάρχου και γιά τήν κατοχύρωσή του θά πρέπει νά έκδοθει πιστοποιητικό άξιοπλοίας από τόν Νηογνώμονα που παρακολουθεί τό σκάφος», προκύπτει ότι μάλλον τό δεύτερο έννοούσε.

Γιά τήν κατανόηση τού δημιουργηθέντος θέματος από τήν εύρυτερη ναυτική μας οικογένεια δημιουργεύμετο τό κείμενο τού τηλεγράφηματος τού πλοιάρχου πρός τό YEN και ζητούμε, χωρίς καμμία κρίση έπι τού παρόντος, νά δοθούν πλήρεις διευκρινίσεις όταν θά περατωθεί ή προανάκριση. Τό τηλεγράφημα τού πλοιάρχου έχει ως έξης:

«Ο/ο Κόνκαρ Θεόδωρος, νηολογίου Πειραιώς 7373, στό διαυλο Σάο Σεμπαστιάο Φορτωμένο μέ κρούντ όλι και μέ τήν άδηγια πλοηγού προσάραξε με τήν δεξιά πλευρά ώθούμενο από τό ρεύμα παλιρροίας πλημμυρίδας λόγω βλάβης μηχανής. Συμβάν έλαβε χώρα 20.50 28/2 χωρίς θύματα και χωρίς διαρροή φορτίου και καυσίμων. Μετά πιστοποίηση άδυντης άποκόλλησης μέ βοηθεία πέντε ρυμουλκών πλοίο άνέμενε έπομένη πλημμυρίδα δημού έπειλεσε και άδηγήθηκε προβλήτα και έκφρωσε δύο τό φορτίο σύμφωνα μέ ναυλοσύμφωνο. Διάστημα παραμονής πλοίου στό διαυλο άγκυροβολημένο και μέ πέντε ρυμουλκά προενήθηκαν σοβαρές ζημιές πυθμένα δαν μετά άποχωρήση παλιρροίας έπικάθησε σέ δεξιες βράχους γρανίτη όπου δέν άναφέρονται στό χάρτη και ούτε πλοηγός έγγνωρίζει βεβαιώσας ότι πυθμένας θάλασσας είναι από λάσπη. Πλοιοκτήτες έδηλωσαν γενική άβαρια και δύτες βεβαίωσαν ζημιές σοβαρές στή γάστρα τού πλοίου. Λιμενικές άρχες και έπιθεωρητής ABS έπέτρεψαν άπόλου. Έντολές πλοιοκτητών πλοίο καθαρισθεί από κατάλοιπα πετρελαίου και άφιχθει Pio Ιανέρο γιά προσωρινές έπισκευές μέ προοπτική φορτώσει Βιττόρια σιδηρομετάλλευμα και έκφρωσει Φιλιππίνες και Ιαπωνία γιά έπισκευές. Στό πλοίο έπιβαίνουν από άναχωρηση Σάο

Σεμπαστιάο άρχιπλοιαρχος και πλοιαρχος. Αιτούμαι ένέργεια άνακρισεων από πλησιέστερη λιμενική άρχη».

ΝΑ ΔΙΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ

Είναι γεγονός ότι όρισμένα πλοία και μάλιστα τού άρθρου 13 βρίσκονται σέ άθιλα κατάσταση. Και αύτό δέν όφειλεται σέ οικονομική άδυναμια τών πλοιοκτητών τους, άλλα σέ μια κακώς έννοουμένη τακτική ή όποια πρέπει νά καταπολεμηθεί, άκόμη και μέ τήν διαγραφή τών πλοίων αύτών από τά έλληνικά νηολόγια, διότι τά πλοία αύτά δυσφημούν τό σύνολο τής Έλληνης Ναυτιλίας και έπι πλέον δέν προάγουν τά συμφέροντα τού τόπου, πού άποτελεί και μία προϋπόθεση γιά τήν παροχή τών πλεονεκτημάτων τού άρθρου 13.

Λιμενικός άξιωματικός, ο όποιος διετέλεσε προξενικός λιμενάρχης μάς άνεφερε μία συγκεκριμένη περίπτωση ένός τέτοιου πλοίου, τό όποιο είχε διέλθει από τό λιμάνι στό όποιο ύπηρετούσε γιά πετρέλευση. Ή κατάσταση τού πλοίου αύτού ήταν τέτοια πού προκάλεσε τήν έπεμβαση τών τοπικών άρχων, οι όποιες έννημέρωσαν και τόν προξενικόν μας λιμενάρχη. Ό τελευταίος άπαγόρευε τόν πλοίου τού πλοίου μέ άποτελεσμα νά σπεύσει επί τόπου ό πλοιοκτήτης ό όποιος έδηλωσε άπεριφραστα στόν προξενικό λιμενάρχη δέν μηνσικακούσε έναντίον του γιά τήν κράτηση τού πλοίου, ότι έγγνωρίζει ότι «κάποτε θά τόν τοιμούσαν» και ότι ήταν πρόθυμος νά συμμορφωθεί μέ κάθε ύπόδειξη τους γιά τήν διόρθωση τής κατάστασεως. Άπο τά άνωτέρω προέκυπτε χωρίς καμμία άμφιβολία δέν έπροκειτο γιά οικονομική άδυναμια άλλα γιά τακτική και στίς περιπτώσεις αύτές νομίζομε ότι μία μόνον έπιλογή ύπάρχει: Ή διαγραφή τών πλοίων αύτών από τό έλληνικό νηολόγιο.

• Από τήν συζήτηση μέ τό ίδιο λιμενικό άξιωματικό πρόσεκυψε ή διαπίστωση ότι οι προξενικοί λιμενάρχες διαθέτουν πενιχρά μέσα γιά τήν έπιτελεση τής άποστολής τους σέ αντίθεση μέ τίς ύπηρεσιες άλλων ύπουργειών στό έξωτερικό οι όποιες και οικονομική άνεση έχουν άλλα και προσωπικού πού ύποπτασχολείται. Μία άκόμη διαπίστωση είναι ότι μεγάλο μέρος τής δραστηριότητάς τους άναλισκεται στήν διεξαγωγή έργασιας πού άφορά τό NAT, γεγονός πού τούς παρεπιδίζει νά άσχοληθούν μέ τά κύρια καθήκοντά τους.

• Και έπειδη ιδιολογεί γιά τήν δραστηριότητα τών λιμενικών άξιωματικών στό έξωτερικό θέτομε επί τάπτος και τό θέμα τής άποζημιώσεως έκεινών πού μεταβαίνουν μέ ύπηρεσιακή έντολή σέ διάφορες χώρες και λαμβάνουν ήμερήσια άποζημίωση 60 δολλάρια τά όποια δέν έπαρκουν ούτε γιά τήν διαμονή σέ ένα εύπρόσωπο ξενοδοχείο. Θεωρητικώς βεβαίως ύπάρχει ή δυνατότητα άρνήσεως μεταβάσεως στό έξωτερικό ύπο τέτοιες ουνθήκες, μία άμως παρομοία άρνηση θά έχει άσφαλώς δυσμενείς έπιπτωσεις στήν καριέρα έκεινου πού θά άρνησει γιατί κάπου θά γίνει κάποια έγγραφη γιά έλλειψη πινεύματος συνεργασίας κλπ. πού θά συνοδεύει έσσαι έκεινον πού θά τολμήσει νά άρνησει. Συνεπώς έκεινο πού πρέπει νά γίνει είναι νά άρνησει ή ήγεσία τού Λιμενικού Σώματος τήν άποστολή λιμενικών άξιωματικών στό έξωτερικό έάν τό ύπουργειο Προεδρίας Κυβερνήσεως έπιμενει στήν διατήρηση τών 60 δολλαρίων ως ήμερήσια άποζημίωση. Ή ήγεσία έφειλε νά προστατεύει τά στελέχη τού Λιμενικού Σώματος.

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

ΠΕΡΙ ΑΥΞΗΣΕΩΝ

Παράγων τής μεσαίας ναυτιλίας μας, αύτης πού συγκροτεῖ ένα γενναίο τμῆμα τοῦ ναυτιλιακού μας κορμού, έκφράζει τούς φόβους του γιά τις μισθολογικές διεκδικήσεις και ιδιαίτερα τών άξιωματικών και πλοιάρχων.

Στήνει περίοδο τής πρωτοφανούς κρίσεως πού διέρχεται και πάλι η ναυτιλία, υπάρχει προφανής κίνδυνος νά είναι έντελως άρνητικά τ' άποτελέσματα κάθε Φαινομενικής έπιτυχίας. "Ηδη, με τις αύξησεις τής νέας συλλογικής συμβάσεως τά ήμερήσα έδοδα τού πλοίου τών 10-15 χιλιάδων τόνωνν εξέπερασαν τό άνεκτό δριο. Πέραν τού όποιου δέν μένει παρά ο παροπλισμός ή η στροφή πρός ξένη σημαία. Και τό ένα και τό άλλο δέν θα αύξησει τήν άνεργια τών πληρωμάτων;

Και άντερεσσούμε τά κατώτερα πληρώματα πού πήραν μιά ούσιαστική αύξηση, γιά τούς άξιωματικούς πού τό ύψος τής μισθοδοσίας τους καθορίζει ο νόμος τής προσφορᾶς και τής ζητήσεως και οι όποιοι έπιαρναν μισθούς άνωτέρους τής συμβάσεως, υπάρχει ο κίνδυνος ή αύξηση νά καταλήξει σε μείωση. Γιατί ένω οι άσφαλτικές τους εισφορές θά μεγαλώσουν, οι πραγματικές άποδοχές τους θά περιορισθούν μέ τή μειώση τού βούτου και τών υπερωριών.

Τό συμπέρασμα είναι ότι δύο θέλομε νά πάρωνει ο ναύτης 70.000 δρχ, τόν μήνα, άλλα τό πρόβλημα είναι νά βρει βαπτόρι γιά νά τίς πάρει.

ΣΥΝΘΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Τις ήμερες αύτές παρακολουθήσαμε μία άπο τίς γνωστές συζήτησεις πού γίνονται στά πειραικά πεζοδρόμια και διαπιστώσαμε μέ θλίψη ότι η συνθηματολογία δέχει δημιουργήσει ήδη βαθύτατες ρίζες. "Η συζήτηση περιστρέφοταν γύρω από τήν άμοιβή τού μαγείρου και δρισμένα άτομα ύπεστηριζαν μέ παράλογη έπιμονή ότι είναι 28.000 δραχμές μηνιάϊώ, τό αύτό ύπεστηριζετο και γιά τίς άποδοχές τού ναύτη. "Οταν ένας από τήν δημιγυρη είπε ότι ο μάγειρας στό πλοίο πού ύπηρετούσε είχε ναυτολογεί με 95.000 τόν μήνα και ότι οι ναύτες ξεκαθάριζαν στό ίδιο πλοίο γύρω στίς 65.000 δρχ., οι συνθηματόλογοι τόν χαρακτήρισαν «άνθρωπο τών έφοπλιστών», κατά τή γνωστή τακτική τους.

"Η συνθηματολογία, θμως, δυστυχώς δέν δοκείται μόνον στό πεζοδρόμιο άλλα και από ναυτεργατικές όργανώσεις οι όποιες θά έπρεπε, κατά τήν άντιληψή μας, νά διαδραματίζουν μέ τήν έπιβαλλομένη σοβαρότητα τόν ρόλο τους. Χαρακτηριστική έπι τού προκειμένου είναι ή στάση τής διοικήσεως τής ΠΕΜΕΝ ή όποια σέ πρόσφατη συνέντευξη τύπου ύπεστηριξε ότι ή άνεργια είναι τεχνή, δημιούργημα τών έφοπλιστών, γιά νά καταπολεμήσουν τίς διεκδικήσεις τών ναυτικών, και λησμονεί κάποιες πρόσφατες κινητοποιήσεις κατά τήν άνεργια, στίς όποιες συστηματικών μετείχε. Τώρα καλεί τούς μηχανικούς οι όποιοι έθορυβήθησαν από τίς κινητοποιήσεις αύτές και παραμένουν στά πλοία και μετά τήν συμπλήρωση τού έξαμήνου και τού έπταμήνου νά έπαναπατρισθούν γιά νά έργασθούν και οι άνεργοι συνάδελφοι τους τούς όποιους ή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ άναβιβάζει σέ 700 όλων τών βαθμών, χωρίς θμως νά δίδει στή δημοσιότητα και συγκεκριμένα στοιχεία.

Στήνει ίδια συνέντευξη τύπου ή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ άνεφέρθη και στίς άποδοχές τού ναύτη, όταν θμως ήρωτήθη έάν γνωρίζει πόσα ξεκαθαρίζει ο ναύτης μηνιάϊώς άπαν-

τησε ότι δέν γνωρίζει και άνεφερε ότι μιλούσε μόνον γιά τόν συμβατικό μισθό.

"Η συνθηματολογία μπορεί νά έξυπηρετεί κάποιους σκοπούς, μακροπρόθεσμα θμως ένεργει σάν «μπούμεραγκ» και αύτό πρέπει νά τό άντιληφθούν έκεινοι οι όποιοι τήν χρησιμοποιούν.

NA MH KAΘΥΣΤΕΡΕΙ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Κανένας δέν παραγνωρίζει — ούτε και ά-έφοπλισμός — τήν προσπάθεια τής Πολιτείας νά έξασφαλίσει έργασία σέ προσφερόμενους "Ελλήνες ναυτικούς. Αύτό θμως δέν σημαίνει ότι πρέπει νά δημιουργούνται και προβλήματα και καυρίως καθυστερήσεις στά πλοία στήν προσπάθεια άντικαταστάσεως τών άλλοδαπών, κυρίως έμερους τών προενικών λιμεναρχών, οι όποιοι, όπως άποδεικνύεται, δέν δρούν έπι τού προκειμένου αυτοβούλως άλλα βάσει τών δόδιγιων αύτών οι προξενικοί λιμενάρχες άπαγορεύουν τόν άπόπλου τών πλοίων και οι ένδιαφερόμενοι «τρέχουν» νά έξασφαλίσουν κάποια έγκριση τού ύπουργειου ώστε ή άντικατάσταση τών άλλοδαπών νά γίνει στό έπονενο λιμάνι γιά νά άποφευχθεί ή καθυστέρηση τού πλοίου. Τούτο σημαίνει και άπωλεια χρόνου άλλα και άπασχόληση τόσο τών ύπηρεσιών τού ύπουργειου δσο και τού ίδιου τού ύπουργού.

Γιά νά άποφευχθούν άλλα αύτά τό ύπουργειο όφειλει νά δώσει δόδιγιες στούς προξενικούς λιμενάρχες νά μή άκινητοποιούν τά πλοία άλλα νά όριζουν μέ άναλογη έγγραφη και στά ήμερολογία τών πλοίων ότι ή ζητουμένη άντικατάσταση άλλοδαπών θά γίνει σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στούς έπο-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

• "Η έλληνική σημαία κατέλαβε τήν 11ην θέσιν εις τήν ναυτιλιακήν κίνησιν τού λιμένος τής Αμβέρσης, μέ 106 σκάφη, 336.395 τον. νέτ τού προηγουμένου έτους.

• "Ηγοράσθη παρά τών κληρονόμων Λεων. Z. Καμπάνη τό Άγγλικόν φορτηγό Littleton άντι τιμής 11.000 λιρών. Ειναι τόννων γκρός 4.274, νέτ 2.671 και φορτίου 7.555. Τό σκάφος παραλαμβανόμενον εις Χάρτλεπουλ θά ονομασθή «Λεωνίδας Z. Καμπάνης» και θά νηολογηθεί σε τήν "Ανδρον".

• Χθεσινόν τηλεγράφημα έκ Λονδίνου άναφέρει ότι παρά τού κ. Αριστ. Ωνάση ήγοράσθη ένον φορτηγόν άτμοπλοιον χωρητικότητος γύρω τών 10.000 τον. φορτίου και ναυπηγήσεως νεωτέρας τού 1923. Τό φορτηγόν, παραλαμβανόμενον έντός τού Απριλίου, θά τεθή ύπό έλληνικήν σημαίαν και νηολογούμενον εις Πειραιά θά μετονομασθή «Σωκράτης Ωνάσης».

• Τό άργον ήδη έλληνικόν τοννά περιλαμβάνει εις μέν λιμένας τού έσωτερικού 73 πλοία 223.552 τον. γκρός εις δέ τούς λιμένας έξωτερικού 19 πλοία 19.259 τον. γκρός. Κατά λιμένας ή άργια κατανέμεται ως έξης: Πειραιεύς 44, Σύρος 13, Χίος 11, Αργοστόλιον 3, Σπέτσαι 1, Χέλι 1.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 31/1-4-1932)



INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

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

BALBOA / PANAMA CITY

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

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

μενους λιμένες προσεγγίσεως και με υποχρέωση τών πλοιοκτητηρίων έταιριών νά ένημερώνουν σχετικώς τό ύπουργειο. Μέ τόν τρόπο αύτόν και ή επιδιωκομένη αντικατάσταση τών άλλοδαπών θά έπιτευχθεί όταν υπάρχουν προσφερόμενοι "Ελληνες και τό πλοιο θά κινηθεί χωρίς καθυστερήσεις άλλα και οι υπηρεσίες τού ύπουργειού θά άπαλλαγούν άπο άπασχόληση ή ποία καθυστερεῖ τήν προώθηση άλλων έπειγόντων θεμάτων. Ειναι τόσο άπλα τά ύποδεικνυόμενα ώστε θέλομε νά έλπιζουμε ότι θά υιοθετηθούν γιά τό καλό δλων.

ΟΙ ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

"Η καθέρωση στή Γαλλία τής έβδομάδος τών 39 ωρών έργασίας και τής πέμπτης έβδομάδος άδειας έδημοιούργησε θέμα έπεκτάσεως τών σχετικών διατάξεων και στήν έμπορική ναυτιλία.

Διαμαρτυρόμενη ή "Ενωση τών Γάλλων Έφοπλιστών ίσχυρίζεται ότι τό θέμα φθάνει σχεδόν σέ άδιεξοδο. Πράγματι, άπο τίς 52 έβδομάδες τού έτους, άν άφαιρέσουμε τήν 1,6 έβδομάδα άργιων και τίς 5 έβδομάδες τής νόμιμης άδειας, μένουν 45,4 έβδομάδες έργασίας, οι οποίες ύπολογίζονται με 39 έργασιμες ωρές μάς κάνουν 1.770 ωρές. "Αν λοιπόν διαιρέσουμε τίς 1.770 ωρές με τό ήμερησιο διάταρο, έχουμε 221 ήμέρες έργασίας και έπομένων 144 ήμέρες άδειας που άντιστοιχούν με 20 ήμέρες κατά μήνα ναυτολογήσεως.

"Η έπιδιωξη παρόμοιων στόχων, καταλήγει ή "Ενωση Έφοπλιστών, άποδεικνύει ότι άγνοείται σκοπίμως τό οικονομικό πλέγμα μέσα στό θόπο θά πρέπει νά κινηθεί ή γαλλική ναυτιλία και ότι έπομένων θά ύπαρξουν συνέπειες που θά έπηρέσουν τόσο τήν άνασυγκρότηση τού στόλου δσο και τήν έγχωρια ναυτική έργασία.

ΠΑΛΙ ΤΟ «ΒΙΚΤΟΡΥ»

Προσυπογράφομε τήν κατωτέρω έπιστολή τού πλοιάρχου κ. Μιχ. "Αναγνώστου, ή ποία έστάλη και έδημοιούθη στήν έφημερίδα "Εθνος" με τήν παρατήρηση ότι άναλογες σκέψεις έχουν διατυπώσει πάρα πολλοί πλοιάρχοι, οι οποίοι ζώωσ δέν τίς έξεφρασαν με έπιστολές τους και πρός τά κρατικά

μέσα ένημερώσεως και πρός τίς έφημερίδες. "Η επιστολή τού κ. "Αναγνώστου έχει ώς έντης:

"Παρακαλούμε στήν τηλεόραση τής EPT (19-2-82) τό σχετικό με τούς ναυαγούς τού «Βίκτορυ» ρεπορτάζ και άκούσαμε τίς άψυχολόγητες έρωτήσεις — έκπληξεις και τίς ύποδειξεις που δκαναν οι ρεπόρτερ στόν πλοιάρχο, δπως: "Έλεχθη ότι άπουσιάζεται άπο τή γέφυρα τή στιγμή τού συμβάντος. Είναι άληθεια;". "Γιατί δέν άποτρέψατε τούς ύπολοίους άπο τό νά έγκαταλείψουν τό πλοίο", η κάπως έτσι. Και στήν άπαντησή του ότι «σέ τέτοιες στιγμές ένεργει τό ένστικτο τής αύτοσυντήρησης» ένας ρεπόρτερ άκούστηκε νά τόν έπιπληττε: "Μά είσαστε πλοιάρχος, Φέρετε εύθυνες...".

Ποιός νόμος, ποιά λογική και ποιό άπο τά πολυσυζητημένα άνθρωπινα δικαιώματα δίνει στόν πλοιάρχο τό δικαίωμα νά έπιβάλει στό πληρωμά του κάτι που ό ίδιος δέν είναι βέβαιος ότι είναι σωστό; Οι τηλεθεατές θά προτιμούσαν νά άκουγαν μιά άπλη περιγραφή τής τραγωδίας άπο τά χείλη τού πρωταγωνιστή παρά τήν αύτοσχέδια άνάρκηση.

"Η EPT θά πρόσφερε περισσότερα στήν πληροφόρηση άν έπιχειρούσης ένα ρεπορτάζ γύρω άπο τά έφόδια που δίνει ή Πολιτεία στόν πλοιάρχο για ν' άντιμετωπίσει παρόμοιες τραγωδίες. Μέ τί γνώσεις τόν έφοδιάζει και άν άυτές είναι άρκετές ή συγκρίνονται με τίς άντιστοιχες τών άλλων Εύρωπαίων πλοιάρχων.

"Αν άντερεχε στίς άπαιτήσεις τού Κράτους για τήν άποκτηση διπλωμάτων και πυχίων τού YEN και ζητούσε τά προγράμματα τών Ναυτικών Σχολών, θά διαπίστωνε ότι ό "Ελληνας Πλοιάρχος είναι άξιεπανος γιατί κατορθώνει σχεδόν άυτοδιδακτος, νά παραμενεί ά στυλοβάτης τής πιό μεγάλης Ναυτιλίας τού κόσμου.

Τελειώνοντας έπιτρέψτε μου νά πώ ένα μεγάλο εύχαριστώ στόν πλοιάρχο τού «Βίκτορυ» για τήν προσφορά του στήν κοινωνία και για τό φωτεινό παράδειγμα που έδωσε σε μάς τούς συναδέλφους του".

ΜΟΝΑΔΕΣ ΔΙΑΛΥΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ

"Εγράφη σέ φιλοκυβερνητική έφημερίδα και δέν διεψεύσθη ή πληροφορία ότι πρόκει-

ται νά δημιουργηθεί μία μεγάλη μονάδα διαλύσεως πλοίων στήν Έλλαδα μέ συνολική έπενδυση 400 έκατομ. δολαρίων. "Επειδή τό ποσόν αύτό είναι ύπερβολικό, νομίζομε ότι έπιβάλλεται νά δοθούν διευκρινίσεις άπο τήν κυβερνητική πλευρά. "Οχι διότι ή χώρα δέν χρειάζεται μονάδες διαλύσεως πλοίων — άντιθέτως, άλλα γιά νά άποφευχθούν λάθη τά όποια σέ τελευταία άνάλυση θά τά πληρώσει ή έλληνικός λαός.

"Έκεινο που χρειάζεται ή χώρα είναι ή δημιουργία σύγχρονων μονάδων διαλύσεως πλοίων που θά είναι παραγωγικές. Και γιά τέτοιες μονάδες, λόγου χάρη για μιά μονάδα ικανότητος 150.000 τόννων έτησιως, χρειάζεται, κατά τούς ειδικούς, έπενδυση ύψους 35.000.000 δολαρίων περίπου σέ σημερινές τιμές και στό ποσόν αύτό περιλαμβάνονται τά άπαραίτητα λιμενικά έργα μέ τά άνάλογα κρηπιδώματα γιά τήν ταυτόχρονη διάλυση πέντε τουλάχιστον πλοίων, γερανοί, μονάδα κοπής έλασμάτων κλπ. "Υπολογίζεται ότι μιά τέτοια μονάδα μέ κεφάλαιο κινήσεως 12.000.000, γιά τήν άγορά τών πρός διάλυση πλοίων, θά έπιφέρει συναλλαγματική οικονομία 35 έκατομ. δολαρίων έτησιως. Και φυσικά ένα δημιουργηθούν οι άπαραίτητες μονάδες γιά τήν κάλυψη τού συνόλου τών άναγκών τής έλληνικής χαλυβουργίας, που ύπολογίζονται σέ 1.500.000 τόννους σκράπ, γίνεται άντιληπτό τό μέγεθος τής ώφελειας τού τόπου.

"Άπο τά άνωτέρω προκύπτει ότι ή μονάδα τών 400 έκατομ. δολαρίων πρέπει νά άποφευχθεί και άντ' αύτής νά γίνουν δέκα μικρότερες, άλλα άπωσδήποτε παραγωγικότερες και συμφερότερες μονάδες οι οποίες, εκτός τών άλλων ωφελειών, θά προσφέρουν και τήν δυνατότητα γιά τήν δημιουργία περισσότερων θέσεων άπασχολήσεως. "Επίσης άπο τά άνωτέρω άνακυπτει και τό έρώτημα γιατί μέχρι τώρα δέν έχουν δημιουργηθεί οι μονάδες αύτές, δηλαδή τί ήταν έκεινο που άποδισε τήν δημιουργία τους.

Η ΕΚΛΟΓΗ ΥΠΑΡΧΗΓΟΥ

"Ο πρώτος στήν έπετηριδα άρχιπλοιαρχος κ. Ιωάν. Κούρτης, Γενικός Διευθυντής τού NAT, πρόκειται νά έπιλεγει, κατ' ασφαλείς πληροφορίες, ύπαρχηγός τού Λιμενικού Σώματος. "Η έπιλογή τού ύπαρχηγού θά είχε γίνει ήδη, δεδομένου ότι είχε συγκληθεί τό Ανώτερο Συμβούλιο Λιμενικού Σώματος μέ μείζονα σύνθεση άλλα ή συνεδρίασή του έματαιώθη τήν τελευταία στιγμή λόγω τής παρατήσεως τού άρχηγού τού ΓΕΝ κ. Καπέτου.

"Σύμφωνα μέ τίς ύπαρχουσες πληροφορίες ή ύπαρχηγός τού Λ.Σ. κ. Όρφανος είχε ύποδειξεις γιά τήν θέση τού ύπαρχηγού τόν άρχιπλοιαρχος κ. Ρωσόπουλο, άλλα ή ύπουργός κ. Στάθης Γιώτας έδηλωσε ρητώς ότι πρέπει νά έπιλεγει ή κ. Κούρτης.

"Τό Ανώτατο Συμβούλιο Λιμενικού Σώματος είχε συγκληθεί άμέσως μετά τό πέρας τών κρίσεων τού Μαρτίου και τήν ύποβολή τών σχετικών πινάκων στόν Πρόεδρο τής Δημοκρατίας. Σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες, άπο τούς 28 πλοιάρχους κρίθηκαν άποστρατευταίοι, λόγω συμπληρώσεως 35ετίας, μέ τόν έπόμενο βαθμό οι κ. Κ. Μελέντης, Ν. Μητροβασιλείου, Ι. Σπυρόπουλος και Π. Ρεντζεμπέρης και μέ τόν κατεχόμενο βαθμό ο κ. Δ. Καζαντζής. Οι ύπόλοιποι πλοιάρχοι κρίθηκαν προακτέοι κατ' έκλογη έκτος τού κ. Χρ. Τσαρούχη πού έκριθη κατ' άρχαιοτητα έννα άπο τούς 12 άντιπλοιάρ-

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

for all ship requirements

TROPHODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

χους οι ίδιοι κρίθηκαν προακτέοι κατ' έκλογή, τρεις κατ' άρχαιότητα και ένας, δ. κ. Π. Μπογράκος, στάσιμος.

Μετά την έπιλογή του ύπαρχηγού θά προσχθεί στόν βαθμό του άρχιπλοιάρχου ή πρώτος στήν έπετηρίδα πλοιάρχος κ. Κ. Προκόπης, Διευθυντής Προνοίας Ναυτικών. Έπισης μετά την έπιλογή του ύπαρχηγού άναμενεται ότι θά γίνουν θριστικές τοποθετήσεις σε διεθνείς τόπους.

• Υπήρχαν πληροφορίες ότι οι Γενικές Διευθύνσεις του YEN θα καταργηθούν βάσει του νόμου περί δημοσίας διοικήσεως και άντ' αυτών θα δημιουργηθούν τομείς, έπικεφαλής των οποίων θα είναι άρχιπλοιάρχοι.

Η ΡΥΠΑΝΣΗ

Σύμφωνα με έκθεση του ΙΜΚΟ, τό ποσοστό ρυπάνσεως της θαλάσσης έμειώθηκε κατά 30% κατά την τελευταία δεκαετία, παρά την αύξηση της ποσότητος πετρελαίου, ή όποια μεταφέρεται διά θαλάσσης κατά 17%, ένα συγκρίσιμο με το 1971.

Η μελέτη του ΙΜΚΟ άναφερε ότι κατά την διάρκεια του 1981 κατέληξαν στην θάλασσα 1.503.000 τόννους πετρελαίου, ένων πρό δεκαετίας και συγκεκριμένως το 1971, ή ποσότης αύτη άνηλθε σε 2.133.000 τόννους.

Ο τομέας στόν οποίο έσπαιμεθη ιδιαίτερα βελτίωση είναι ή ρύπανση ή τών συνήθων έγρασιών τών πετρελαιοφόρων, όπως ο καθαρισμός τών έναντιθετικών χώρων καθώς και τών δεξαμενών έρματος, για τις οποίες ή έκθεση του ΙΜΚΟ ύπογραμμίζει ότι κατά το 1981 ή ποσότης της ρυπάνσεως έμειώθηκε κατά 300.000 τόννους συνεπεία τόσων των υφισταμένων άπαγορευτικών διατάξεων διά της άποβλητα τών πλοίων όσο και λόγω της συνεχούς έντυπρωσεως τών πλοιάρχων και τών πληρωμάτων τών πλοίων έπι τών διεθνών ύφισταμένων άντιρρυπαντικών κανονισμών. "Οπερ σημαίνει ότι ή ύπαρξη τών άπαραιτήτων κανόνων άλλα και έγκαστα στάσεων καθώς και ή έπιβαλλομένη ένημέρωση είναι τά άποτελεσματικώτερα μέτρα για την άποφυγή της ρυπάνσεως. Αύτα γιά τα «καθ' ήμας» που τό μόνο μέτρο πού έφαρμόζουμε είναι άποκλειστικά ή έπιβολή προστίμων και τίποτε άλλο. "Η μήπως διαθέτουμε χώρους και έγκαταστάσεις για την παραλαβή καταλοίπων από τα πλοία και δέν το γνωρίζουμε;

Η ΑΝΑΦΛΕΞΗ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

Έν όψει της έπερχομένης θερινής περιόδου ο ΙΜΚΟ έκυκλοφόρησε έγκυλιο άδηγινων για την άντιμετώπιση του προβλήματος της άναφλεξης τών φορτίων γαιανθράκων. Κατά τόν περασμένο Αύγουστο και Σεπτέμβριο περίπου 40 πλοία παρουσίασαν πυρκαϊά που έφειλετο στήν άνοδο της θερμοκρασίας του άνθρακα που φορτώθηκε στήν Νέα Ορλεάνη και σε παρακείμενα λιμάνια.

Η έγκυλιος άναφρει ότι ή άναφλεξη προκαλείται από τήν έξατμηση μεθανίου ή όποια δημιουργεί άμεση άναφλεξη ήν ή θερμοκρασία του φορτίου φθάσει τούς 55 βαθμούς Κελσίου και καλεί τούς πλοιάρχους νά κλείνουν τά κύτη μόλις διαπιστώσουν άνοδο της θερμοκρασίας του άνθρακα.

Είναι πιθανόν ή έγκυλιος νά συναντήσει άντιρράσεις από τούς άσφαλιστάς καθόσον καθιστά τούς πλοιάρχους ύπευθυνους για τήν άσφαλή κατάσταση τών φορτίων γαιανθράκων και δχι τούς φορτωτάς, ένων δέν καλύπτει καθόλου τίς συνήθεις περιπτώσεις ά-

νόδου τής θερμοκρασίας του άνθρακα κατά τήν μεταφορά του μέ φορτηγίδες κατά μήκος του ποταμού Μισσισσιππη.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΚΡΗΤΗΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Ένω τό ύπουργειο τηρεί σιγή γύρω από τό θέμα τής γραμμής Κρήτης - Θεσσαλονίκης, έκπρόσωποι τών ναυτιλιακών έταιριών τής Κρήτης άπεκάλυψαν ότι έζητησαν άπο τό YEN τήν δεσμού νά έκτελεσουν έναντι δρομολόγια στήν έν λόγω γραμμή γιά νά άποδείξουν ότι δέν ύπάρχει μεταφορικό έργο. Οι έκπρόσωποι τών έταιριών άνεργοφεραν ότι μέ τήν ένέργεια τους αύτη θέλουν «νά προφυλάξουν» τόν νέο φορέα άπο τήν ...καταστροφή και τούς έσαυτούς των, λέγομε έμεις άπο τόν κίνδυνο δρομολογήσεως τών δύο πλοίων τής γραμμής Κρήτης - Θεσσαλονίκης σέ άλλες γραμμές και κυρίως στίς γραμμές που έξυπρετούν οι κρητικές έταιρίες. Αποσιωπάται όμως σκοπίμως στήν προκειμένη περίπτωση ότι τά πλοία που ένδιαφέρεται νά δρομολογήσει ή νέος φορέας θά άγορασθούν μέ πίστωση άπο τό έξωτερικό και κατά συνέπεια, άν όποτέχουν στή γραμμή Κρήτης - Θεσσαλονίκης, δέν θά ύπάρχει άνάγκη δρομολογήσεως τους σέ άλλες γραμμές.

Τό συμπέρασμα είναι ότι οι κρητικές έταιρίες, ένω όι ίδιες έπιδιώκουν νά έπεκτείνουν τήν δραστηριότητά τους σέ άλλους τομείς, χρηματοδοτούμενες μάλιστα μέ τά χρήματα τού έλληνικού λαού (βλέπε περίπτωση «Ελ Γκρέκο»), παρεμποδίζουν μέ όσα μέσα διαθέτουν — και φαίνεται ότι διαθέτουν πολλά — κάθε άλλη δραστηριότητα ή όποια έπιδιώκει νά έξυπρετήσται τήν ίδια τήν Κρήτη. Τό πρόβλημα όμως δέν άφορά τήν δραστηριότητα και τίς έπιδιώκεις τών κρητικών έταιριών άλλα άυτό τούτο τό Κράτος τό όποιο άγεται και φέρεται κατά τά συμφέροντα διαφόρων πιεστικών ομάδων. Εάν κάνομε λάθος παρακαλούμε νά μάς έπισημανθεί.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΤΗΣ ΑΝΔΡΟΥ

Άπο τούς ένδιαφερομένους ύποστηρίζεται ότι ή δρομολόγηση του έπιβατηγού έχηματαγωγού «Αννυ» στήν γραμμή τής Ανδρου δέν πρόκειται νά έπιλυσει τά πρόβλημα τού έν λόγω πλοίου και ούτε νά μειώσει τήν παθητική διαχείρισή του, ένω ό διαμορφασμός τής κινήσεως μέ έπερ δρομολογημένο σκάφος θά δημιουργήση οίκονομικά προβλήματα και σ' αύτό. Καλείται συνέπω τό ύπουργειο νά διευκρινίσει μέ σαφήνεια τό δύο θέμα ώστε νά μήν δημιουργούνται έσφαλμένες έντυπωσεις άλλα ούτε και παρόπαντα άπο καμμία πλευρά.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΣΑΜΟΥ

Έπανελήθησαν άπο τό περασμένο Σάββατο τά δρομολόγια του έπιβατηγού «Ικαρος» τής έταιρίας λαϊκής βάσεως Σάμου - Ικαρίας στήν όμώνυμη γραμμή. Η κίνηση τού σκάφους μετά άπο άκινησία δύο μηνών έπιτεύχθηκε μετά τήν χορήγηση άπο τό ύπουργειο Συντονισμού καθυστερουμένων έπιδοτήσεων.

Η ένέργεια άυτή ύπηρξε όρθιατή γιατί τά προβλήματα στήν έν λόγω έταιρία λαϊκής βάσεως είχαν δημιουργηθεί κυρίως λόγω τής τακτικής τής νά έξυπρετεί μέ άπόλυτη συνέπεια τήν ίδιατέρως εύαισθητη γραμμή

Τό Σχόλιον τού 150ημέρου

Διαβάσαμε σέ άλλες στήλες τού περιοδικού ότι ένα καινούργιο φορτηγό ίστιοφόρο έτοιμαζεται νά κατακτήσει και πάλι τούς ωκεανούς, άντικαθιστώντας τό πανάκριβο πετρέλαιο μέ τόν δωρεάν άνεμο πού διαθέτουν άκομα οι άνοικτές θάλασσες.

Μέ 12 χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα πανών, θά ξαναφέρει στά μάτια τού κόσμου τήν φαντασμαγορική εικόνα τών παλιών μεγάλων ίστιοφόρων πού άγωνιζονταν νά άποδείξουν πώς ήταν πολύ καλύτερα άπο τίς μηχανές έκεινες πού γέμιζαν τά λιμάνια καπνούς και στάχτη και δημιουργούσαν τόσο δυσάρεστο θόρυβο.

Μόνο πού στίς κεραίες τών καταρτιών τών συγχρονών ίστιοφόρων δέν θά δούμε άσφαλως άραιων μέσους τούς ναύτες σέ κείνη τή μεγαλειώδη παράταξη πού προκαλούσες ίλιγγο. Τώρα οι ναύτες θά κάθωνταν φυλαγμένοι σέ κάποιο μεσόστεγο και θά πατούν πεζά και άνιαρά τά χρωματιστά κουμπιά τού κομπιούτερ, καθώς όλοι οι χειρισμοί τών πανιών θά γίνονται μέ ηλεκτρονικό ύπολογιστή έντελώς αύτόματα.

• Ετοις είναι. "Οπως και νά τό κάνουμε οι έποχες δέν γυρίζουν πίσω. "Αν μιά πρόσκαιρη άνάγκη έπιπρέπει μερικούς άναποδισμούς, κανείς δέν άμφιβάλλει πώς ή μοιρά τών ίστιών κρίθηκε θριστικά. Κρίθηκε κάπου έκει στά μέσα τού περασμένου αίώνα, ζητών άτμος, τό σίδερο και ή προπέλα νίκρασαν τά μεγαλόπρεπα κλίπερς και ή διώρυγα τού Σουέζ τούς έδωσε τό τελειωτικό πλήγμα, τή χαριστική βολή.

Σάμου — Ικαρίας. Και είναι αύτονότο ότι ή ύποστηριξη πρέπει νά συνεχισθεί ώστε ή έταιρια νά άρθοποδήσει και νά συνεχίσει τήν έξυπρετηση τής γραμμής.

Σημειώνεται ότι τό έτερον σκάφος τής ίδιας έταιρίας λαϊκής βάσεως, τό «Σάμαινα», άπεσύρθη τής γραμμής γιά νά ύποστει τήν έτησια έπιθερόση του και θά έπαναλάβει τά δρομολόγια του στό τέλος Μαΐου. Σημειώνεται έπισης ότι ή νέα διοικηση τής έταιρίας, στήν όποια μετέχουν και γνωστοί ναυτιλιακοί παράγοντες, έργαζεται μέ συνέπεια ώστε νά ύπερπηδηθούν τά δημιουργηθέντα στό παρελθόν προβλήματα.

ΟΙ ΑΠΩΛΕΙΣ

Τά άριστικά στοιχεία γιά τίς άπωλειες τού 1980 δείχνουν ότι τά άπολεσθέντα πλοία ήσαν κατά 78 λιγότερα άπο τά άπολεσθέντα τού 1979. Συνολικά, δηλαδή, μέσα στό 1980 έχαθηκαν άπο διάφορες αιτίες 387 πλοία συνολικού τοννά 1.805.000 τον. γκρός έναντι 465 πλοίων 2.200.000 τον. γκρός, τού 1979.

Μεταξύ τών αιτίων άπωλειας προηγουούνται κατά πολὺ τά ναυάγια μέ ποσοστό 45% και άκολουθούν οι πυρκαγιές μέ 35%, οι έκαφανίσεις μέ 10%, οι συγκρούσεις μέ 4% και διάφοροι άλλοι λόγοι μέ 6%.

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ**

Καθημερινές άναχωρήσεις
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

Η ναυλαγορά

Οι χώρες του ΟΠΕΚ, μέ μόνη έξαίρεση τό Ιράκ, συμφώνησαν στή μείωση τής παραγωγής γιά νά συγκρατηθεί ή τιμή τού όργού. Η Σαουδική Αραβία άπεδέχθη νά ύποστει τό μεγαλύτερο βάρος τής προσπαθείας συγκρατήσεως τών τιμών παραγωγής, μειώνοντας τή ιδική της παραγωγή κάτω τών 7 έκατομ. βαρελίων ήμερσιών.

Ἐν τῷ μεταξύ οι τιμές τού πετρελαίου προελεύσεως τής Βορείου Θαλάσσης στήν αγορά «σπότ» έφθασαν στά 28,50 δολλάρια ἀνά βαρέλι ἐναντί τού «πλαφόν» τών 34 δολλαρίων που δρισε ό ΟΠΕΚ.

...

Σέ 360 έκατομ. τον. d.w. ύπολογίζεται ή παγκόσμια χωρητικότης δεξαμενοπλοίων συμπεριλαμβανομένων και τών μικτών σκαφών. Έξ αύτών 32,6 έκατομ. τον. d.w. εύρισκονται σήμερα σέ παροπλισμό.

...

Μόνο ένθαρρυντικό στοιχείο στήν αγορά τών δεξαμενοπλοίων ή συνεχίζομενη άθροια διάθεση τάνκερς πρός διάλυση. 55 πλοϊα, ἀντίπροσωπεύοντα χωρητικότητα 5,5, έκατομ. τον. d.w. διελύθησαν ἐντός τών πρώτων 75 ήμερών τού τρέχοντος έτους.

...

Ἡ αὔξηση τού ρυθμού διαλύσεων τών μεγάλων δεξαμενοπλοίων τής πρώτης και δευτέρας γενεάς είναι κατά τούς ειδήμονες ή μόνη λύση γιά τήν έξισορρόπηση τής αγοράς.

Στόχος τών ιδιοκτητών ή διάλυσις 20 έκατομ. τον. d.w. κατά τό τρέχον έτος ἐναντί 14 έκατομ. τον. d.w. τού 1981.

...

Ἡ "ΕΞ" έπωλησε τήν περασμένη έβδομάδα τέσσερα VLCC κατασκευής μεταξύ 1970-72 ἐναντί συνολικού ποσού 17,5 έκατομ. δολλαρίων σέ διαλυτάς τής Ταϊβάν και τής Κορέας, ποσό πού άντιπροσωπεύει τιμή μεταξύ δολλαρίων 115,50 - 117,90 ἀνά τόν. νον.

...

Κατά τούς ναυλομεσίτες Ε.Α. Γκίμπουν τού Λονδίνου, ή έπικειμενη διαπλάτυνση τής διώρυγας τού Σουέζ γιά έμφορτα τάνκερς τών 260.000 τον. d.w. θά έπιτείνει τήν κρίση στά δεξαμενόπλοια λόγω τής συντομεύσεως τής ροής πετρελαίου στή Δύση. Οι ίδιοι μεσίτες ύποστηρίζουν ότι ἀπό τά σούπερ τάνκερς ή μόνη κατηγορία πού μπορεί νά άντιμετωπίσει τήν κρίση είναι τά πολύ σύγχρονα σκάφη τών 250.000 τον. d.w. τά όποια είναι έξοπλισμένα μέ ολες τής σύγχρονες τεχνολογικές έφαρμογές.

...

Κατά τήν σύνοδο τών 41 κρατών-μελών τής Ίντερνάσιοναλ Γκάζ Γιούνιον» ἀνεκοινώθη ότι τά παγκόσμια άποθέματα φυσικών αερίων έπαρκον νά καλύψουν τήν ζήτηση γιά τά έπομενα 170 χρόνια.

...

Αὔξηση κατά 20% έμφανιζεται στόν ρυθ-

μό παροπλισμών τού παγκόσμιου στόλου κατά τόν Μάρτιο. Σέ 640 έφθασαν τά παροπλισμένα πλοια 18,9 έκατομ. τον. γκρός εναντί 565 πλοιών 15,7 έκατομ. τον. γκρός κατά τά μέσα Φεβρουαρίου.

...

Ὑπερπροσφορά χωρητικότηος παρατηρεῖται πλέον και στά κοντείνερόπλοια. Παρά τήν προοδευτική αὔξηση τού δύκου τών φορτίων πού διακινούνται μέ έμπορευματοκιβώτια ἐναντί τών συμβατικών πλοιών, ή νεοναυπήγητη χωρητικότης ύπερκαλύπτει σήμερα τήν ζήτηση.

...

Ο παγετός δημιουργεί προβλήματα στόν διαυλο τού Σαίντ Λόρεντ. Κατά τούς Καναδούς λόγω τής ζημίας στό παγοθραυστικό «Louis St. Laurent» ὁ διαυλος θά είναι στή διάθεση τής ναυσιπλοίας ἀπό τίς 13 Απρίλιού.

...

Ἐργατικές διενέξεις δημιουργούν καθυστέρηση στόν ρυθμό έξαγωγής δημητριακών ἀπό τήν Αυστραλία. Κατά μέσο όρου οι μηνιάιες έξαγωγές περιορίστηκαν στόν 900.000 τόνους ἐνώ οι άρχικοι στόχοι ἀνέφεραν 1,5 έκατομ. τόνους. Ἡδη πιθανόν νά δημιουργηθούν προβλήματα στήν ποσότητα τού 1 έκατομ. τον. πού ύπάρχει ύποχρέωση έξαγωγής πρός τήν Σοβιετική "Ενωση τόν Απρίλιο ἐνώ έκκρεμούν 750.000 τον. δημητριακών γιά τούς Ινδούς.

...

Οι συνολικές ποσότητες δημητριακών, οι οποίες θά έξαχθούν ἀπό τής Ήνωμένες Πολιτείες πρός τήν Σοβιετική "Ενωση μέχρι τού Ιουλίου 1982 ύπολογίζονται σέ 43 έκατομ. τόνους.

Ἀντιθέτως, οι είσαγωγές τών Κινέζων οι οποίοι έλπιζουν σέ μία καλύτερη έσοδεια, θά περιορισθούν στούς 13,5 έκατομ. τόνους περίπου μέ κυριότερους προμηθευτές

τήν Αμερική, Αργεντινή και Αυστραλία.

...

Οι έξαγωγές γαιανθράκων ἀπό τής Ήνωμένες Πολιτείες πρός τής χώρες τής ΕΟΚ θά μειωθούν κατά 4,5 έκατομ. τόνους τό 1982 λόγω τών ύφισταμένων στήν Εύρωπη ἀποθέμάτων και τής έπαναληψεως τών έξαγωγών ἀπό τήν Πολωνία.

...

Πάγωμα τών είσαγωγών τής Νιγηρίας σέ έφαρμογή ἀπό 24 Μαρτίου. Η Κεντρική Τράπεζα σταμάτησε τήν έκδοση πιστώσεων και τήν έγκριση είσαγωγών.

...

Κατά τής πρόσφατες ουζητήσεις στή Μόσχα οι Σοβιετικοί ἀπεδέχθησαν νά μειώσουν κατά 30% τόν δύκο τών διακινουμένων μέ ρωσικά πλοια φορτίων ζάχαρης ἀπό τήν Κεντρική Αμερική πρός τήν Εύρωπη και κατά 10% τών φορτίων ἀπό τήν Εύρωπη πρός τά κράτη τής Αφρικής. Οι άποφάσεις αύτες είναι εύοιωνες γιά τό μέλλον τών άνεξάρτητων Εύρωπαιών έφοπλιστών πού γιά πρώτη φορά βλέπουν νά μειώνεται η ουσιετική παρουσία στόν στίβο τών ναυτιλιακών μεταφορών.

...

Πολύ περιορισμένες οι ἀνά τόν κόσμο παραγγελίες γιά νέες ναυπηγήσεις. Στήν Ιαπωνία μέχρι τά μέσα Φεβρουαρίου ἔδόθησαν παραγγελίες γιά έπτα μόνον πλοια χωρητικότητας 169.200 τον. d.w.

...

Δύο ἀπό τά πλέον σύγχρονα μπάλκ κάριερ περιέθουσ «Πάναμαξ» ναυπηγήσεως τού 1981, έφοδιασμένα μέ μηχανές χαμηλής καταναλώσεως έπωλήθησαν ἀπό τήν νορβηγική έταιρια «Kosmos» στήν τιμή τών 35 έκατομμυρίων δολλαρίων en bloc.

...

Ἡ Αμερικανική «Μαριτάιμ Κομμίσιον» παρεχώρησε τήν έγκρισή τής γιά τήν λειτουργία τακτικής γραμμής μεταξύ Ανατολικής Ασίας και Αμερικανικών λιμένων τού Ατλαντικού και Ειρηνικού σέ κονσόρτσιο μετρών άλλοδαπών ναυτιλιακών έταιριών, τών οποίων τά πλοια θά φέρουν σημαίες εύκολιας.

Οι τρείς έταιριες οι οποίες έχουν προγραμματίσει τήν λειτουργία τής γραμμής μέ 18 σκάφη είναι ή «Οθερσήζ Οριεντ Κοντέινερ Λάιν», ή «Νέπτιουν Οριεντ Λάινς» μέ 5 σκάφη και ή «Κορέα Σιππιγκ Κορπορέισον» μέ έτερα πέντε.

Στό κονσόρτσιο μέ 60 ή μερών νά έπληρωσει τής προϋποθέσεις τής «Μαριτάιμ Κομμίσιον», μεταξύ τών οποίων βασική είναι η ύποχρέωση νά τηρούν τούς δρους τής Κόνφερανς.

...

Κατά τόν Διευθυντή τού Ίντερνάσιοναλ Μαριτάιμ Μπρώ», τό όποιο άσχολείται μέ τήν πρόληψη τών ναυταπατών μόνον ή δημιουργία ένός τεραστίου συστήματος συγκεντρώσεως πληροφοριών σέ μία Τράπεζα Πληροφοριών δύναται νά ύποβοθήσει τήν πρόληψη και κατ' έπεκταση τήν τιμωρίαν τών άναμεμιγμένων σέ ναυταπάτες.



ΑΝΟΔΙΑ ΦΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

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

‘Η άλληλογραφία μας

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ

Κύριε Διευθυντά,

Απαντώντας σέ δημοσίευμα πού έγινε στό τεύχος της 15.2.1982 τού έγκριτου περιοδικού σας μέ τόν τίτλο «Κοινωνική Δικαιούνη γιά τους ναυτικούς μας σας πληροφορούμε, γιά την ένημέρωση και τού άνων στον πληροφορούμε».

1. Τό ζωηρό ένδιαφέρον και ή πρωταρχική σημασία πού αποδίδεται στόν τομέα της κοινωνικής προστασίας τών ναυτικών μας δέν άρκουν γιά την έπιλυση τών προβλημάτων τους. Ή άναγκη άναμόρφωσης τών βασικών συνταξιοδοτικών διατάξεων πού άφορούν τόν μηχανισμό ύπολογισμού και άναπροσαρμογής τών συντάξεων, έκτος από τίς τροποποιήσεις και συμπληρώσεις πού πρέπει νά γίνουν στίς ειδικώτερες διατάξεις τής νομοθεσίας τού NAT, τό πλήθος τών αίτημάτων πού έχουν ύποβληθεί και τών προβλημάτων πού έχουν δημιουργηθεί σε συνδυασμό και μέ τίς δυνατότητες πού ύπάρχουν, άπαιτον προσεκτική και σφαιρική άντιμετώπιση τού θέματος, δόλα δέ αύτά χρειάζονται τόν άναλογο χρόνο. Μόνο έτσι θά έπιτευχθούν λύσεις άποτελεσματικές και αυνεπείς πού θά ίκανοποιούν όμμετρα δλους τούς ναυτικών και συνταξιούχους και θά έξασφαλίζουν τήν ομαλή λειτουργία τού άσφαλιστικού φορέα και τήν προστασία τών συμφερόντων του.

2. Σ’ αύτά τά πλαίσια έντάσσεται και ή μελέτη τού θέματος έπεκτασης τού θεσμού τής άσφαλιστικής προστασίας και σέ άλλες κατηγορίες ναυτικών, πού δέν καλύφθηκαν από τόν νόμο 1085/80. Σύμφωνα μέ τό νόμο αύτό, γιά νά χορηγηθεί σύνταξη, σάν έλάχιστη άσφαλιστική προστασία, άπαιτείται θαλάσσια ύπηρεσία πέντε τουλάχιστον έτών και νά έχει άποκτηθεί σέ χρονικό διάστημα πού δέν μπορεί νά είναι μεγαλύτερο από τό τριπλάσιο τής ύπηρεσίας αύτής. Έτσι, έχουν άποκλεισθεί ναυτικοί μέ ύπηρεσία μεγαλύτερη τών πέντε έτών γιατί δέν έχουν τήν δεύτερη προϋπόθεση.

3. Η σύνταξη τής οικογένειας τού άσφαλισμένου ή συνταξιούχου ναυτικού άρχιζει από τήν πρώτη τού μήνα πού άκολουθεί τήν ύποβολή αίτησης γιά συνταξιοδότηση. Αύτό δρισε ο N. 1085/80 καθιστώντας δυσμενέστερη τήν μεταχείριση τών οικογενειών τών άσφαλισμένων και συνταξιούχων ναυτικών. Γιά τήν άποκατάσταση τής άδικιας αύτής πού καθιέρωσε ο N. 1085/80 στίς περιπτώσεις θανάτου τού δικαιοπάροχου άσφαλισμένου ή συνταξιούχου ναυτικού, θά περι-

ληφθεί σχετική διάταξη στό πρώτο νομοσχέδιο γιά συνταξιοδοτικά θέματα τών ναυτικών.

4. Γιά τό NIEN τό μόνο πού μπορεί νά παρατηρηθεί τώρα είναι ότι θά καταβληθεί κάθε προσπάθεια γιά τήν άπειροκτή και έπισπευση τού έργου και τήν περιφρούρηση τών συμφερόντων τού Οίκου Ναύτη και τών άσφαλισμένων του.

5. Ως πρός τό άναφερόμενο στό δημοσίευμά σας, δι το δηλαδή πρέπει νά σταματήσει ή νομοθετημένη ή δχι λεηλασία τών χρημάτων τών ναυτικών μας, σας πληροφορούμε ότι είναι γνωστή ή θέση τής Κυβερνήσης μας άπεναντι στά προβλήματα τών έργαζομενών, στούς όποιους περιλαμβάνονται και οι ναυτικοί μας. Έχουμε τήν γνώμη — και νομίζουμε ότι οι καθημερινές πράξεις μας τήν δικαιολογούν — δχι, άνεξάρτητα από τίς υποκειμενικές έκτιμησεις, πού μπορεί νά παρουσιάζουν διακυμάνσεις και διαφοροποιήσεις, δέν μπορούν νά ύπάρχουν άμφιβολίες γιά τήν άληθεια τών προθέσεων άλλα και τών ένεργειών μας.

Μέ τιμή
ΣΤΑΘΗΣ ΓΙΩΤΑΣ
Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

Πειραιάς, 19.3.82

ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΚΕΡΔΟΦΟΡΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Απαντώντας σέ σχόλιο πού έγινε στό έγκριτο περιοδικό σας (τεύχος της 1.12.1981) σάς γνωρίζουμε, γιά τήν ένημέρωση και τών άναγνωστών σας, τά άκολουθα:

1. Οι ζημιές που προκλήθηκαν στά όχηματα πού μεταφέρονται μέ τό Ε/Γ - Ο/Γ «ΕΛ. ΓΚΡΕΚΟ» και τά όποια δχως διαπιστώθηκε σίχαν κατάλληλα έχμασθε, προκλήθηκαν από τήν μεγάλη θαλασσοταραχή πού συνάντησε τό πλοϊο στήν περιοχή Λευκάδας και τίς κλίσεις πού έλαβε από αύτή τήν στιγμή άλλαγής κατεύθυνσης, πρός τήν Πάτρα, στό υψος τής Λευκάδας.

2. «Οσον άφορά τούς ναύλους μεταφοράς έπιβατών και έμπορευμάτων μεταξύ έλληνικών λιμένων, αύτοί καθορίζονται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τού άρθρου 178 τού ΚΔΝΔ μέ άποφαση τού Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη τής Γνωμοδο-

τικής Έπιτροπής Άκτοπλοικών Συγκοινωνιών. Τά έγκρινόμενα κατά τήν παραπάνω διαδικασία ναυλολόγια είναι ύποχρεωτικά και άπαγορεύεται κάθε άλλη συμφωνία μεταξύ τών ένδιαφερομένων πλοιοκτητών γιά φημότερους ή χαμηλότερους ναύλους.

3. Οι ναύλοι μεταξύ τών λιμένων έσωτεροι και έξωτεροι καθορίζονται έλευθερά από τούς πλοιοκτητές και έξαρτωνται, δχως είναι φυσικό, από τίς άνταγωνιστικές τάσεις πού έπικρατούν στήν άγορά τών ναύλων.

4. Οι ναύλοι μεταξύ τών λιμένων τού έσωτερού δέν καθορίζονται μόνο μέ βάση τήν μιλιομετρική άποσταση, άλλα λαμβάνονται ύπόψη και άλλα κριτήρια πού άντικειμενικά διαφέρουν μεταξύ τους κατά κατηγορίες πλοίων και κατά δρομολογιακή γραμμή, μέ συνέπεια νά άλλοιώνται τό συνολικό ποσοστό τό έπιβάρυνσης κάθε κατηγορίας άκτοπλοικών πλοίων.

5. Τέλος, τό καθεστώς τών έπιδοτήσεων τών Ε/Γ άκτοπλοικών πλοίων καταργήθηκε από τό 1.1.1981 και οι τιμές τών ναύλων άναπροσαρμόζονται κατά τρόπο πού νά καλύπτεται τό κόστος έκμετάλλευσης τών πλοίων τής παραπάνω κατηγορίας.

Μέ τιμή
ΣΤΑΘΗΣ ΓΙΩΤΑΣ

Πειραιάς, 11.3.1982

Σημ. Συντ.: Θεωρούμε ότι μερικές παρατηρήσεις είναι άπαραίτητες στήν έπιστολή τού κ. Υπουργού:

Πρώτο, θέλουμε νά έλπιζομε ότι οι ύποθεσεις μέ τίς όποιες άσχολείται τό ΥΕΝ πρωθυόνται μέ ταχύτερο ρυθμό από αύτον πού άκολουθηθήκε γιά τήν άποστολή τής δημοσιευμένης άνωτέρω έπιστολής, έκτος από ή καθυστέρηση άποτελεί τακτική κώντα νά περνά ή έπικαιρότητα και νά λημονούνται τό έκστοτο δημιουργόμενα θέματα.

Δεύτερο, δέν έξηγονται τά κριτήρια μέ τά όποια καθορίζεται τό ναυλολόγιο — δέν άμφισβητούμε ότι γίνεται βάσει νόμου — δηλαδή πώς είναι δυνατόν νά ύπάρχει τέτοια διαφορά ναύλων μεταξύ τών δύο γραμμών. Έπαναλαμβάνομε ότι κάποιοι κορδεύουσαν κάποιον, σέ τελευταία άναλυση τό έλληνικό λαό.

Τρίτο, γνωρίζομε ότι ή έπιδοτηση τών καυσίμων καταργήθηκε από τήν 1.1.81 και τό έρωτημα δέν ήταν αύτο άλλα έναν έπιτρέπεται ή βαρύτατα φορολογύμενος έλληνικός λαός νά έπιδετει κερδοφόρες έπιχειρήσεις.

Σ’ αύτά τά δύο έρωτημα περιμένουμε όπωντη ση.

Τέταρτο, δεχόμεθα τήν διαβεβαίωση τού κ. Υπουργού ότι τά όχηματα στό «ΕΛ Γκρέκο» είχαν έχμασθε κατάλληλα και κανονικά κατά τό συγκεκριμένο ταξίδι τού πλοίου. Δέν δίδεται δρώς άπαντηση έναν από τήν μετατόπιση τών όχημάτων από τήν θαλασσοταραχή ύπηρξε κίνδυνος γιά τό σκάφος. Έν πάση περιπτώσει τό ύπουργειο ένων δίδει στή δημιουργία πολύ άπλούστερα περιστατικά, γιατί άπεκριψε αύτό τό συγκεκριμένο;



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

Η ΙΣΟΤΙΜΙΑ ΤΗΣ ΔΡΑΧΜΗΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Κύριοι,

Κατ’ άρχας συμφωνώ μέ τό κύριον άρθρον σας τού τεύχους τής 1ης Μαρτίου 1982, άλλα πιστεύω ότι τό θέμα τής διαμορφώσεως τής ναυτιλιακής πολιτικής διά νά παραμείνη τό ύπό Έλληνικήν σημαίαν πλοίων συναγωνιστών δέν έγκειται μόνον εις τήν χρησιμοποίησην άλλοδαπων εις τάς κατωτέρας θέσεις μέ ειδικάς διακρατικάς συμφωνίας και άναλογα μισθολόγια.

Πιστεύω ότι έξ ίσου βασική είναι ή δια-

μόρφωσις όρθης νομιματικής πολιτικής διότι μέ τόν φοβερόν μόνιμον πλέον πληθωρισμόν της Έλληνικής οικονομίας και τήν κατ' άρχας θεμιτήν κοινωνικώς θέσιν νά άναπροσαρμόζωνται τά ημερομίσθια πρός κάλυψιν τού πληθωρισμού, έσον ταυτοχρόνως δέν ύποτιμάται κατά τόν ίδιον περίπου λόγο ή άξια τού έθνικου νομίσματος, τό ύπο Έλληνικήν σημαίαν πλοϊον δέν θά είναι ποτέ πλέον οικονομικώς άνταγωνίσμον.

Ο έν Έλλαδι πληθωρισμός τό 1981 ήτο τής τάξεως τού 25%, ένω ό πληθωρισμός της Δ. Γερμανίας ήτο τής τάξεως τού 7%. Παρά ταῦτα, ή δραχμή ύπειτιμήθη έν σχέσει μέ τό μάρκον μόνο 6% περίπου. "Ας σημειωθή στή τό Βέλγιον μέ πληθωρισμόν 8% τά τελευταῖα δύο χρόνια ύπειτιμησε τό νόμισμά του έν σχέσει μέ τό μάρκον, 8,5% ήδη.

Αι αύξησιες πού έδόθησαν εις δραχμάς διά νά μήν διαβρωθή άπό τόν πληθωρισμόν τό εισόδημα τών ναυτεργατών ήσαν 20% περίπου, ένω αί άνάλογοι αύξησεις εις τήν Γερμανίαν ήσαν τής τάξεως τού 5%. Αύτό σημαίνει ότι τό κόστος τού "Έλληνος ναυτεργάτου, ύπολογιζόμενον εις άποπληθωρισμένα μάρκα, ηδηθή κατά 7% περίπου ένω τού Γερμανού έμειωθη κατά 2% περίπου. Μέ άλλα λόγια ηδηθή σημαντικώς τό πραγματικόν κόστος έπανδρώσεως τού πλοίου εις άποπληθωρισμένον συνάλλαγμα μόνον και μόνον έπειδή ή πολιτική τής κυβερνήσεως είναι νά διατηρή ύψηλήν πλασματικήν ισοτιμίαν τής δραχμής.

"Η Έλληνική Ναυτιλία έργαζεται εις διε-

θνή στίβον άνταγωνισμού, άνευ ούδεμιας προστασίας ή έπιδοτήσεως. Ή άνταγωνιστής της είναι καθαρώς θέμα κόστους λειτουργίας τού πλοίου, δησι τό κόστος έπανδρώσεως άντιπροσωπεύει περίπου τό ήμισου τού κόστους λειτουργίας ένός Έλληνικού πλοίου.

"Εφ' δοσον ή Έλλας ύποφέρει άπό αύτόν τού άσυγκράτητον πληθωρισμόν και έφ' δοσον τό κράτος δέν άφηση τό έθνικον νόμισμα νά εύρη τήν πραγματικήν του ισοτιμίαν διακινούμενον έλευθέρως εις τάς ένας χρηματαγοράς και συνεχίστη τήν στηρίξειν του σέ πλασματικά έπιπεδα, ή Έλληνική Ναυτιλία δέν θά δυνηθή νά είναι άνταγωνίσμος.

Συμφέρον τής Έλλαδος είναι νά έχη ναυτιλίαν δχι μόνον διά τούς έργαζομένους εις αύτην και περί αύτην, άλλα και διά νά συνεχίσουν νά εισέρουν τά έσοδα εις τά ταμεία συντάξεως και λοιπών παροχών τών εύδοκιμως ύπηρετησάντων αύτήν εις τό παρελθόν. Διά νά υπάρχη δμως αύτή ή ναυτιλία πρέπει νά είναι άνταγωνίσμος.

"Άλλοις λόγοις, ή ρεαλιστική ισοτιμία τής δραχμής είναι κατ' έμε τό δεύτερον οιβαρόν σκέλος τής άνταγωνιστικότητος τού ύπο Έλληνικήν σημαίαν πλοίου.

Τά μέτρα πρέπει νά ληφθούν έγκαιρως, διότι έάν άρχιση ή έκποίησης τού ύπο Έλληνικήν σημαίαν στόλου ή έπαναδημιουργίας του θά είναι άργη και άμφισβητήσιμος παρ' δλα τά πιθανώς πολύ μεγάλα μελλοντικά κίνητρα, πού θά άναγκασθή νά δώση τό κρά-

τος.

"Εν κατακλειδι, τό κράτος όφειλε νά σταθμίση έάν συμφέρη τήν Έθνικήν οικονομίαν περισσότερον ποσοστόν τού «κάτι» (ώς προτείνεται άπό τούς ναυτιλιακούς παράγοντας) άντι τού δλου τού «τίποτε» (πού θά είναι τό άποτέλεσμα τής μέχρι τούδε πολιτικής) και νά λάβη τάς καταλλήλους ύποφάσεις.

Μετά τιμής
Γ.Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

Αθήναι, 20 Μαρτίου 1981

Ο «ΓΝΗΣΙΟΣ ΔΕΣΜΟΣ»

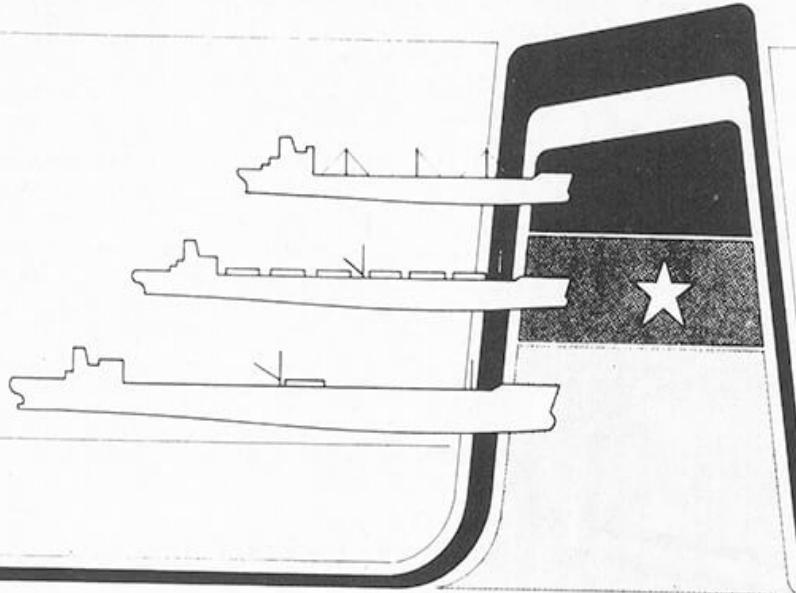
Κύριε Κωττάκη,

Μέ ιδιαιτέρων εύχαριστηιν παρακολουθώ τήν άρθρογραφίαν σας, ιδιαιτέρως αύτήν τού μηνός Δεκεμβρίου (1981). Δέν υπάρχει «γνήσιος δεσμός» σήμερα. Πολύ φοβούμαι ότι οιαδήποτε δημοκρατική κυβέρνησης έπιθυμει είλικρινώς νά χαράξη έθνικήν ναυτιλιακήν πολιτικήν πρέπει νά άναγνωρίσει τό ώς άνω γεγονός.

Μέ ιδιαιτέρων έκτιμησιν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ

Λονδίνον, Φεβρουάριος 1982

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



‘Ο λιμήν του Πειραιώς

Η κίνηση του λιμένος τό 1981

Μειωμένη ήταν ή εμπορευματική κίνηση του λιμένος Πειραιώς τό 1981, σέ σύγκριση μέ το προηγούμενο έτος, καθώς και οι κατάπλοι, ένων οι διακινηθέντες έπιβάτες ήταν περισσότεροι, άλλα και ή καταπλεύσασα καθαρά χωρητικότητα μεγαλύτερη.

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία τής άρμοδιας υπηρεσίας του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς οι κατάπλοι τό 1981 έμφανιζονται λιγότεροι κατά 1,33% σέ σύγκριση μέ έκεινη τού 1980, ή χωρητικότητα μεγαλύτερη κατά 6,77%, τά φορτοεκφορτωθέντα έμπορευματα ήταν λιγότερα κατά 3% και οι διακινηθέντες έπιβάτες περισσότεροι κατά 3,29%.

Περισσότερα ήταν και τά φορτοεκφορτωθέντα κοντέινερς κατά 11,3% και τά διακινηθέντα έντος αύτῶν έμπορευματα κατά 14%.

Αναλυτικότερα ή κίνηση τού Πειραιϊκού λιμένος τό 1981, σέ σχέση μέ τό 1980 έμφανιζεται ως έξης:

a. Κατάπλοι: Κατέπλευσαν 24.243 πλοία, καθαράς χωρητικότητας 41.025.514 κόρων, έναντι 24.570 πλοίων, μέ χωρητικότητα 38.425.624 κόρων.

β. Έμπορευματική:

Φορτοεκφορτώθηκαν 9.795.075 τόννοι έμπορευμάτων, έναντι 10.098.761 τόννων. Από τήν κίνηση τού 1981 διακινήθηκαν 1.511.410 τόννοι σέ 183.870 κοντέινερς, έναντι 1.325.525 τόννων σέ 165.115 κοντέινερς.

Θά πρέπει νά σημειωθεῖ ίτι στήν παραπάνω έμπορευματική κίνηση δέν συμπεριλαμβάνονται και 4.468.883 τον. πετρελαιοειδών τού 1981 και 6.002.735 τόν. τού 1980.

γ. Έπιβατική:

Οι διακινηθέντες άπό το λιμάνι έπιβάτες έφτασαν τά 5.323.569 άτομα (έξωτερικού 517.709 και έσωτερικού 4.805.860), έναντι

5.153.965 (έξωτερικού 570.824 και έσωτερικού 4.583.141).

Η κίνηση του Δεκεμβρίου

Ειδικότερα ή κίνηση τού λιμένος τόν περασμένο Δεκέμβριο, σέ σύγκριση μέ τήν κίνηση τού Δεκεμβρίου 1980 έμφανιζεται ως άκολουθως:

a. Ναυτιλιακή:

— Κατέπλευσαν 1.320 πλοία, καθαράς χωρητικότητας 2.611.606 κόρων, έναντι 1.259 πλοίων μέ χωρητικότητα 2.325.622 κόρων ητοι οι κατάπλοι ήταν περισσότεροι κατά 4,85% και ή χωρητικότητα μεγαλύτερη κατά 12,30%.

— Δεξαμενίστηκαν στίς τέσσερις δεξαμενές τού Ο.Λ.Π. 44 πλοία, κ.ο.χ. 231.707, έναντι 46 πλοίων, κ.ο.χ. 221.216. Σημειώθηκε κάμψη 4,3% στούς δεξαμενίσμους και 4,75% στήν χωρητικότητα.

— Επισκευάστηκαν στή λιμενική περιοχή 60 πλοία, μέ ολική χωρητικότητα 652.655 κόρων, έναντι 76 πλοίων κ.ο.χ. 593.203.

— Ύδροδοτήθηκαν πλοία και άλλα πλωτά μέσα μέ 52.827 κυβ. μέτρα νερό, έναντι 71.229 κυβ. μέτρων.

β. Έμπορευματική:

Φορτοεκφορτώθηκαν 792.054 τόννοι έμπορευμάτων, έναντι 853.403 τόν., ητοι σημειώθηκε κάμψη κατά 7,18%. Από τήν κίνηση τού περασμένου Δεκεμβρίου 134.808 τόννοι διακινήθηκαν σέ 16.176 κοντέινερς, ένων τού Δεκεμβρίου 1980 ήταν 119.217 τόν. σέ 12.792 κοντέινερς.

γ. Έπιβατική:

Διακινήθηκαν άπό το λιμάνι 153.409 έπιβάτες (έξωτερικού 13.591 και έσωτερικού 139.818), έναντι 141.327 έπιβατών (έξωτερικού 12.323 και έσωτερικού 129.004), ητοι σημειώθηκε αύξηση κατά 8,55%.

Παραμονή πλοίων σέ κρηπιδώματα

Παρατάθηκε ο χρόνος παραμνής στά έπισκευαστικά κρηπιδώματα τού λιμένος Πειραιώς τέων κατωτέρω πλοίων:

— Τού έχηματαγωγού-έπιβατηγού «Αιγαίο» άπό τίς 17 έως τίς 31 Μαρτίου.

— Τού έχηματαγωγού-έπιβατηγού «Ικαρος» έπι δεκαήμερο, ητοι μέχρι τίς 31 Μαρτίου.

— Τού έχηματαγωγού-έπιβατηγού «Σαντορίνη» άπό 14 Μαρτίου έως τίς 12 Απριλίου.

— Τού έπιβατηγού «ILLIRIA» άπό τίς 25 Μαρτίου έως τίς 30 Απριλίου.

— Τού φορτηγού πλοίου «SKAGERAK» άπό τίς 28 Μαρτίου έως τίς 26 Μαΐου.

Όφειλές ναυπηγείου

Ματαώθηκε άπό τόν Ο.Λ.Π. τό πρόγραμμα πλειστηριασμού τού ναυπηγείου (άκινήτου) τής Ο.Ε. Γκούμας Ήλιας και Υίος και ή όφειλή της πρός τόν Όργανισμό διακανονίζεται ως έξης:

— Αμεση καταβολή 100.000 δρχ.

— Καταβολή μηνιαίων δόσεων έκ 50.000 δρχ. ή κάθε μία μέχρι τό τέλος τού 1982.

— Τό ύπόλοιπο μέ έφ' άπαξ καταβολή στήν άρχη τού 1983 ή τό πολύ μέ δόσεις μέχρι τό τέλος τού 1983.

— Ανελλιπής καταβολή και τών τρεχόντων μισθωμάτων τής έταιρίας πρός τόν Ο.Λ.Π.

Έφ' άσον ή άνωτέρω έταιρία μετά άπό ένα τρίμηνο δέν είναι συνέπής στής ύποχρεώσεις της πρός τόν Όργανισμό, τότε θ' Ο.Λ.Π. θά προχωρήσει στή διαδικασία τού πλειστηριασμού τού άκινήτου της.

Πιστώσεις γιά έργα

Κονδύλια, συνολικού ύψους 23.109.000 δρχ. έγκριθηκαν άπό τόν Ο.Λ.Π. γιά τήν πληρωμή διαφόρων έργων, πού κατασκευάστηκαν στό λιμάνι.

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

SOUTH AFRICA

GREECE – PIRAEUS

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

JOHN DRAISCO

WE SPECIALIZE IN
INSTALLATION OF
INCREDIBLE

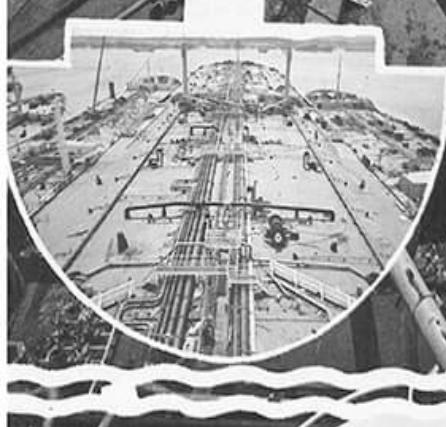
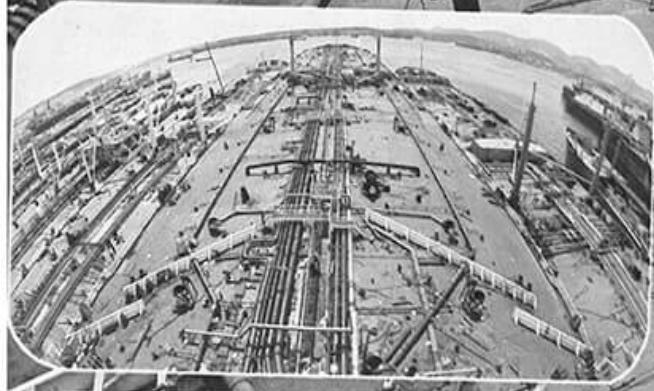
Ships that have been thus
equipped by us up to now
are the following:

- IRENES LEMOS - 250000 DWT
- MICHAEL LEMOS 250000 DWT
- ALAHEUS 93700 DWT
- HARMONIC 85000 DWT
- IONIC 85000 DWT
- LACONIC 65000 DWT

General Ship Repairs

GENERAL REPAIRS
ZONE PIRAEUS
TEL AVV 01-20412

4410017



'Αποτελέσματα 'Απογραφής και Ναυτική 'Εκπαίδευση

Τά παρακάτω είναι οι προσωπικές άποψεις αυτών που τά γράφουν και δέν άποτελούν άποψεις της ύπηρεσίας.

Είναι γνωστό ότι μέ τη στατιστική μπορεί νά άποδειξεις θιδήποτε άν είσαι προκατειλημένος ή άν αναλύσεις τά στοιχεία πού έχεις μέ λάθος τρόπο. Στό τεύχος του Δεκέμβρη ένός περιοδικού, ο συντάκτης άρχιζει πιθανόν μέ άκριβή στοιχεία και στή συνέχεια, είτε άπο άγνοια τών στοιχειώδων κανόνων στατιστικής, είτε γιά ένα όρισμένο σκοπό, τά στοιχεία αύτά αναλύονται τελείως λανθασμένακάι τά συμπεράσματα πού προκύπτουν άπο τήν άναλυση αύτή δείχνουν μιά είκόνα τελείως διαφορετική άπο τήν πραγματικότητα. Στό συγκεκριμένο δημοσίευμα τά στοιχεία πού ύπάρχουν αναλύονται μέ τέτοιο τρόπο ώστε νά φαίνεται άτι τελικά ένας στούς τέσσερις άπο τούς άποφοίτους τών ΑΔΣΕΝ σταδιοδρομεί στή ναυτιλία. 'Επειδή ίσως τό 25% φάνηκε ύπερβολικά μεγάλο ποσοστό στό συντάκτη τού δρθρου, στό έπομενο τεύχος τό 25% γίνεται 8%. Μέ τόν τίτλο ΕΔΩ ΚΑΙ ΤΩΡΑ και μέ τήν άποκάλυψη ότι μόνο τό 8% τών μέχρι σήμερα άποφοίτησαντων άπο τίς Δημόσιες Σχολές σταδιοδρομούν τελικά στή ναυτιλία, ο συντάκτης τού δρθρου ζητά τήν έφαρμογή τής άλλαγής. Πώς και γιατί τό έσφαλμένο 25% συρρικνώθηκε στό πιό έσφαλμένο 8% είναι δύσκολο νά ξέγηγηθει. Στά σχόλια και τήν άναλυση τού έντυπου αύτού έχουμε νά παρατηρήσουμε τά παρακάτω:

Τά στοιχεία πού ύπάρχουν στόν πίνακα πού δημοσιεύεται άποδεικνύουν ότι μόνο τό 8% τών διπλωματούχων ναυτολογημένων άξιωματικών πρόερχονται άπο τίς ΑΔΣΕΝ. Τά στοιχεία αύτά δέ μάς λένε πόσοι άπο τούς 10.017 άξιωματικών πού δουλεύουν χωρίς διπλωμα είναι άποφοίτοι τών ΑΔΣΕΝ αναλαμβάνουν καθηκόντα Πλοιάρχου Γ' ή Μηχανικού Γ' προτού πάρουν τό διπλωμά τους και ότι τό μεγαλύτερο μέρος τών 10.017, δηλαδή 7.783 είναι Πλοιάρχοι Γ' και Μηχανικοί Γ' θά πρέπει νά ύπάρχει ένας μεγάλος άριθμός άπο αύτούς πού είναι άποφοίτοι ΑΔΣΕΝ. Τά στοιχεία αύτά δέ μάς λένε πόσοι άπο τούς 2.955 άξιωματικών και δοκίμους πού δουλεύουν στά 468 πλοία Έλληνικής πλοιοκτησίας με έναν σημαία συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ είναι άποφοίτοι τών ΑΔΣΕΝ. Δέ μάς λένε πόσοι άξιωματικοί ύπηρετούν στίς ύπηρεσίες τού YEN και ειδικότερα στή ναυτική έκπαίδευση και πόσοι άπο αύτούς είναι άπο τίς ΑΔΣΕΝ. Δέ δείχνουν πόσοι Άρχιπλοιάρχοι, Άρχιμηχανικοί κ.λ.π. πού δουλεύουν σέ ναυτιλιακές έπιχειρήσεις είναι άποφοίτοι ΑΔΣΕΝ. Δέ δείχνουν πόσοι δοκίμους πλοιάρχοι, δοκίμους, μηχανικοί κ.λ.π. είναι άποφοίτοι ΑΔΣΕΝ και δέν έχουν τήν ύπηρεσία πού χρειάζεται γιά νά πάρουν τό διπλωμά τους.

"Αν κάτι άποδεικνύεται χωρίς νά πορεί νά άμφισθητείται άπο τά στοιχεία τού έν λόγω έντυπου είναι τό ότι οι κανόνες περί συνθέσεως πληρωμάτων παραβιάστηκαν 10.017 φορές. "Ισως έκει πρέπει νά ζητήσουμε και μία άπο τίς αιτίες τών αύξημένων ναυτικών άτυχημάτων πού πλήττουν κάθε χρόνο τή ναυτιλία μας.

"Αλλά άφου πρόκειται γιά άναλυση στοιχείων, θά έπιχειρήσουμε και έμείς άναλυση τών στοιχείων πού διαθέτουμε. 'Άπο τήν άρχη δηλώνουμε ότι: ΔΕΝ ΕΧΟΥΜΕ ΟΛΑ ΤΑ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΦΘΑΣΟΥΜΕ ΣΕ ΑΚΡΙΒΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ, και ότι είμαστε άναγκασμένοι νά κάνουμε όρισμένες παραδοχές σού τό δυνατό πιό κοντά στήν πραγματικότητα.

1. Παραδεχόμαστε σά σωστό τόν άριθμό άποφοίτων ΑΔΣΕΝ 1970-1980 τούς 5.087.

2. Σέ αύτούς πρέπει νά προστεθούν 600 άκόμα πού είναι άποφοίτοι τού 1979, γιατί ή άπογραφή γίγνεται τό τέλος τού Μάη πού δέν είχαν άκόμα άποφοίτησει οι δοκίμοι τού 1980. Συνεπώς φθάνουμε τούς 5.687.

3. 'Από αύτούς πρέπει νά άφαιρεθούν περίπου 1.200 δοκίμοι πού ύπηρετούν στό στρατό. Δηλαδή 5.687 - 1.200 = 4.487.

Συμπέρασμα: 'Από τούς άποφοίτους τών ΑΔΣΕΝ τών έτών 1970 - 1980 είχαν τήν δυνατότητα νά ναυτολογηθούν περίπου 4.487 τήν 31.5.1980.

4. 'Αναφερόμαστε στήν "Έκδοση τού YEN. 'Αποτελέσματα άπογραφής ναυτεργατικού δυναμικού τής 31.5.80. Πίνακας 17. "Έλληνες και Κύπριοι ναυτικοί πού ύπηρετούσαν τήν 31.5.80 σέ 'Ελληνικά και 'Έλληνόκτητα πλοία ένης σημαίας συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ και είχαν άποφοίτησει άπο ΑΔΣΕΝ, κατά ειδικότητα ναυτολογησεως: Σύνολο 2.004.

5. Δεδομένου ότι γιά νά φθασει ο άποφοίτος ΑΔΣΕΝ στό βαθμό τού Πλοιάρχου Α' και τού Μηχανικού Α' πρέπει νά περάσουν δέκα περίπου χρόνια, παραδεχόμαστε ότι οι άποφοίτοι ΑΔΣΕΝ πού ύπάρχουν στούς 339 πλοιάρχους Α' και στούς 99 Μηχανικούς Α' πού περιλαμβάνονται στόν πίνακα προέρχονται άπο σειρές πρίν τό 1980 και τούς άφαιρούμε άπο τόν παραπάνω άριθμό. Συνεπώς: 2.004 - 339 - 99 = 1.566 Ναυτολογημένοι άποφοίτοι ΑΔΣΕΝ προερχόμενοι άπο τίς σειρές 1970 μέχρι 1979.

6. Δεδομένου ότι ο ναυτικός έργαζεται σήμερα περίπου 8 μήνες τό χρόνο και έκεινοράζεται τούς ύπόλοιπους, έχουμε στούς δύο ναυτικούς πού είναι οι ναυτολογημένοι έναν έπαγγελματία ναυτικό πού έκεινοράζεται. Συνεπώς 1.566: 2 = 783 άποφοίτους ΑΔΣΕΝ έπαγγελματίες ναυτικούς πού τήν 31.5.1980 δέν ήταν ναυτολογημένοι λόγω άδειας.

7. Σύνολο άποφοίτων ΑΔΣΕΝ 1970 - 1980 πού άσκουν τό ναυτικό έπάγγελμα τήν 31.5.80 1.566 + 783 = 2.349.

Σύνολο άποφοίτων ΑΔΣΕΝ 1970 - 1979 πού είχαν τήν δυνατότητα νά ναυτολογηθούν τήν 31.5.79 4.487.

Ποσοστό άποφοίτων ΑΔΣΕΝ 1970 - 1979 πού άσκουν τό ναυτικό έπάγγελμα σέ σχέση με αύτούς πού είχαν τήν δυνατότητα νά ναυτολογηθούν 52%.

8. 'Όλα άπτα πολύ συντηρητικά, χωρίς νά ύπολογισθούν οι άποφοίτοι ΑΔΣΕΝ 1970 - 1979 πού άνήκουν στήν παρακάτω κατηγορίες:

α) Πλοία ύπο ένη σημαία.

β) Υπηρεσίες YEN.

γ) Ναυτιλιακά γραφεία.

δ) Άξιωματικοί Λ.Σ. προελεύσεως ΑΔΣΕΝ.

ε) Υποψήφιοι γιά δίπλωμα πλοιάρχου Β' τάξεως.

στ) Σπουδαστές ΚΕΣΕΝ γιά δίπλωμα Α'.

ζ) Φοιτητές σέ σχολές μετεκπαίδευσεως τού έξωτερικού.

9. 'Όπως δηλώσαμε και στήν άρχη, δέν έχουμε δλα τά στοιχεία πού χρειάζονται γιά άκριβή άποτελέσματα. Κάθε ζήμως καλόπι-

στος άναγνωστης πρέπει νά παραδεχθι. οτι ή παραπάνω άναλυση είναι πολύ πιο αμερόληπτη άπο τήν άναλυση τού έν λόγω έντυπου και ότι τό ποσοστό 52% είναι πού πιο κοντά στήν πραγματικότητα άπο τό 25% τού Δεκέμβρη και τό 8% τού Γενάρη.

10. 'Η διαρροή τού 48% (άν δέν είναι μικρότερη) είναι πολύ σημαντική γιά νά άγνοηθει, άλλα μπορεί νά άποδοθει στήν άρχη διαρροή τών δοκίμων πού μόλις άποφοίτησουν και γνωρίσουν λίγο τή θαλασσή Ζωή. έγκαταποίευν τή θαλασσα γιατί οι περισσότεροι δέν είναι άπο ναυτικές περιοχές και δέν έρουν τή θά αντιμετωπίσουν και κυριώς στήν τελική διαρροή φτασμένων στελεχών τής έμπορικής ναυτιλίας, πού έχοντας τήν αύξημένη θεωρητική και τεχνική κατάρτιση πού άπεκτησαν στή ΑΔΣΕΝ, βρίσκουν εύκολωτερα δουλειά σέ ναυτιλιακές έπιχειρήσεις. 'Η τελευταία αύτη κατηγορία δέν τροφοδοτει τήν παραοικονομία ή τή λαθρομετανάστευση (άλληθεια, έχει ποτέ σημειωθει κρούσμα δράπετου άποφοίτου ΑΔΣΕΝ;) δημιουργεί τό έν λόγω έντυπο άλλα την ύποδομή τής έμπορικής μας ναυτιλίας.

11. Τό ότι οι ναυτολογημένοι άποφοίτοι ΑΔΣΕΝ άποτελούν μόνο τό 8% τών ναυτολογημένων άξιωματικών ή τό 14% τών διπλωματούχων άξιωματικών δέν φανερώνει ότι οι άποφοίτοι τών ΑΔΣΕΝ δέν πάνε στή θαλασσα. Τά ποσοστά αυτά δείχνουν ότι οι άξιωματικοί πού προέρχονται άπο τίς ΑΔΣΕΝ είναι πολύ λιγότεροι άπο αυτούς πού προέρχονται άπο άλλες πηγές. Συγκεκριμένα, δέν δλοι οι 4.487 άποφοίτοι ΑΔΣΕΝ τών έτών 1970-1979 πού είχαν τήν δυνατότητα νά ναυτολογηθούν τήν 31.5.80, ήταν δλοι ναυτολογημένοι σάν άξιωματικούς θά ήταν μόλις 20%.

12. Τό ότι άπο τούς 701 διπλωματούχων πλοιάρχους Γ' και τούς 497 διπλωματούχων μηχανικούς Γ' οι προερχόμενοι άπο ΑΔΣΕΝ είναι 502 και 190 άντιστοιχα, δηλαδή ποσοστά 72% και 38%, δείχνει ότι τό μεγαλύτερο μέρος τών νέων διπλωματούχων άξιωματικών πρόερχεται άπο τίς ΑΔΣΕΝ και ότι ή διαρροή πρός τίς δουλειές τής στεριάς (ναυτιλιακές και μή) γίνεται άπο τούς άνωτερους βαθμούς. 'Άλλα αύτό δέ σημαίνει άποτυχία τών ΑΔΣΕΝ στό έργο τους, άλλα άποτυχία τών μέτρων γιά τήν παραμονή τών ναυτικών στό έπαγγέλμα.

Μπορούμε νά συνεχίσουμε άκόμα, άλλα μίζουμε δέ άπτα τά λίγα φθάνουν γιά νά διαλύσουν τούς μύθους και νά προβληματίσουν όρισμένους ναυτιλιακούς και μή κύκλους, πού βασίζουν τά συμπεράσματά τους και τίς ένέργειές τους σέ έπιφανειακές άναλυσεις στατιστικών στοιχείων.

Τέλος συμφωνούμε ότι χρειάζεται άλλαγή στό κύκλωμα τής ναυτικής έκπαίδευσης. 'Η άλλαγή αύτή θάπρεπε δώμας νά γίνει κατά τή γνώμη μας μέ τή βελτίωση τών έκπαιδευτικών προγραμμάτων και τόν έκσυγχρονισμό τών σχολών γιά νά μπορέσουμε νά παρακολουθήσουμε τή σημερινή και τή μελλοντική έξελιξη τής τεχνολογίας και δχι μέ μέτρα πού ύπαγορεύονται άπο τό στενά νοούμενο συμφέρον όρισμένων κύκλων και τά όποια μακροπρόθεσμα καταλήγουν σέ βάρος τής ναυτιλίας και τού έθνους γενικότερα.

Γ. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

Πλοιάρχος Α' Ε.Ν.

Διευθυντής Σπουδών ΑΔΣΕΝ

Νέας Μηχανιώνας

Γ. ΚΟΜΠΟΥΡΗΣ

Ναυπηγός Μηχανολόγος Ε.Μ.Π.

Καθηγητής ΑΔΣΕΝ Νέας Μηχανιώνας

Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία τώρα

Τοῦ Δρ. ΘΩΜΑ ΡΗΝΙΩΤΗ
Διδάκτορος Ιδιωτικής Οικονομίας
Πανεπιστημίου Κολωνίας

Στά πλαίσια τών περιοδικών σεμιναρίων που όργανώνει άπό μακρού ή Συντονιστική Έπιτροπή Πρωθήσεως τής Έλληνικής Οικονομίας όργανώθηκε στις άρχες Μαρτίου στις αιθουσες του ξενοδοχείου HOLIDAY INN στήν Αθήνα τετραήμερο σεμινάριο με θέμα «Η ΑΛΛΑΓΗ ΤΩΝ ΔΟΜΩΝ ΚΑΙ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ».

Η Συντονιστική Έπιτροπή τής Έλληνικής Οικονομίας δρᾶ άπό τό 1965 και προεδρεύεται άπό τόν καθηγητή του Ε.Μ.Π. κ. Σταύρο Κατράκη, πρόεδρος δέ τού επιστημονικού της συμβουλίου όπως έπισης και τού παρόντος σεμιναρίου είναι ο καθηγητής τού Πανεπιστημίου τού Βερολίνου, κ. Μάριος Νικολινάκος.

Στά πλαίσια τού σεμιναρίου έλαβαν χώρα εισηγήσεις γιά όλα τά βασικά θέματα στά πλαίσια τής σημερινής έλληνικής οικονομίκης πραγματικότητας τά όποια συνοδεύονταν με σχετικές ένδιαφέρουσες συζητήσεις.

Τήν εισήγηση γιά τήν Έλληνική Ναυτιλία τήν όποια δημοσιεύομε έκανε ο Δρ. Θωμάς Ρηνιώτης ιδιωτικού οικομολόγος τού Πανεπιστημίου τής Κολωνίας και πλοιοκτήτης, σε βάση στόχευσης τής πρακτικής άποτελεσματικότητας και μόνον, χωρίς ίδεολογικές δεσμεύσεις και δόγματα, γιά τό καλό τού έλληνικού Κράτους, τών ναυτικών και τής πλοιοκτησίας, πάντοτε λαμβάνοντας ύπ' ζήση τήν άπολυτοτήτα τής ίδιομορφίας τής έλληνικής ναυτιλιακής πραγματικότητας.

Τό σεμινάριο παρακολουθήθηκε άπό περίπου 150 άνωτέρα στελέχη διαφόρων έλληνικών έπιχειρήσεων και δημοσίων όργανων, κατέληξε δέ σε όρθιολογικά σταθμισμένα συμπεράσματα πού θά υποβληθούν άρμοδιως.

1. Είναι σαφές διτό τό 7ο σεμινάριο οικονομικής άναπτυξίας μπορεί μόνο νά έχει σάν βάση του τίς άλλαγές τών δωμάτων γιά μιά έπιτυχημένη οικονομική άναπτυξη και διτό τήν καθόλου θεωρία τής οικονομικής άναπτυξής, πράγμα άλλωστε άδυντο. Άλλά και μόνο γιά άλλαγή νά μιλήσει αύτό τό σεμινάριο, θά χρειαστεί ένεκα χρόνου νά παραμείνει σε έπιγράμματα και έξειδικευμένα θέματα προϋποθέτοντας, όπως και πάντως συμβαίνει σε παρόμοιες περιπτώσεις, τήν γενική προβληματική ώς γνωστή.

II. Βεβαίως και ή προσπάθεια νά περιγράψουμε στά πλαίσια τού παρόντος σεμιναρίου τό διό περιγράμμα τής έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας σε γενικότερη μορφή προσκρούει αύτονότα στόν τεράστιο δύκο τού άντικειμένου και θά κατά συνέπεια σάν άποτελεσμα νά παραμείνει η περιγραφή κυρίως στήν έπιφανεια δηλαδή ρηχή χωρίς νά μπορέσει νά προχωρήσει σε βάθος ώστε έκει και μόνο νά καταγράψει παραγωγικά συμπεράσματα έξειδικευμένης φύσεως. Τά συμπεράσματα αύτά και μόνον θά μπορούσαν νά άποτελέσουν ένδεχόμενα, μοτίβα γιά περαιτέρω συζήτηση και άναλυση μέ τελικό σκοπό τήν δυνατότητα μετατροπής τους σε πράξη.

Γινά νά μπορέσουμε λοιπόν νά φτάσουμε ένδεχόμενα σε τέτοια συμπεράσματα και ταυτόχρονα νά μπορέσουμε νά άνταποκριθούμε στήν μάλλον πιθανή πραγματικότητα τού διτό η προβληματική τής έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας δέν είναι τόσο γνωστή, δομήσαμε τήν παρούσα άναλυσή μας στήν ένης βάση:

Κατ' άρχην προβαίνουμε σε μιά πλήρη άλλά περιληπτική περιγραφή τής πραγματικότητας τής έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας και περαιτέρω προχωρούμε στήν έξέταση έκεινων τών διάδων προβλημάτων, τά όποια άποτελούν και θά άποτελέσουν τίς συνισταμένες άπό τίς όποιες θά έξαρτηθεί η περαιτέρω υπαρξη, η περαιτέρω ένδεχόμενη άν-

μέ τό άνωτέρω μέγεθος ή ναυτιλία μας κατέκτησε τήν πρώτη θέση μεταξύ τών ναυτιλιών διου τού κόσμου με δεύτερη τήν Ιαπωνική και τρίτη τήν Λιβεριανή. Μόλις τό 1979 κατείχε, τήν τρίση θέση. "Άν λάβουμε ύπόψη διτό ή δεύτερη ναυτιλία κατέχεται άπό τό μεγαλύτερο νησιωτικό κράτος τού κόσμου, τήν Ιαπωνία τών 120.000.000 κατοίκων, μέ την τρομακτική οικονομική άναπτυξη και ισχύ και έπισης διτό ή τρίτη λιβεριανή είναι σημαία καταφυγής πλοίων άλλοδαπής πλοιοκτησίας, άπό διον τόν κόσμου και έλληνοκτήτων έπισης όπως Αμερικάνικων, Γερμανικών, Χόγκ Κόγκ, κ.λ.π, τότε μπορεί νά καταλάβει κανείς τό μέγεθος τής έμπορικής ναυτιλίας σε σχέση με τό μέγεθος τής χώρας μας. Είναι μέ μιά λέξη μιά συντριπτική πρωτιά πού πουθενά ή χώρα μας δέν κατέχει τόσο άδιαμφισβήτητα στή νεώτερη ιστορία της.

Η άναπτυξη και έπανάκαμψη τής έλληνικής ναυτιλίας, πραγματοποιήθηκε και κάτω άπό τήν έπιδραση νόμων τού κράτους πού θεσπίσθηκαν άκριβώς γιά νά άποτελέσουν γέφυρες γιά τήν έπανάκαμψη και προϋποθέσεις γιά τήν άναπτυξη τής ναυτιλίας μας γενικώτερα. Άναφέρουμε τόν νόμο 2687 τού 1953, ειδικώτερα τό άρθρο 13 αύτού, έπισης τόν νόμο 89 τού 1967 και 378/1968, τόν νόμο 27 τού 1975, και τόν νόμο 858/1979 κ.λ.π,

Η άκριβής άναπτυξη έλαβε χώρα σύμφωνα με τόν κατωτέρω πίνακα:

Λήγον έτος	'Αριθμός Πλοίων	κ.ο.χ.
1955	1.035	6.905.000
1956	1.181	8.533.000
1957	1.368	10.542.000
1958	1.496	11.899.000
1959	1.552	12.456.000
1960	1.520	12.200.000
1961	1.850	13.212.000
1962	1.940	13.299.000
1963	2.105	15.025.000
1964	2.272	16.498.000
1965	2.525	18.575.000
1966	2.724	19.724.000
1967	2.864	21.821.000
1968	2.920	23.897.000
1969	3.057	26.932.000
1970	3.320	30.899.000
1971	3.578	34.101.000
1972	3.887	39.068.000
1973	4.126	42.624.000
1974	4.185	45.368.000
1975	4.330	48.298.000
1976	4.616	50.584.000
1977	4.936(MAX.)	52.863.000

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

1978	4.887	52.497.000
1979	4.812	52.9450.00
1980	4.788	53.625.000 (MAXIMUM)

Χαρακτηριστικό είναι τό γεγονός ότι στά 1957 από τά έλληνοκτητά βαπόρια τό 14,94% έφεραν τήν έλληνική καί τό 85,06% έφεραν ξένες σημαίες. Στά 1981 τό 79,09% τών έλληνικών πλοίων φέρουν τήν έλληνικήν καί μόνο τό 20,91% φέρουν ξένες σημαίες.

Τά πλοία πού άποτελούν τήν έλληνική ναυτιλία άνήκουν βέβαια σέ δύος τούς γνωστούς τύπους πλοίων μέ ύπερτερούντα τουλάχιστον σέ άριθμός τά πλοία ξηρού φορτίου. Ειδικότερα στό τέλος τού 1981, ή κατανομή είχε ως κάτωθι:

Πλοία χύδην φορτ.	940 κ.ο.χ.	16.313.000
Πλοία ξηρού γεν.		
Φορτίου	1.770 "	10.730.000
Πλοία μικτού φορτ.	80 "	4.190.000
Πετρελαιοφόρα	460 "	20.755.000
Έπιβατηγά	360 "	748.000
Λοιπά πλοία	1.200 "	875.000

Θεωρούμε σκόπιμο νά συμπληρώσουμε αύτή τήν χονδρική περιγραφή μέ δύο άκομη βασικά χαρακτηριστικά. Τό πρώτο είναι ότι ή μέση ήλικια τού έλληνικού στόλου είναι 16,43 χρόνια γιά τό 1981 μέ βασική παρατήρηση τό ότι στή μέση αύτή ήλικια έπιδρα αισθητά άρνητικά ό ύψηλός μέσος δρος τών άκτοπλοικών φορτηγών καί τών έπιβατηγών τής άκτοπλοιασιας, ένω τά κατ' έξοχην ποντοπόρα πλοία, έχουν ώπωσδήποτε χαμηλότερη μέση ήλικια. Σέ μια άλλη βάση συγκρίσεως έχουμε τήν έξης άλληλοσυσχέτιση. Τά πλοία ήλικια 0 - 14 έτών, άποτελούν τό 63,29% τών έλληνικών, τό 73,13 τών Ιταλικών, τό 81,43 τών Ολλανδικών, τό 90,07 τών Αγγλικών, τό 91,53 τών Λιβεριανών, τό 93,79 τών Δανεζικών, τό 93,98 τών Βελγικών, τό 94,03 τών Γερμανικών, τό 95,11 τών Γιαπωνέζικων καί τό 95,45% τών Γαλλικών. Ή έκ πρώτης διφεως άρνητική αύτή έντυπωση γιά τήν ήλικια τού έλληνικού έμπορικού στόλου, παύει καί πράγματι δέν είναι τόσο άρνητική, άν ληφθούν υπ' άψιν τά κάτωθι γεγονότα:

- Στά ποντοπόρα φορτηγά καί στά δεξαμενόπλοια ύπάρχει έτησιας έλαφρά, άλλο δώμας μειωτική ροπή τής μεσής ήλικιας τους.
- Η έλληνική κυβέρνηση στά τελευ-

ταία χρόνια, κατέβασε τήν ήλικια νηολογήσεως σκαφών στά έλληνικά νηολόγια από 25 σέ 17 χρόνια μέ πρόθεση, καί όρθως, περαιτέρω μειωσης. Αντίθετα, άλλες χώρες δέν έθεσαν κανένα περιοριστικό όριο ήλικιας πρός νηολόγηση.

— "Οτι στήν περίπτωση τής έλληνικής ναυτιλίας, μιλάμε γιά περίπου 5.000 βαπόρια, ένω στής άλλες άναφερθείσες χώρες γιά λίγες, ώς μερικές έκατοντάδες, όπως π.χ. τά Γαλλικά πλοία, δέν είναι περισσότερα από 400 καί τά Γερμανικά ποντοπόρα, όχι περισσότερα από 600 καί άλλα τόσο μικρά γιά άκτοπλοια στήν Βαλτική.

— "Η κεφαλαιακή έξια ή έπενδυμένη στά έλληνικά πλοία, είναι άστυνομικού υψους καί έξασφαλιζεται άποκλειστικά στήν διεθνή χρηματαγορά, ένω σχεδόν όλων τών λοιπών χωρών ή έξια τών πλοίων των προέρχεται από παραγωγές τών ιδίων ναυπηγείων τους κυρίως μέ έγχωριες καί σοβαρές κρατικές έπιχορηγήσεις.

ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

"Η συμβολή τής ναυτιλιακής οίκονομίας στήν καθόλου έθνικη οίκονομία, είναι πράγματι τεράστια. Στατιστικά 120.000 ναυτικοί άπασχολούνται έντος τών έλληνικών πλοίων καί καλύπτονται από τό Ν.Α.Τ. Πέραν τούτου σχεδόν 20.000 - 25.000 ναυτιλιακού ύπαλληλοι έργαζονται στά περίπου 1.000 ναυτιλιακά γραφεία τού Πειραιά, καί έπισης άρκετές χιλιάδες άπασχολούνται στή ναυπηγείος πικευευαστική βιομηχανία καί σέ δύος τής περαιτέρω παραναυτιλιακές δραστηριότητες από τίς έφοδιαστικές μέχρι τίς άσφαλιστικές καί τών νηογγωμάνων.

Γιά μιά συγκριτική έννοια, άναφέρουμε ότι μόνο τό άπ' έύθειας ναυτεργατικό δυναμικό έπι τών πλοίων (114.000) άποτελεί τό 3,5 μέ 5% τού συνολικού έργασιακού δυναμικού τής χώρας μας (περ. 3.000.000) ένω τό άντιστοιχο ποσό τής Αγγλίας, τής πιό σημαντικής ναυτιλιακής εύρωπαικής χώρας μετά τήν χώρα μας, δέν έσπερναί τό 0,34% δηλαδή 82.000 άπασχολούμενοι ναυτεργάτες σέ 24.000.000 ένεργο οίκονομικά πληθυσμό.

Συνολικά ύπολογίζεται ότι 10 έως 13% άν συμπεριλάβει κανείς καί τούς συνταξιοδοτημένους ναυτικούς, τών έλληνικών νοικοκυριών, οίκονομούν σέ άπ' έύθειας σχέση μέ τήν έλληνική ναυτιλία.

Στή διαμόρφωση έν τούτοις τού έθνικού

είσισθματος, ή ναυτιλιακή άπασχόληση προσφέρει άναλογικά περισσότερα ένεκα τών ύψηλοτέρων άμοιβών πού καταβάλλονται στή ναυτιλιακή έργασία γενικώς, γιά λόγους βέβαια πού θά μᾶς άπασχολήσουν πιό κάτω. Τό ούξημένο είσισθμα στά χέρια τών ναυτικών, είναι αύτονότη ότι άποτελεί αύξημένη άγοραστική δύναμη καί αύτονότη άντιστοιχη ζήτηση στά πλαίσια τής έθνικης οίκονομίας. Είναι άλοκληροι τομείς καί περιοχές, πού κυρίως καί βασικώς οίκονομούν καί ένδεχομένως προκόβουν καί μπορούν μόνο σέ σχέση μέ τό ναυτιλιακό είσισθμα. Γιά παράδειγμα άναφέρουμε τόν οίκοδομικό κλάδο τού μείζονα Πειραιά ή μερικά άκριτικά τής Ίονια ή Αιγαιακά νησιά. "Ενεκα λοιπόν, τής άναλογης άυξημένης άγοραστικής δύναμης τού έκ τής ναυταπασχολήσεως είσισθματος, ή σχετική σημασία του είναι πιό σημαντική γιά τήν έθνική μας οίκονομία.

Μιά πρόταση άκομα πρέπει νά λεχθεί τέλος καί γιά τίς έπενδυσεις καί διάφορες άλλες δαπάνες τών έλληνων πλοιοκτητών στούς λοιπούς τομείς τής έθνικης οίκονομίας, μέ κεφάλαιο κερδισμένα στό έξωτερικό καί είσαγόμενα στή χώρα μέ μορφή συναλλάγματος.

ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Σέ όρους έφαρμοσμένης οίκονομολογικής άξιολόγησης, ή συναλλαγματική συνεισφορά τής ναυτιλίας, τονίζεται έσφαλμένως, σάν ή πιό σπουδαία γιά τήν έθνική μας οίκονομία. Σωστό είναι ότι, παρά τή σπουδαιότητή της ή συναλλαγματική συμβολή έπεται τής προσφοράς τής ναυτιλίας στή διαμόρφωση τού έθνικού είσισθματος καί τών έν γένει οίκονομικών μεγεθών, όπως αύτή προεκτέθηκε στήν προηγούμενη παράγραφο.

Βεβαίως τό υψος τού είσαγομένου συναλλάγματος από τήν ποντοπόρο ναυτιλία, άποτελεί ίδιαίτερα τά τελευταία χρόνια ένα άπολλα συντριπτικό άριθμό. Τό 1981 έφτασε τά 2,2 διστομάρια δολλάρια, τό 1980 τό 1,82 δισεκ. δολλάρια, όπως δείχνει ο κατωτέρω πίνακα:

1970	278.900.000	1976	914.100.000
1971	369.200.000	1977	1.126.600.000
1972	433.500.000	1978	1.174.200.000
1973	600.100.000	1979	1.518.900.000
1974	674.400.000	1980	1.821.000.000
1975	853.000.000	1981	2.200.000.000

(περ.)

Στά άνωτέρω ποσά συμπεριλαμβάνεται κάθε ποσό συναλλάγματος είσαγόμενο καί σχετιζόμενο μέ τή ναυτιλία ήτοι τό ναυτεργατικό συνάλλαγμα, τό συνάλλαγμα γιά κάθε είδους άγορές, έφοδιων, ύλικων, έξόφλησης έπισκευών, μισθών άπαλληλων καί έξόδων γραφείων ώς καί τό δραχμοποιούμενο γιά τίς δαπάνες τών πλοιοκτητών.

Τό υψος τού άνωτέρω συναλλάγματος, ύπερβαίνει αισθητά τό συνάλλαγμα τό είσαγόμενο από τόν τουρισμό καί από τά έμβασματα τών άμογενών καί τών έργασιδονών στό έξωτερικό. Στά 1980, οι συναλλαγματικοί πόροι τής χώρας διαμορφώθηκαν ώς έξης:

Συνάλλαγμα από έξαγωγές προϊόντων	4,07 δις \$ ή 46%
Συνάλλαγμα από τήν τήν ναυτιλία	1,80 δις \$ 22%
Συνάλλαγμα από τόν τουρισμό	1,78 δις \$ ή 20%

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

Συνάλλαγμα άπο τους
ξενητεμένους

1,10 δις \$ ή 12%

Στούς άνωτέρω άριθμούς, άρμόζουν οι έ-
κης συνοπτικά παρατηρήσεις:

Σέ σχέση μέ δες τίς δλλες κατηγορίες συναλλάγματος, έκτος τούτου των ξενητεμένων, τό ναυτιλιακό άποτελει και θα ρό ή άποφοι συνάλλαγμα μέ τήν έννοια δι γιά τό κέρδιμα του, δέν έπενδύθηκε ή δέν έξοδεύτηκε καθόλου συνάλλαγμα έκ μέρους τού κράτους. Δέν ισχύει τό ίδιο μέ τίς έξαγωγές, ή άκομα και μέ τόν πολυαναγνωρισμένο τουρισμό. Γιά τόν τελευταίο έξοδεύται ένα σημαντικό μέρος τού συναλλάγματος πού εισφέρει τόσο γιά έμπορεύματα άναλώσιμα γιά τήν διατροφή και χρήση τών τουριστών, δόσο έπισης και γιά τήν άνεγερση τών ξενοδοχειακών μονάδων και λοιπών έγκαταστάσεων πολλά ύλικά τών όποιων είναι είσαγωμενα και ώς έκ τούτου πληρωνόμενα σέ συνάλλαγμα. Σκόπιμο είναι έπισης νά λεχθει σ' αύτή τήν άλληλεξάρτηση ή δυσμενής έπιδραση τής ένεκα τού τουρισμού αύξημένης ζήτησης στίς έσωτερικές άγορές μέ τά συνακόλουθα πληθωριστικά φαινόμενα πού δημιουργεί σέ προϊόντα, χρόνους και χώρους αιχμής και τίς όποιες δυσμενείς πληθωριστικές συνέπειες φέρουν δλα τά οικονομούντα άτομα στίς βέβαια ένιατες άγορές τού τύπου τής οικονομίας μας. "Οσον άφορα τό συνάλλαγμα, γιά εισαγωγή πρώτων και βοηθητικών ύλων και μηχανών και άνταλλακτικών, ισχύουν τά άνωτέρω άναλογικά, σέ ήπιωτερη βέβαια ένταση, και γιά τό έκ τής έξαγωγής προϊόντων εισέρον συνάλλαγμα.

Στά άνωτέρω ποσά πρέπει νά προστεθούν έπισης τά 500.000.000 δολλάρια μόνιμες καταθέσεις πού διακινούν οι "Ελληνες πλοιοκτήτες μέσω τών 'Ελληνικών Τραπεζών.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Τήν φορολογική πραγματικότητα τών έλληνικών πλοίων είναι ίδιόμορφη διότι αύτά φορολογούνται κάθε χρόνο μέ βάση τό μέγεθος και τήν ήλικια τους και άνεξάρτητα τού άν παγματοποίησαν κέρδη ή ζημίες, πληρώνουν δηλαδή ένα είδος κεφαλαιακού φόρου, άνεξαρτήτως οικονομικού άποτελέσματος. Ο καταβαλλόμενος φόρος είναι υψηλότερος δόσο πιο καινούργια και πιο μεγάλα είναι τά βαπόρια. Μιά πραγματικότητα πού άποτελει δηλαδή, γιά ειδικούς λόγους, κυριαρχή τάση στίς τελευταίες έξελιγκτικές διαμορφώσεις τού έλληνικού στόλου. "Ετοι τά έσοδα τού κράτους άπο τήν φορολογία τών πλοίων, θά έχουν στό μέλλον αύξητη τάση αύτομάτως και συνεχώς. Στά 1980 ύπολογιζεται δι οί φόροι τών πλοίων άπεδωσαν στό έλληνικό κράτος σέ συνάλλαγμα δολλάρια περίπου 80.000.000 ή γύρω στά 4,5 δισεκατομμύρια δραχμές.

2. ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τήν βασική ίδιομορφία τής έλληνικής ναυτιλίας είναι τό μεγάλο της μέγεθος. Μοιάζει μέ να γιγαντιαίο μέλος σέ ένα πολύ μικρό σώμα. Συνέπεια αύτού τού γεγονότος είναι τό κύριο σώμα νά μήν μπορει άπο λόγους πραγματικούς νά καλύψει τίς παντοειδείς άναγκαιότητες τού μέλους αύτού, τόσο σέ ύλικη, δσο και πολλές φορές σέ ήμηκη βάση. Συγκεκριμένα οι σπουδαιότερες ίδιομορφίες τής έλληνικής ναυτιλίας είναι οι κάτωθι:

'Ανυπαρξία έθνικου μεταφορικού υπογείου:

"Ένεκα τών μεγεθών τους, ή έλληνική ναυτιλία και ή έθνική οικονομία, δέν μπορούν και δέν έξυπηρετούν καθόλου ή μία τήν άλλη. Συνεπώς ή ποντοπόρος ναυτιλία μας πρέπει και βρίσκει σχεδόν τό σύνολο τού μεταφορικού της έργου, σέ μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών και αύτό είναι μιά πολύ σπουδαία άλλα και δύσκολη ύπόθεση. Γιά σύγκριση άναφέρεται έδω δι γιά το περίπου 7.000 γιαπωνέζικα βαπόρια, μετέφεραν τό 1978 κατά 73% περίπου διαπωνέζικα προτία. "Όπως έπισης και δι γιά τά άγγλικά πλοία, μετέφεραν τό 1978 τό περίπου 30% τών είσαγωγών και τό 45% τών έξαγωγών τής χώρας τους.

'Ανυπαραξία έθνικων πηγών χρηματοδότησης

"Άλλη βασική ίδιομορφία τής ναυτιλίας μας σχετίζεται μέ τά ήντις αύτής άπασχολούμενα τεράστια κεφάλαια. Ούτε κάν μικρό μέρος άπο αύτά μπορει νά έξευρεθει έντος τών πλαισίων τής έλληνικής οικονομίας, πολύ δέ περισσότερο νά προσφερθούν και σέ μορφή έλευθέρου συναλλάγματος. Χονδρικοί ύπολογισμοί τής άξιας τού έλληνικού στόλου, τήν άνεβάζουν στό ποσόν τών 15 έως 20 δισεκατομμύρια δολλαρίων. Τά συμπεράσματα δοσον άφορά τήν άδυναμία μιᾶς όποιασδήποτε άργανικής χρηματοπιστωτικής σχέσης μέ τό έλληνικό χρηματοπιστωτικό κύκλωμα, είναι άυτονόητα άκομα και γιά τούς μή γνωρίζοντας ίδιατερα τά οικονομία.

Παραδοσιακά ή έλληνική πλοιοκτησία έξεπέρασε πάντα έπιτυχώς αύτό τό τρομερό μειονέκτημα δανειζόμενη στίς διεθνείς χρηματαγορές στίς όποιες και έχει άναπτυξει μιά μοναδικά άξιολογη πίστη. Πολλές φορές έλληνες πλοιοκτήτες δανειζονται άναλογα κεφάλαια άπο διεθνείς Τράπεζες, σέ συμφέροτερους δρους άπο έκεινους και κρατών άκομη. Πάντως κανένας άπο τούς ύπαρκτους, έθνικούς στόλους, δέν παρουσιάζει αύτήν τήν ίδιομορφία, ή όποια άποτελει ίδιατερα σπουδαίο γνώρισμα και άποδειξη τού διεθνούς χαρακτήρα τής ναυτιλίας μας και πραγματικό τής κεφάλαιο.

'Ανυπαρξία άσφαλιστικής κάλυψης έντος τών έθνικών όριων

Πλήρης άνυπαρξία οιασδήποτε άσφαλιστικής καλύψεως έντος τής έλληνικής άγοράς, είναι μία περαιτέρω ίδιομορφία τής έλληνικής ναυτιλίας, ή όποια ώς έκ τούτου καλύπτεται στίς διεθνείς ναυτασφαλιστικές άγορές μέ έπικεφαλής τήν άγγλική. Τεράστια ποσά και μάλιστα σέ συνάλλαγμα, πληρώνονται γιά τό σκοπό αύτό. Βέβαια οι ναυτασφαλιστές ισχυρίζονται δι γιά τά χάνουν, ίδιατερα άπο τά έλληνικά πλοία, μεγάλα ποσά, ίδιατερα δέ τά τελευταία χρόνια. Αύτο μπορει νά άληθευει σέ συγκυριακή βάση, άλλα άποκλείεται αύτονόητα νά άληθευει μακροχρόνια, γιατί π.χ. οι LLOYD'S άποκλείεται νά χάνουν έδω και 300 χρόνια πού υπάρχουν, και παράλληλα νά γιγαντώνονται. "Επειτα ύπαρχουν πολλά άμεσα και έμμεσα ήδη άσφαλισών, ώρισμένα τών όποιων είναι όπωσδήποτε κερδοφόρα σέ χρόνια βάση ή άκομα και σέ βάση δημιουργίας άπασχολησης και κατά συνέπεια έθνικου είσοδηματος. Ή μεγαλύτερη όμως συνέπεια τής κατ' άναγκη άσφαλισης τών έλληνικών πλοίων, στό έξωτερικό είναι δι γιά τά ίδιατερα συμφέροντα τών άσφαλισμένων δέν έρμηνευονται και δέν έξυπηρετούνται πάντοτε κατά τόν καλύτερο τρόπο, και αύτό τουλάχιστον δσον άφορά ίδιατετα τίς έλληνοελληνικές μικρομεσαίες πλοιοκτησίες.

"ΕΛΛΕΙΨΗ (συνεχώς μειουμένη) KNOW HOW και έξειδικευμένης ναυτιλιακής δικαιοσύνης

Σάν συνέπεια τής παραδοσιακής άναπτυξής τής έλληνικής ναυτιλίας στό τέλος τού προηγουμένου και μέχρι τό πρώτο μισό τού παρόντα αιώνα, στά κυριώτατα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα και βασικά στό Λονδίνο, προέκυψε τίς τελευταίες δεκαετίες, πού τά έλληνικά βαπόρια σάν νομικές και διαχειριστικές άντοτητες βρήκαν τό δρόμο τού γυρισμού στή πατρίδα τους, ένα ζέύτατο πρόβλημα έλλειψης ναυτιλιακών στελεχών γιά τήν έπανδρωση τών έδω έγκαθιστωμένων ναυτιλιακών διαχειριστικών και λοιπών έπιχειρήσεων. Άκομα και τό αύτονόητο και έλάχιστο KNOW-HOW τής κατοχής τής βασικής ναυτιλιακής άγγλικής γλώσσας ήταν κάτι τό άπεργητα έλλειμματικό.

"Ετοι και έπειδη τό θέμα αύτό, είναι άπλα και μόνο θέμα έξειδικευμένης έφαρμογής διανοητικής ισχύος μπόρεσαν και γίνονταν άλματώδεις θάλεγε κανείς έπιτυχίες, ώστε σήμερα τουλάχιστο στίς βασικές πρωτογενείς άλλα και θεμελιακές λειτουργίες τής ναυτιλιακής πράξης, νά μήν παρατηρείται ούσιωδης έλλειψη. Τό κενό καλύπτεται μέ ίδιωτικη πρωτοβουλία, κυρίως μέ σπουδές

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L:

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

TEL: 394.5612

394.3992

394.3891

394.3548

394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3059

E. Andresen 86.7115

CABLES: "TAKISHIP"

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

στό έξωτερικο και μέ, ή μέ πρακτική έξασκηση και έκμάθηση στό έξωτερικό μέ μεγαλομεσαίες λειτουργούσες ναυτιλιακές μονάδες.

Βέβαια πολλά λείπουν άκομα και σέ ποιότητα και σέ ποσότητα, είναι δύμας περισσότερο από σίγουρο ότι αύτό τό μέτωπο γιά τήν ναυτιλία είναι τό εύκολωτερο και χάρι στή διανοητικότητα τής φυλής μας θά κερδηθεί.

'Απελπιστική είναι ή έλλειψη και έξειδικευμένης ναυτιλιακής δικαιοσύνης, άκομα και στή μητρόπολη τής έλληνικής ναυτιλίας τόν Πειραιά. Καί αύτή ή έλλειψη είναι διττής μορφής, έλλειψη διαιτητικής (έμποροκρατικής) και έλλειψη τακτικής δικαιοσύνης. Είναι άπαράδεκτο άλλα και πρακτικά έπικινδυνο και άσύμφορο γιά διαφορές έκπηγάζουσες από τήν δραστηριότητα τών έλληνικών πλοίων σ' δλα τά μέρη τού κόσμου, νά άναφερόμαστε σέ διαιτησίες ή τακτική δικαιοσύνη τρίτων (ένων) εύρωπαικών κρατών, άναμένοντας νά κρίνουν αύτοί μέ τό δικό τους περί δικαιου αισθήμα, νόμους και παράδοση, γιατί όχι και άλλες νομοτέλειες — σκοπιμότητες, τά δικά μας δίκαια. 'Υπάρχει και λειτουργεί μέχρι και διαιτησία Στοκχόλμης.

Τί τό λογικότερο θά μπορούσε από τό νά κρίνωνται οι σχετικές διαφορές από τή διαιτησία ή τακτική δικαιοσύνη τής χώρας τού πλοίου - μεταφορές ή τού παραλήπτη. Δέν είναι νωρίς γιά μιά τέτοια άρχη, ούτε βέβαια και άργα. 'Η κάθε παράδοση ή σημερινή κάποτε άρχισε και μιά δικιά μας παράδοση σιγά-σιγά.

'Από τίς άνωτέρω ίδιομορφίες προκύπτει ότι ή έλληνική ναυτιλία είναι μιά ναυτιλία - πλάνητας. 'Εκτός από τόν "Έλληνα — 'Ανθρωπο (πλοιοκτήτη - ναύτεργάτη - στεριανό) και τήν σημαία δλα τά άλλα στοιχεία τής δέν είναι έλληνικά άνήκουν και λαμβάνονται από

ξένες άγορές. Αύτό κάνει τό θαῦμα δσο ζγινε μέχρι σήμερα και δσο και δν θά μπορέσει νά διατηρηθή, τής έλληνικής ναυτιλίας, άκομα πιό σπουδαιο γιά μάς τούς έλληνες και πιό άκανθωδες γιά τούς δσπονδους άνταγνιστές μας και φίλους μας.

Είναι μιά ναυτιλία πού άνδρωθηκε και λειτουργεί από ένα καθεστώς άπολύτου και έλευθερου άνταγνισμού δου μόνο τό χαμηλό κόστος και ού έπιτυχής συνδυασμός τών συντελεστών τής παραγωγής άποτέλεσε τόν κύριο παράγοντα τής έπιτυχίας της. Χωρίς καμιά προστασία, άλλα και χωρίς κανένα παρεμβατισμό έθνικής ή διεθνούς μορφής μπρόσε νά λειτουργήσει οπως ήδη περιγράφηκε και νά προσφέρει και όρθολογικά φτηνό μεταφορικό κόστος στήν διεθνή ναυλαγορά σάν ο κατά κανόνα άριακός μειοδότης ναύλων μέ άλλα λόγια σάν καταλύτης γιά τόν όρθολογισμό και τήν έξυγίανση τών θαλασσών μεταφορών.

3. NAYTILIA KAI E.O.K.

'Η Έλλάδα σάν ο σοβαρότερος έταίρος στόν τομέα αύτόν, εισφέρει στήν EOK τό 13,5% τού παγκοσμίου τοννάς πού προστιθέμενο στό 19% τών λοιπών χωρών τής EOK καθιστά αύτήν κάτοχο τού περίπου ένός τρίτου τού παγκόσμιου στόλου και ταυτόχρονα τήν μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη τού κόσμου. Τήν προνομιακή θέση πού ή έλληνική ναυτιλία κατέκτησε στόν στίβο τής έλευθερης έπιχειρηματικής δραστηριότητας μέ θυσίες και άγωνες τών πληρωμάτων και τών πλοιοκτητών κι' όλοκληρης τής έλληνικής κοινωνίας πρέπει άνωπόδραστα ή έλληνική ναυτιλία νά τή διατηρήσει και σάν μέλος τής EOK μέ τήν προϋπόθεση τού ότι ή έλληνική ναυτιλία θά έξακολουθήσει νά παραμέ-

νει άνταγνιστική και σίγουρη γιά τό συμφέρον δλων τών καταναλωτών πού προμηθεύει μέ τά φορτία της. 'Αν ο καθόλου στόλος, ο ένωμένος στόλος τής EOK πρόκειται νά προκύψει πιό πέρα, τότε αύτό πρέπει νά συμβεί μέ βάση τίς δομές και τίς άρχες άναπτυξης πάνω στίς όποιες διαμορφώθηκαν τά παρόντα μεγέθη τών στόλων δλων τών 10 χωρών τής EOK.

"Αν όρισουμε τίς άρχες και τίς δομές τής άναπτυξης, τών καθέκαστα εύρωπαικών στόλων τής EOK, σάν τό έμπορικο-οικονομικό κύκλωμα τής άναπτυξης τής ναυτιλίας, άφ' ένδος, τότε παραμένει μετά τής έξεταση αύτού τού κυκλώματος και ή άναλυση τού φορμαλιστικού τεχνικούπικου νομολογικού πλαισίου οπως αύτό διαγράφεται άπο τή σχετική σέ σπαργανώδη μορφή παρούσα κανονιστική νομολογία τής EOK.

Περιττό νά λεχθή ότι τό θέμα αύτό είναι τεράστιο και πολύπλοκο, γι' αύτό οπως ήδη έχει λεχθεί θά προχωρήσουμε έδω έκθετοντας και συνδυάζοντας μόνο περιληπτικές έννοιες γιά κατανόηση τού βασικού έρωτήματος τού τί ζητάμε και τί δίνουμε ήμεις ή σιχυρότερος ναυτιλιακός έταίρος στήν EOK. Γιά λόγους δεοντολογίας θά περιγράψουμε πρώτα τό υπάρχον κανονιστικό και νομολογιακό πλαισίο, ώστε νά διαφανεί κατόπιν τό έφικτό και πραγματώσιμο τών έλληνικών αιτημάτων/άξιωσεων δσον άφορά τό έμπορικο-οικονομικό πραγματικό κύκλωμα τής Εύρωπαικής ναυτιλίας.

Tό συντακτικό χαρτί τής EOK, ή συνθήκη τής Ρώμης τού 1958 άσχολείται μέ τό έν γένει θέμα τών μεταφορών στά άρθρο τού 74 έως 84. Τό άρθρο 74 θέτει ότι οί σχετικοί στόχοι τής συνθήκης τής Ρώμης θά έπιτευχθούν στό πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών. Βασικό έρωτημα περί τής μορφής τής κοινής

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων

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

**Συνολική άξια άσφαλισμένων πλοίων περίπου 15.000.000.000
δολλαρίων.**

Διά πληροφορίας άποτεινεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς ἐν Λονδίνῳ άντιπροσώπους των:

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

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

αύτής πολιτικής μεταφορών άποτελεί το έάν οι μεταφορές πρέπει νά θεωρηθοῦν ώς άναξάρτητος - πρωτογενής και αύτόνομος οικονομικός κλάδος και κατά συνέπεια οι έπιχειρήσεις τών κλάδων αύτών πρέπει νά ύπαρχουν σε διατάξεις ρυθμίσεως δομές και πλαίσια τέτοια, άνεξαρτήτως πάντοτε έθνικότητος πού νά τούς έπιτρέπουν τήν οικονομική άναπτυξή τους σαν αύτόνομου κλάδου έν σχέση με τούς λοιπούς κλάδους τών καθέκαστα οικονομιών. Ή δεύτερη δυνατότητα έρμηνευει τίς μεταφορές σάν συμπληρωματικό παράγωγο κλάδο-λειτουργίας και τονίζουν έτσι τό έξαρτημένο τού χαρακτήρα του με συνέπεια νά προτείνουν κάποια παρεμβατική ή άλλως προτεκτονιστική πολιτική. Έκ μέρους τού κάθε κράτους γιά τό δικό του μεταφορικό έργο. "Άλλη βασική νομική ναυτιλιακή πραγματικότητα στά πλαίσια τής ΕΟΚ προκύψει με τή βασική άπόφαση τών Δικαστηρίων τών Εύρωπαϊκων Κοινοτήτων τής 4/174 ύπόθεσης 167/73 πού καθορίσε ζητί βάση τής παραγράφου 2 τού άρθρου 84 οι θαλάσσιες (και οι άεροπορικές) μεταφορές, έξαιρούνται από τίς ειδικές διατάξεις περί μεταφορών πού έμπειριχούνται στά άρθρα 74-84, έπειδή τό συμβούλιο δέν άποφάσισε και γιά τίς θαλάσσιες μεταφορές ειδικά. Αύτές ίδιας, οι θαλάσσιες μεταφορές δέν έξαιρούνται και συνεπώς ύπαγονται σε δλες τίς γενικές διατάξεις τής συνθήκης τής Ρώμης (πχ. περί έγκαταστάσεως περί έλευθερου άνταγνωσιμού κλπ.).

Τέλος τό παρόν σε γενικές γραμμές νηπιακό νομοθετικό καθεστώς περί ναυτιλίας τής ΕΟΚ συμπληρώνεται από τά διάφορα μέτρα πού μέχρι σήμερα έχουν ληφθή στόν τομέα τής ναυτιλιακής πολιτικής (3/3α σελίδα 31 METENTAX).

Από τά άνωτέρω καθίσταται σαφές ζητί η ύπαρχουσα τακτοποίηση σε νομολογιακή και συνεπώς και πρακτική μορφή τών ναυτιλιακών πραγμάτων τής κοινότητας τών δέκα χωρών είναι σε σπαραγανώδη ώς έλεχθη ήδη, κατάσταση και κατά συνέπεια ή πολύ δουλειά γιά τήν θέσπιση μιάς κοινής ναυτιλιακής πολιτικής άντης στό μέλλον, γεγονός πού πράγματι πρέπει νά θεωρηθεί εύτυχές δυνούνται απόρα τήν «έγκαιρη» είσοδο τής χώρας μας στήν ΕΟΚ, και άνεξάρτητα από τήν ναυτιλιακή άπαντηση στό δίλημμα Ε Ο Κ ναί ή όχι. Κατά τήν γνώμη μας, έν τούτοις, ή άπαντηση στό δίλημμα αύτό θά προκύψει Α Π Ο Κ Λ Ε Ι Σ Τ Ι Κ Α από τά άποτελέσματα πού θά έξασφαλίζει τό έλληνικό κράτος γιά τήν έμπορική ναυτιλία από τήν άπο κοινού θέσπιση, όταν έπισυμβει, μιάς ναυτιλιακής πολιτικής όπου τά όρθια σταθμισμένα

συμφέροντα δλων τών παραγόντων τής έλληνικής ναυτιλίας κατορθωθεί νά ένσωματωθούν, ζενεκα και μέσω τού κύρους του πρώτου ναυτιλιακού έταιρου τής ΕΟΚ, στήν κοινή ναυτιλιακή πολιτική.

Τό Έλλάδα συστρατευμένη μέ τίς λοιπές χώρες τίς ΕΟΚ πού έχουν τήν ίδια σχεδόν δομή στήν ναυτιλία τους όπως π.χ. Άγγλια, Δανία θά πρέπει νά έπιδιώχει τήν έφαρμογή μιάς πολιτικής βασισμένης στούς έλεγμένους θεσμούς κάτω από τούς όποιους άναπτυχθηκε έπιτυχώς ή έλληνική έμπορικη ναυτιλία και συνίστανται στό τρίπτυχο έλευθερος θεμιτός άνταγνωσιμός, όρθολογισμός κόστους παρεχομένων ύπηρεσιών και άνεξαρτησία από κάθε λογής παρεμβατισμούς, δυσού όφορά έλεγχο τού μεταφορικού έργου. Ειδικώτερα ή χώρα μας πρέπει νά έπιδιώχει τήν διαμόρφωση μιάς ναυτιλιακής πολιτικής πού νά βασίζεται στίς κατωτέρω όρχες.

- Νά υιοθετηθεί τό έλληνικό φορολογικό σύστημα, έπειδή είναι απλό, έπειδή ή έφαρμογή του δέν προϋποθέτει άργανική φορολογική ένταξη τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων ή πρακτορείων, έπειδή τό φοροδοτικό κριτήριο δέν είναι τό σπουδαιότερο πού δίνει μιά ναυτιλία - πλάνητας και τέλος έπειδή ή μορφή αύτή φορολόγησης είναι σταθερή σε μέγεθος και γιά τόν φορολογούμενο και γιά τόν φορολόγητη.
- Άνεξάρτητη έπιχειρηματική χρηματοδότηση από τά ιδιωτικά Τραπεζικά κυκλώματα και μόνον και όχι από κρατικές πηγές, άπλουστατα ή Έλλάδα δέν τό άντεχει κάτι τέτοιο.
- Έξαληψη τών κάθε μορφής έπιχορηγήσεων ώς και έπιχορηγήσεων τού έπιτοκίου τών δανείων, πρίμης, πιστώσεις, άποσβέσεις και λοιπά κρατικά προνόμια και έπιχορηγήσεις και γιατί γιά τήν χώρα μας κάτι τέτοιο είναι, δυσβασταχτού ή άδυνατο απλά και διότι και έκει πού μακροχρόνια έφαρμοστηκαν τέτοια συστήματα είχαν σάν άποτέλεσμα και τήν συρρίκνωση τών στόλων και μεγάλες σπατάλες στό κρατικό χρήμα.
- Καμμιά «ρύθμιση» στήν προσφορά και ζήτηση τού μεταφορικού έργου όπως ποσοστώσεις, διακρατικές συμφωνίες, ρήτρες εύνόησης και τά τοιαύτα. Ή άγορά τού μεταφορικού έργου πρέπει νά μείνει έντελώς έλευθερη και νά ρυθμίζεται με βάση τής σχετικές νομοτέλειες της. Κάθε «ρύθμιση» ώς ζην θάχει καταστρεπτικές έπιδράσεις στήν έλληνική ναυτιλία πού στερείται παντελώς ίδιου μεταφορικού έργου.
- Έλευθερη έγκατάσταση ναυτιλιακών έπιχειρήσεων χωρών τής ΕΟΚ σε δλες τίς χώρες τής ΕΟΚ άλλα χωρίς τό «δικαιώμα τής σημαίας» δηλαδή διατηρώντας τήν προϋπόθεση τής έλληνικότητας τών συμφερόντων γιά τήν χορήγηση τής σημαίας μας (Γαλλική θέση).
- Διαμόρφωση βαθμιαία μιάς τέτοιας έκπαιδευτικής μισθολογικής και άσφαλτικής πολιτικής γιά τά έλληνικά πληρώματα, ώστε στήν έκπτωση τής έφταστούς μεταβατικής περιόδου νά μήν βρεθούν άναγκασμένα ή θέλοντα νά μεταπηδήσουν στά βαπόρια τών λοιπών έταιρων τής ΕΟΚ.
- Συμπαράτεξη με τήν ΕΟΚ και συμμετοχή στήν συμφωνία γιά τά ύποβαθμισμένα πλοία και τήν άσφάλεια τής ναυσιπλοίας, δημοσίας, δημόσιας θέματος έτους ήλιο τού τρέχοντος έτους ήλιο μέ τήν προϋπόθεση νά μήν παρασυρθούμε από τόν ύπερβάλλοντα και έν πολλοίς έκ τού πονηρού ζήλο τών λοιπών μελών τής συμφωνίας άτης και διαλύσουμε τόν έλληνικό στόλο από ύπερβολές. Νά μήν συγχίσουμε τήν πραγματική άσφάλεια τού πλοίου με τήν πολυτέλεια και νά μήν άποδεχθούμε τόν ήλεκτρονικό αυτοματισμό σάν πλήρη άντικαστάση τής άνθρωπης προσοχής γιατί κάθε ένταση άπασχόλησης κεφαλαίου θά βαίνει σέ βάρος τής έλληνικής ναυτιλίας πού στερείται και έθνικής σχετικής βιομηχανίας και κεφαλαίων.
- Μέ τούς άνωτέρω στόχους/άρχες ή ένωμένη ναυτιλία τής ΕΟΚ σάν σύνολο θά πρέπει νά άντιπαραχθή και νά άνταγνωσθεί κάτι τίς άλλες μεγάλες ναυτιλίες τού Δυτικού καπιταλισμού και τίς πλήρως έπιχορηγούμενες ναυτιλίες τού άνατολικού κρατικού καπιταλισμού. Έλεγχοντας τό 1/3 σχεδόν τής παγκόσμιας ναυτιλίας ή ΕΟΚ, άν θελήσει σέ τίμια και είλικρινή βάση γιά τά συμφέροντα δλων τών έταιρων τής, θά μπορέσει νά συγκαθορίσει άποφασιστικά τά ναυτιλιακά πράγματα τού κόσμου εις οφελός της.

(συνέχεια εις τό έπόμενο)

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

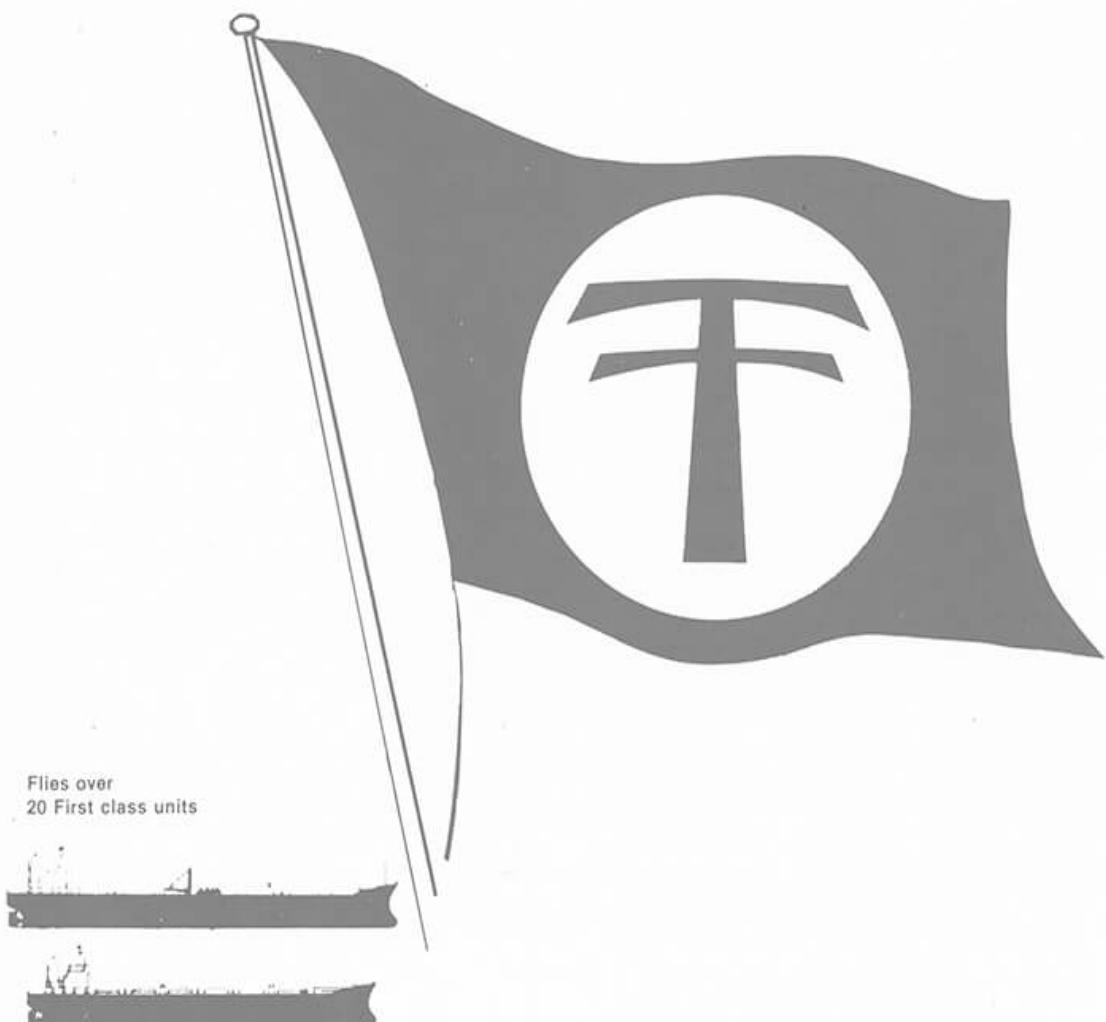
SHIPBROKERS

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

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

Trade & Transport Inc. (Greece)

Ships Managers - Operators



Flies over
20 First class units

ADDRESS:
FILONOS 61-65 · PIRAEUS

PHONE: 41190.41-8
TELEX: 21-2627 21-1279
CABLES: SEARUN PIRAEUS

NEW YORK AGENTS:
Brokerage & Management Corp.

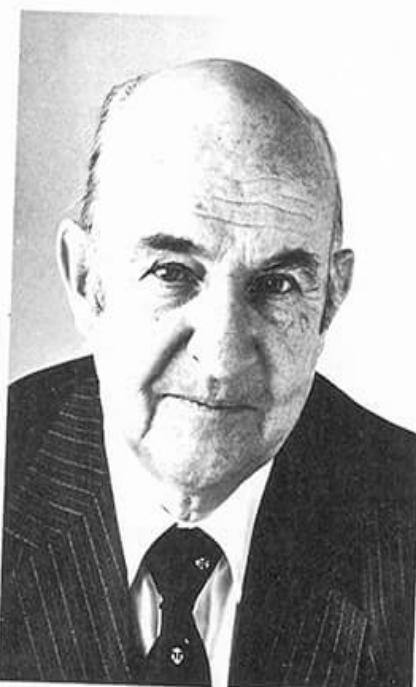
90, Broad Street, New York N.Y. 10,004
Telephone (212) 425-3730

Cables: *Searunner*
Codes: *New Boe Code*
Telex: *ITT 710-581-3866*
RCA 222211
WWT 620053

'Η σύνοδος τῆς INTERTANKO

Μόνη λύση ή διάλυση τῶν παρήλικων σκαφῶν

'Η διάλυση τῶν παρηλίκων σκαφῶν και ἰδιάτερα τῶν VLCC πρώτης και δεύτερης γενεᾶς είναι ή μόνη λύση γιά νά μπορέσουν νά ἐπιβιώσουν οἱ ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων. Τά ἀνωτέρω ύπογραμμίσθηκαν ἀπό τὸν σέρ Γιοῦ Κ. Πάο κατά τὴν διάρκεια συνεντεύξεως τύπου κατά τὴν λήξη τῶν ἔργασιῶν τῆς συνόδου τῆς INTERTANKO, ἡ ὁποία ἐπραγματοποιήθη στὴν Ἑλλάδα στὶς 18 καὶ 19 Μαρτίου. Ο κ. Πάο ὑπεγράμμισε ταυτόχρονα ὅτι στὶς διαλύσεις τῶν παρήλικων δεξαμενοπλοίων τους πρέπει νά προχωρήσουν καὶ οἱ ἑταῖρες πετρελαιοειδῶν, ἀντὶ νά τὰ πωλοῦν, δηπαύσουν συνήθως. Σχετικῶς ἀνεφέρθη ὅτι ἀπό τὰ διαλύσμενα δεξαμενόπλοια μόνον 25% ἀνήκει στὶς ἑταῖρες πετρελαιοειδῶν ἐνώ τὰ 75% στοὺς ἀνεξαρτήτους πλοιοκτήτες. Πέρυσι οἱ διαλύσεις δεξαμενοπλοίων ἔφθασαν τοὺς 14 ἑκατομτόννους ἐνώ γιά τὸ τρέχον ἔτος οἱ διαλύσεις προβλέπεται ὅτι θά ἀνέλθουν γύρω στοὺς 20 ἑκατομ. τόννους. Τέλος στὴν ἴδια συνέντευξη τύπου διευκρινίσθηκε ὅτι ἡ πτώση τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου είναι φαινομενική καὶ τονισθῆκε σχετικά ὅτι ναί μέν ἡ τιμὴ τοῦ ἀργοῦ ἔπεισε ἀλλά ἔπειδη ἡ διακίνηση τῶν πετρελαιοειδῶν γίνεται σὲ δολλάρια — ἡ τιμὴ τῶν ὅποιων ἔχει αὔξηθεί — ἡ διαφορά



Ο νέος πρόεδρος τῆς Ιντερτάνκο κ. Πέτερας

δέν είναι ἔκείνη πού ὅλοι προσδοκούσαμε καὶ φανταζόμεθα.

Στὴ σύνοδο τῆς INTERTANKO, ἡ ὁποία πραγματοποιήθηκε μέ τὴν συμμετοχὴν πλοιοκτητῶν δεξαμενοπλοίων ἀπό ὅλο τὸν κόσμο, οὐζητήθηκαν ὅλα τὰ προβλήματα πού ἀπασχολοῦν τοὺς πλοιοκτήτες τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς. Διεξοδικότερες ἔγιναν γύρω ἀπό τὶς προσπάθειες γιά τὴν προστασία τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος, τὸ δίλημμα νά δώσουν τά πλοιά τους γιά διάλυση ή νά ἐφαρμόσουν τὰ πολυδάπανα συστήματα ἀσφαλείας, τὸ ἐνεργειακό πρόβλημα σὲ σχέση μὲ τὴν ναυτιλία καὶ τὶς μεταφορές, τὴν ὑπόδομή πού πρέπει νά δημιουργηθεὶ γιά τὴν διακίνηση τοῦ ἀνθρακος κλπ.

Τὴν σύνοδο τῆς INTERTANKO ἔχαιρέτησε καὶ ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Γιώτας ὁ ὁποῖος μέ τὴν εὐκαιρία αὐτῆς ἀνεκοίνωσε στοὺς συνέδρους ὅτι ἡ Ἑλλάς θά ἐπικυρώσει ὅλες τὶς διεθνεῖς συμβάσεις πού ἀναφέρονται σὲ θέματα ἀσφαλείας τῆς ναυτιλίας κλπ.

Νέος πρόεδρος τῆς INTERTANKO ἔξελέγη ὁ Δανός κ. Πέτερας, ὁ ὁποῖος καὶ ἀνέλαβε τὰ καθήκοντά του. Ἐπίσης ἔξελέγησαν ἀντιπρόεδρος ὁ κ. Γεώργ. Π. Γουλανδρῆς καὶ μέλος τοῦ Δ.Σ. ὁ κ. Κώστας Μ. Λεμός.

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

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 εἶναι ήσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 14.500.000.000. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δεκατέσσαρα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Ανήκει καί διοικεῖται ἀπό "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- Εκπροσωπεῖ τό 'Ελληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καί τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω 'Οργανισμόν διά τήν ἐξασφάλισιν τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092
TELEX: 21.3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

Άριθ. 2142/1981

Πρόεδρος: Π. Μουρουδέλης
Εισηγητής: Θ. Παπαεμμανούης
Δικηγόρος: Γ. Παυλής, Στ. Στυλιανοῦ

Σύμβαση ναυλώσεων — Αντάλλαγμα ύπεραναμονῆς — Ρήτρα ναυλοσυμφώνου γιά την πληρωμή του από τὸν παραλήπτη — Πότε δεσμεύει αὐτό — Παραγραφή.

Oι ὄροι τοῦ ναυλοσυμφώνου δεσμεύουν τὸν τρίτο κομιστὴν τῆς φορτωτικῆς, ἀνὴρ φορτωτικῆς παραπέμπει ρητῶς καὶ εὐκρινῶς σ' αὐτοὺς ἢ ἀνὴρ ἐκναυλωτῆς ἀποδεῖξει ὅτι συμφώνησε μὲν τὸν κομιστὴν τὴν ἔφαρμογή τους ἢ ὅτι ὁ κομιστὴς εἶχε γνώση αὐτῶν κατὰ τὴν ἀπόκτηση τῆς φορτωτικῆς.

Η ρήτρα τῆς φορτωτικῆς ὅτι «ὅλοι οἱ ὄροι, προβλέψεις, ἐλεύθεριες καὶ ἔξαρσεις τοῦ ναυλοσυμφώνου ἐνσωματώνονται γιά τὸ παρὸν ταξίδι, στὴ φορτωτικὴ» δέν εἶναι ἀρκετὴ γιά νὰ κάμει ἀντιτάξιμο στὸν παραλήπτη τὸν ὄρο τοῦ ναυλοσυμφώνου ποὺ θεωρεῖ τὸν παραλήπτη ὑπεύθυνο γιά τὴν ύπεραναμονή στὸ λιμάνι ἐκφορτώσεως.

Ἐπειδὴ, διὰ τῆς ὑπὸ κρίσιν κυρίας ἀγωγῆς, ὡς αὐτὴ διὰ τὸν προτάσεων τῆς ἐναγούσης παραδεκτῶς διηγείνεται, συνεπληρώθη κατὰ τὸ ιστορικὸν τῆς καὶ περιορίσθη κατὰ τὸ αἰτητικὸν τῆς ἐκ τοῦ καταψηφιστικοῦ εἰς ἀναγνωριστικὸν (ἄρθρο 223, 224 Κ.Πολ.Δ.) ίστορεῖται, ὅτι τὴν 9-11-1974, ἡ ἐν Μονροβίᾳ Λιβερίας ἐδρεύουσα ἐνάγουσα ἐταιρία, δυνάμει ναυλοσυμφώνου ἐνός ταξιδίου, τύπου GEN-COM, ὑπογραφέντος ἐν Πειραιῃ, ἔξεναύλωσε τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν πλοίον τῆς «Ε» εἰς τὴν ἐν Βουκουρεστίῳ Ρουμανίας ἐδρεύουσαν ἐταιρίαν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Α», διὰ τῆς μεταφοράν ἀπό Κονστάντζαν Ρουμανίας εἰς Ἀλεξάνδρειαν Αιγύπτου ἐνός πλήρους φορτίου νιτρικῆς ἀμμονίας, ποσότητος ἐλαχίστης 8.000 καὶ μεγίστης 10.300 μετρ. τόννων. Ὁτι διὰ τοῦ αὐτοῦ ναυλοσυμφώνου συνεφονήθη, ὅτι ὁ χρόνος τῆς ύπεραναμονῆς εἰς τοὺς λιμένας τῆς φορτώσεως καὶ τῆς ἐκφορτώσεως θά υπολογίζεται πρὸς 7000 δολ. ΗΠΑ ἡμερσίως ἢ ἀναλογικῶς διὸ οἰδομήποτε τμῆμα τῆς ἡμέρας, καθωρίσθη δέ διὸ αὐτοῦ καὶ ὁ τρόπος υπολογισμοῦ τὸν χρόνον τῆς ύπεραναμονῆς, ὡς καὶ διὰ τὸ ἀντάλλαγμα τῆς ύπεραναμονῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφορτώσεως θά βαρύνῃ τοὺς παραλήπτας. Ὁτι βάσει τῆς συμβάσεως ταῦτης ἡ ναυλωτρια ἐφόρτωσεν εἰς Κονστάντζαν Ρουμανίας τὴν 13-12-1974 10.300 μετρικούς τόννους νιτρικῆς ἀμμονίας μὲν προορισμὸν τὴν Ἀλεξάνδρειαν καὶ παραλήπτην τὴν ἐναγούσην, τὴν ίδιαν δέ ἡμέραν (13-12-74)

ἔξεδόθησαν σχετικῶς τρεῖς (3) φορτωτικαὶ εἰς διαταγὴν, εἰς τὰς ὁποίας ἐγένετο ρητὴ μνεία περὶ ἐνσωματώσεως τῶν ὅρων καὶ συμφωνίῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ εἰδικότερον τοῦ συγκεκριμένου ταξιδίου ἀπό Κονστάντζαν Ρουμανίας εἰς Ἀλεξάνδρειαν Αιγύπτου. Ὁτι ἀφιχθέντος τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ τοῦ 18-12-74 καὶ ὥραν 09.00, ὅποτε καὶ ἐπέδωκεν εἰς τὴν παραλήπτριαν ἐναγομένην ἐπιστολὴν ἐτοιμότητος πρὸς ἐκφόρτωσιν καὶ παρελθόντος τοῦ χρόνου τῆς ἀναμονῆς, παρέμεινεν ἐν ὑπεραναμονῇ τὸ πλοίον πρὸς ἐκφόρτωσιν ἀπὸ 7-1-75 καὶ ὥρας 08.12 ἕως τῆς 10-2-75 καὶ ὥρας 14ης. Ὁτι βάσει τῶν συμφωνηθέντων δικαιούται διὸ ὑπεραναμονὴν ἡ ἐνάγουσα τὸ ποσόν τῶν 239.691, 62 δολαρίων ΗΠΑ, δεδομένου δέ διὸ ὡχλήθη πρὸς πληρωμὴν τούτου ἡ ἐναγομένη τὴν 15-3-75, ὀφείλεται προσέτι διὰ τόκους μέχρι τῆς 15-3-78 τὸ ποσόν τῶν 90820 δολ. ΗΠΑ καὶ διὸ ἔναντι τῆς δῆλης ὀφειλῆς τῇ κατέβαλεν ἡ ἐναγομένη τὴν 15-5-78 227.696,04 δολ. ΗΠΑ, ὑπολειπομένου σύτο ποσοῦ 102.815,58 δολ. ΗΠΑ. Προσέτι ἐκτίθεται εἰς τὴν ἀγωγὴν, διὸ ἡ ἐναγομένη, παραλαβούσα τὸ φορτίον εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ τού, ὀφειλεῖ βάσει τῶν ἀριθμῶν 149 καὶ 153 τοῦ KINA τὸ συμφωνηθέν ἀντάλλαγμα διὰ τὴν ύπεραν-

μονῆν. Ὁφειλεται διὰ τῆς ἀγωγῆς ταύτης, ὅπως ἀναγνωρισθῇ διτὶ ἡ ἐναγομένη, παραλήπτρια τοῦ φορτίου, ὀφειλεῖ εἰς τὴν ἐνάγουσαν τὸ προαναφερθέν ποσόν τῶν 102.815 δολ. ΗΠΑ. Ὑπόκειται δηλοντότι ιδιωτικοῦ διεθνοῦς δικαιού διαφορά ἐκ συμβάσεως ναυλώσεως πλοίου, ἀνακύπτοντος ἐντεῦθεν θέματος ἐφαρμοστέου δικαιού. Ἡ ἐνάγουσα ἐπικαλεῖται κυρίως τὸ Ἀγγλικὸν δίκαιον, ἐπικουρικῶς δέ τὸ Ἑλληνικόν, ἐνῷ ἡ ἐναγομένη ἐπικαλεῖται τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ δικαιού. Ἐκ τῶν προαναφερθέντων δέ, μή ἔκατέρωθεν ἀμφισβητούμενων στοιχείων τῆς ἀγωγῆς καὶ ίδια τὸ τόπον τῆς καταρτίσεως τοῦ ἐνδίκου ναυλοσυμφώνου, ὑπογραφέντος ἐνταῦθα, ἔνθα καὶ ἀναπτύσσει τὴν ἐπιχειρηματικὴν της δραστηριότητα ἡ ἐνάγουσα, κατὰ τὸν μή ἀμφισβητούμενον ὑπὸ ταῦτης ἰσχυρισμὸν τῆς ἐναγομένης, ἐφαρμοστέον ἐν προκειμένῳ τυχάνει τὸ Ἑλληνικὸν οὐσιαστικὸν δίκαιον, κατ' ἄρθρον 25 τοῦ Α.Κ., ὡς τὸ ἔξ δόλων τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ἀρμόδον εἰς τὴν προκειμένην σύμβασιν δικαιον, ἐλλείψει σχετικῆς συμφωνίας τῶν μερῶν.

Ἐπειδὴ, κατ' ἄρθρον 170 ἐδ. 1 καὶ 2 τοῦ KINA, «ἡ νομίμως ἐκδιδομένη φορτωτικὴ ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν μεταξύ πάντων τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπὶ τοῦ φορτίου, ὡς καὶ μεταξύ τούτων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν. Διὰ τὰς σχέσεις μεταξύ ἐκναυλωτοῦ καὶ ναυλωτοῦ ἐπικρατοῦν αἱ ἐν τῇ συμβάσει τῆς ναυλώσεως περιεχόμεναι καὶ διὰ τοῦ ναυλοσυ-

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

φώνου ἀποδεικνύμεναι συμφωνίαι». Ὡς τὸν διατάξεων τούτων συνάγεται; διά τάς σχέσεις μεταξύ τοῦ ἐκναυλωτοῦ καὶ τοῦ τρίτου κομιστοῦ τῆς φορτωτικῆς δέν λαμβάνονται υπ' ὅψει οἱ δροι τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, ἀλλά μόνον οἱ ἐν τῇ φορτωτικῇ περιεχόμενοι καὶ ὁσάκις ἡ σύμβασις τῆς ναυλώσεως ἀποτελεῖ τὴν ὑποκειμένην σχέσιν, τὴν αἰτίαν τῆς ἐκδόσεως τῆς φορτωτικῆς, ὁ κομιστής ταύτης ἐφ' ὅσον δέν εἶναι συνάμα καὶ ὁ ναυλωτής, ἢ δέν εἴναι κακῆς πίστεως, δέν δεσμεύεται ἐκ τοῦ περιεχομένου τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, ἀλλ' οὐτε δύναται νά ἐπικαλεσθῇ τοῦτο ἔναντι τοῦ ἐκναυλωτοῦ. Ἡ σύμβασις τῆς ναυλώσεως παραμένει ἔναντι αὐτοῦ RES INTER ALIOS ACTA. Ἐν τούτοις οἱ δροι τῆς ναυλώσεως ἔχουν ἐφαρμογήν καὶ εἰς τάς σχέσεις μεταξύ τοῦ ἐκναυλωτοῦ καὶ τρίτου κομιστοῦ τῆς φορτωτικῆς ὁσάκις ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐγένετο παραπομπή εἰς τοὺς δροὺς τοῦ ναυλοσυμφώνου. Ἡ παραπομπή δομῶς διὰ νά ἔχῃ τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο πρέπει νά εἶναι ρητή καὶ εὐκρινής, νά ἐρμηνεύεται δέ κατ' ἀντικειμενικήν κρίσιν καὶ συμφώνως πρός τά συναλλακτικά ἥθη, διότι εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς γενικῆς παραπομπῆς δέν εἶναι πάντοτε βέβαιον, διτὶ ἡθελήθη ἡ ἐφαρμογή δὲν ἔνει τὸν δρῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου εἰς τάς σχέσεις μεταξύ ἐκναυλωτοῦ καὶ κομιστοῦ τῆς φορτωτικῆς ἡ εἶναι δυνατόν δρισμένοι ἔξι αὐτῶν νά εἶναι λογικῶς καὶ κατ' ἀντικειμενικήν κρί-

σιν ἐφαρμόσιμοι μόνον εἰς τάς σχέσεις μεταξύ ἐκναυλωτοῦ καὶ ναυλωτοῦ. Ἀντιθέτως, ὑπό τούς ἀνωτέρω περιορισμούς καὶ προϋποθέσεις, οἱ δροι τοῦ ναυλοσυμφώνου ἔχουν ἴσχυν καὶ ἐπί τῆς σχέσεως ἐκναυλωτοῦ καὶ τρίτου κομιστοῦ τῆς φορτωτικῆς, ἐάν ὁ ἐκναυλωτής ἀποδείξῃ (διτὶ ἄλλων ἀποδεικτικῶν μέσων, ἐπιτρεπτῶν κατά τὸν Κ.Πολ.Δικ.) διτὶ συνεφωνήθη μετά τοῦ κομιστοῦ ἡ τοιαύτη ἐφαρμογή ἡ διτὶ ὁ κομιστής ἔλαβε γνῶσιν αὐτῶν κατά τὴν κτῆσιν τῆς φορτωτικῆς (βλ. σχετ. N. Δελούκα Ναυτ. Δικ. παρ. 255, σελ. 437, 438, A.Π. 565/65 ΕΕΔ Ιζ 289 236/66 ΕΕΔ ΙΖ290, 238/68 ΕΕΔ ΙΘ 430, 568/68 ΕΕΔ Κ'72, ΕΑ 5025/74 ΕΝΔ 3.78, ΕΑ 4356/75 ΕΝΔ 3.520. ΠΠΠ 1306/1972 ΕΝΔ 1 471, 475, ΠΠΠ 2462/77 ΕΝΔ 6 179). Ἐξ ἄλλου, ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 149 ἐδ. 1 καὶ 153 τοῦ ΚΙΝΔ σαφῶς προκύπτει, διτὶ ὁ παραλήπτης, διτὶ διάφορος τοῦ ἐκναυλωτοῦ καὶ μή ὃν ἀντιπρόσωπος αὐτοῦ, παραλαμβάνων τὸ ἐμπόρευμα εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ τοῦ ἀποδέχεται καὶ ἐμπράκτως τὴν ὑπέρ αὐτοῦ ὑπό τοῦ ναυλωτοῦ συνομολογηθεῖσαν σύμβασιν καὶ ὑποβάλλεται καὶ εἰς αὐτάς τάς ὑπέρ αὐτοῦ ἀναληφθεῖσαν ὑποχρεώσεις, ἡ κυριοτέρα τῶν ὅποιων εἶναι ἡ καταβολή τοῦ ναύλου μετά τῶν λοιπῶν προσθέτων παροχῶν ἐν αἷς καὶ τὸ ἀντάλλαγμα διά τὴν ὑπεραναμονήν (βλ. Τσάγκαρι ΚΙΝΔ υπ' ἀρθρον 153 σελ. 285, 286). "Οθεν, ἀληθῶν ὑπολαμβα-

νομένων τῶν ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐκτιθεμένων περὶ τῆς ὑπάρχεως τῆς εἰρημένης ρητρᾶς ἐν τῇ φορτωτικῇ, καθ' ἣν, κατά τά ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐκτιθέμενα, «ὅλοι οἱ δροι, προβλέψεις, ἐλευθερία καὶ ἔξαιρεσις τοῦ ναυλοσυμφώνου ἐνσωματούνται διά τό παρόν ταξείδιον» καὶ τῆς τοιαύτης συμφωνίας ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ, ἐκ τοῦ περιεχομένου τούτων, ἐρμηνευομένων κατ' ἀντικειμενικήν κρίσιν καὶ συμφώνως πρός τά, τόσον εἰς τὴν Ἐλλάδα, δοσον καὶ εἰς τά διεθνῶς εἰς τοὺς κύκλους τῶν ἐπί παρομοίας φύσεως ὑποθέσεων κρατούντα, συναλλακτικά ἥθη, δέν προκύπτει, διτὶ διά τῆς ρηθείσης φορτωτικῆς καὶ δή διά τῆς ἀνωτέρω εἰς αὐτὴν γενικῆς ἀναφορᾶς εἰς τοὺς δροὺς τοῦ ναυλοσυμφώνου ἐγένετο ρητή καὶ εὐκρινής παραπομπή εἰς τόν προαναφερθέντα δρον τοῦ ναυλοσυμφώνου, διτὶ οὐθά εὐθύνεται ὁ παραλήπτης τοῦ φορτίου διά τὴν ἀμοιβήν τῆς ὑπεραναμονῆς τοῦ πλοίου ἐν τῷ λιμένι τῆς ἐκφορτώσεως. Συνεπός, ἐν ὅψει καὶ τοῦ διτὶ ἡ ἔναγουσα δέν ἐπικαλεῖται, διτὶ συνεφωνήθη μεταξύ ταύτης καὶ τῆς ἐναγομένης, ὡς κομιστρίας τῆς φορτωτικῆς καὶ παραλήπτρίας τοῦ φορτίου, ἡ ἐφαρμογή τῶν δρων τοῦ ναυλοσυμφώνου ἡ διτὶ αὐτῇ ἔλαβε γνῶσιν τῶν δρων τούτου κατά τὴν κτῆσιν τῆς φορτωτικῆς, ἡ ἐναγομένη οὐδόλως δεσμεύεται ἐκ τῶν δρων τοῦ εἰρημένου ναυλοσυμφώνου, εἶναι δέ κατά τό σκέλος τοῦτο ἀπορριπτέα ἡ ἀγωγή ὡς μή νόμιμος. Καθ' δοσον δομως ἀφορᾶ τὴν ἐπικαλουμένην

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

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

εύθυνην της έναγομένης έκ του γεγονότος, ότι παρέλαβεν αὐτή τό φορτίον και συνεπώς άνελαβεν εἰς δόλοκληρον μετά τοῦ ναυλωτοῦ την ύποχρέωσιν νά καταβάλῃ εἰς τὴν έναγουσαν τό ἀντάλλαγμα τῆς ύπεραναμονῆς, είναι ή ἀγωγή κατ' ἀρχήν νόμιμος, ἐρειδομένη ἐπὶ τῶν ἄρθρων 129, 117, 118, 119 ἐν συνδυασμῷ και πρός τάς προαναφερθείσας διατάξεις τοῦ KINΔ, 70 Κ.Πολ. Δ.

Ἄρμοδιως δέ φερομένη ένώπιον τοῦ δικαστηρίου τούτου, ώς έκ τοῦ ἀκατέρωθεν συνομολογούμένου γεγονότος, ότι ἐνταῦθα κατεσχέθη τό ἐν τῇ ἀγωγῇ ἀναφερόμενον φορτίον τῆς έναγομένης και συνεπῶς κέκτηται αὐτή ἔναυδη περιουσίαν (ἄρθρον 40 Κ.Πολ.Δικ.), δέον νά ἔρευνηθῇ κατ' οὐσίαν. Ἐπειδή, κατ' ἄρθρον 289 παρ. 4 τοῦ KINΔ, αἱ ἀξίωσεις αἱ προερχόμεναι ἐκ συμβάσεως ναυλώσεως ύπόκεινται εἰς ἑτσίαν παραγραφήν, ἀρχομένην, κατ' ἄρθρον 291 παρ. 1 τοῦ ιδίου κώδικος, ἀμα τῇ λήξει τοῦ ἔτους, καθ' ὅ συμπίπτει ἡ ἀφετηρία αὐτῆς, Ἐξ ἄλλου, κατ' ἄρθρον 70 τοῦ Κ.Πολ.Δικ., πρός ἔχερσιν ἀναγνωριστικῆς ἀγωγῆς διά τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ύπάρξεως η μή ύπάρξεως ἐννόμου τινός σχέσεως δέον νά ύφισταται ἐννομον συμφέρον πρός τοῦ (βλ. A.P. 2/1975, 225/1975. EEN 42 σελ. 671, 785). "Ἐννομον συμφέρον σμως δέν ύφισταται ὅταν η ἐκ τῆς ἐννόμου σχέσεως πηγάζουσα ἀξίωσις δέν δύναται νά ἀσκηθῇ λόγῳ ἀποσβέσεώς της διά παραγραφῆς η ἄλλου νομίμου λόγου (βλ. E.A. 6660/73 Δικ. 1975 48, A.P. 378/75 1310/74 EEN 42 895, 662). Ἐν προκειμένω η διά τῆς ἄνω κυρίας ἀγωγῆς έναγομένη προβάλλει διά τῶν προτάσεων της, μεταξύ ἄλλων, και ὅτι η ἐκ τῆς ἐνδίκου συμβάσεως ναυλώσεως πηγάζουσα ἀξίωσις τῆς έναγούσης ητις, κατά τὴν ἀγωγήν, ἐγεννήθη και κατέστη δικαστικῶς ἐπιδιώξιος ἐν ἔτει 1975, ύπεκυψεν ηδη ἀπό τοῦ τέλους τοῦ ἔτους 1976 εἰς τὴν ύπό τῆς ἄνω διατάξεως προβλεπομένην ἑτσίαν παραγραφήν διά τῆς ἀπράκτου παρελεύσεως τοῦ μέχρι τότε χρόνου. Ὁ ἰσχυρισμός οὗτος, οὕτω διατυπώμενος, κατατείνων δέ, μετά τὸν διά τῶν προτάσεων τῆς έναγούσης παραδεκτῶς γενόμενον περιορισμὸν τοῦ αἰτήματος τῆς ἀγωγῆς εἰς ἀναγνωριστικὸν (ἐκ τοῦ καταψηφιστικοῦ τοιούτου), εἰς ἀπόκρουσιν αὐτῆς δι' ἐλλειψιν ἐννόμου συμφέροντος τῆς έναγούσης πρός ἀσκησίν της, συνιστᾶ νόμιμον ἐκ τῶν ἄνω διατάξεων ἐνστασιν, συνεπαγομένην, ἐν βασιμότητί της, τὴν ἀπόρριψιν τῆς ἀγωγῆς ταύτης, συμφόνως πρός τὰ προεκτεθέντα. Πράγ-

ματι δέ, κατά τά ἐν τῇ ἀγωγῇ ταύτη και ταῖς προτάσεσι τῆς έναγούσης, σχετικῶς ἐκτιθέμενα, η ἐκ τῆς προκειμένης ἐννόμου σχέσεως (τῆς συμβάσεως ναυλώσεως) πηγάζουσα ἀξίωσις τῆς έναγούσης ἐγεννήθη και κατέστη δυνατή η δικαστική αὐτῆς ἐπιδιώξις ἀπό 10-2-1975 (ἡμέρας πέρατος τῆς ἐκφορτώσεως-λήξεως τοῦ χρόνου ἐπισταλίων). Ἡ ύπό τῆς ἄνω διατάξεως προβλεπομένη παραγραφὴ ἥρξατο, συμφόνως τῷ ἄρθρῳ 291 παρ. 1 τοῦ KINΔ, ἀμα τῇ λήξει τοῦ ἔτους τούτου ἥτοι τὸν 1-1-1976, παρῆλθε δέ τό ἔτος τοῦ (1976), χωρὶς νά διαμεσολαβήσῃ γεγονός ἀναστέλλον η διακόπτον τὴν παραγραφήν, κατά τά ύπό τῆς έναγούσης συνομολογούμενα, τοῦ ύπό αὐτῆς ἐπικαλούμενου γεγονότος τῆς ἐγέρσεως προηγουμένης ἀγωγῆς της ἀναγομένου εἰς χρόνον κείμενον πέραν τοῦ ἔτους 1976 ἥτοι εἰς τό ἔτος 1978 (1-1-78). Τούτων δ' οὐτως ἔχοντων, τῆς δέ κρινομένης ἀγωγῆς ἐπιδιοθείσης εἰς τὴν έναγομένην τὸν 16-7-1979 (βλ. ἐκθεσιν ἐπιδόσεως τῆς δικαστικῆς ἐπιμελητρίας Πειραιῶς «Π.Θ.» μετ' ἐπικλήσεως ύπό τῆς έναγούσης προσκομιζομένην η εἰρημένη ἀξίωσις ύπεκυψεν ηδη ἀπό 31-12-76 εἰς τὴν ύπό τοῦ ἄρθρου 289 παρ. 4 τοῦ KINΔ προβλεπομένην ἑτσίαν παραγραφήν. Συνεπῶς είναι ἀπορριπτέα η ύπό κρισιν ἀγωγή, ἐλλείψει ἐννόμου συμφέροντος παρά τῇ ἐναγούσῃ πρός ἀσκησίν αὐτῆς, λόγῳ παραγραφῆς τῆς ἐκ τῆς εἰρημένης ἐννόμου σχέσεως πηγαζούσης ἀξιώσεως της, συμφόνως πρός τὰ προεκτεθέντα. Εἰρήσθω δ' ὅτι οὐδόλως μεταβάλλει τὴν τοιαύτην κρίσιν τὸ γεγονός, διτο τὸ ἐν τῇ ἀγωγῇ ταύτη ἀναφερόμενον ποσόν τὸν 102.815,58 δολ. ΗΠΑ (περὶ τοῦ ὅποιον διώκεται δι' αὐτῆς νά ἀναγνωρισθῇ ὅτι ὄφειλεται εἰς τὴν έναγουσαν παρά τῆς έναγομένης) ἀποτελεῖ (κατά τὴν ἀγωγῆν) ύπόδοιπον συνολικῆς ὄφειλῆς 330.511,62 δολ. ΗΠΑ, ἔξ ὧν ποσόν 239.691,62 δολ. ἀντιστοιχεὶ εἰς ἀντάλλαγμα ἐπισταλίων (κεφάλαιον) και ποσόν 90.820,00 δολ. εἰς τόκους ἐπί τοῦ κεφαλαίου τοῦτο διά τό ἀπό 15-3-75 (ἡμέραν ὁχλήσεως) μέχρι 15-5-1978 χρονικὸν διάστημα, μετά τὴν ἀφαίρεσιν ἐκ τοῦ δόλου ώς ἄνω ποσοῦ τοιούτου ἐκ 227.696,04 δολ. ΗΠΑ, ὅπερ, κατά τά ώσαύτως ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐκτιθέμενα, κατεβλήθη ἐναντὶ τοῦ δόλου χρέους εἰς τὴν έναγουσαν παρά τῆς έναγομένης τὸν 15-5-78, καθ' ὅσον, ώς ύπό ταύτης ὄμολογεῖται, ἔξωφλήθησαν οἱ ὄφειλόμενοι τόκοι, κατ' ἄρθρον 423 ἐδ. α τοῦ A.K., καθ' ὅ «έαν τό χρέος ἀποτελῆται ἐκ κεφαλαίου, τόκων και ἔξόδων, η παροχή καταλογίζεται πρώτον εἰς τά ἔξοδα, είτα

εἰς τοὺς τόκους και τελευταίον εἰς τό κεφάλαιον», τό δέ ἐναπομείναν ύπόδοιπον ἀποτελεῖται μέρος τοῦ προαναφερθέντος κεφαλαίου (τῶν 239.691,62 Δολ. ΗΠΑ), ἡ ἐπί τοῦ ὅποιού ἀξίωσις τῆς έναγούσης, ώς πηγάζουσαν ἐκ τῆς ἐννόμου σχέσεως τῆς ναυλώσεως (ἐπισταλίαι ἐν ἐκφορτώσει) παρεγράφη, κατά τά προηγηθέντα.

Ἐπειδή, μετά ταῦτα, η ύπό τῆς διά τῆς ἄνω κυρίας ἀγωγῆς έναγομένης ἑταιρίας κατά τά ἄρθρα 88 και 89 τοῦ Κ.Πολ.Δικ. ἀσκηθεῖσα προσεπίκλησις και ἡ μετ' αὐτῆς ἐνουμένη ἀγωγή, δι' ἡς, μετά νόμιμον περιορισμόν (διά τῶν προτάσεων τῆς προσεπικαλούσης) τοῦ αἰτητικοῦ τῆς ἐκ τοῦ καταψηφιστικοῦ εἰς ἀναγνωριστικὸν τοιούτον, διώκεται, ὅπως ἀναγνωρισθῇ, διτ, ἐν περιπτώσει ἡττης τῆς ἐν τῇ ἄνω κυρίᾳ δίκη, ύποχρεούται ἡ προσεπικαλουμένη έναγομένη νά καταβάλῃ εἰς αὐτήν (προσεπικαλούσαν) τό, ὅπερ ἐκείνη ἡθελεν ἀναγνωρισθῇ διτ ὄφειλει εἰς τὴν κυρίως ἐνάγουσαν, ποσόν, ἐπί τῶν λόγω, διτ διά σχετικῆς συμβάσεως τῶν ἀνέλαβεν αὐτῆς τοιαύτην ύποχρέωσιν, παρίστανται, ἐν ὅψει τῆς ἀπορρίψεως τῆς κυρίας ἀγωγῆς διά τὸν ἄνω λόγον, ἀπορριπτέαι ώς ἀπαράδεκτοι, ἀφού, τόσον ἡ προσεπίκλησις τοῦ καλούμενου δικονομικοῦ ἐγγυητοῦ, δοσον και ἡ κατ' αὐτοῦ, βάσει τοῦ ἄρθρου 88 τοῦ Κ.Πολ.Δ. ἀσκουμένη ἀγωγή, τελούν ύπό τὴν αἵρεσιν τῆς καταδίκης τοῦ προσεπικαλουμέντος ἐν τῇ κυρίᾳ δίκη (βλ. Π.Προτ. Αθ. 1378/72 Ἀρχ. Νομ. ΚΔ 145), προϋποθέτον δέ τὴν ὑπαρξίαν ἐκκρεμοδικίας, ἡτις παύει ύφισταμένη διά τῆς ἐκδόσεως ὀριστικῆς ἀποφάσεως ἐπί τῆς κυρίας ἀγωγῆς. Ταῦτα δέ παρά τὴν ἀπουσίαν τῆς προσεπικαλουμένης έναγομένης, δι' ἡν νομίμως και ἐμπροθέσμως ἐπεδόθη εἰς τὸν παρά τῷ δικαστηρίῳ τούτῳ εἰσαγγελέα ἀκριβές ἀντίγραφον τοῦ ἐνδίκου δικογράφου μετ' ἐπισήμου μεταφράσεως εἰς τὴν Ἀγγλικήν μετά τῆς κάτωθι τούτου πράξεως καταθέσεως και ἐγγραφῆς της εἰς τὸ πινάκιον διά τὴν ἐν ἀρχῇ τῆς παρούσης σημειουμένην δικάσιμον, καθ' ἡν αὐτη, δέν ἐνεφανίσθη κατά τὴν ἐκ τοῦ πινάκιον τούτου σειράν, ἐκφύγησιν και συζήτησιν τῆς ύποθέσεως. Θέμα ὀρισμοῦ παραβόλου και ἔξόδων και τελῶν ἐρημοδικίας δέν γεννάται, ἐλλείψει ἐννόμου συμφέροντος πρός ἀσκησίν της εἰς τὴν έναγουσαν παρά τῆς έναγομένης τὸν 15-5-78, καθ' ὅσον, ώς ύπό ταύτης ὄμολογεῖται, ἔξωφλήθησαν οἱ ὄφειλόμενοι τόκοι, κατ' ἄρθρον 423 ἐδ. α τοῦ A.K., καθ' ὅ «έαν τό χρέος ἀποτελῆται ἐκ κεφαλαίου, τόκων και ἔξόδων, η παροχή καταλογίζεται πρώτον εἰς τά ἔξοδα, είτα

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

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

’Ανάλυση τής ήλικίας και κατανομής τοῦ τοννάζ

Σύμφωνα μέ τά στοιχεῖα τοῦ Λόϋδ Ρέτζιστερ — πού φέτος έδόθησαν στή δημοσιότητα μέ άρκετή καθυστέρηση — παρουσιάζομε τήν άνάλυση τής παγκόσμιας χωρητικότητας γιά τό 1981.

Ο πίνακας αύτός περιέχει μέ άλφαβητική σειρά όλες τίς χώρες πού διαθέτουν έμπορικό στόλο πάνω άπό δύο εκατομ. τόννους γκρός.

Δεξιά τῶν χωρῶν παρατίθενται έπτά στήλες οι οποίες άναφέρονται στήν ολική χωρητικότητα πού άντιστοιχεῖ σε κάθε πενταετία πού άναγράφεται στήν έπικεφαλίδα.

Κάτω άπό τόν άριθμό τής χωρητικότητας και μέσα σέ παρένθεση εύρισκεται ό άντιστοιχος άριθμός πλοίων. Στήν συνέχεια άναγράφεται τό σύνολο τοῦ τοννάζ και τοῦ άριθμοῦ πλοίων κάθε μιᾶς άπό τίς χώρες αύτές και τέλος τό ποσοστό συμμετοχῆς τής κάθε χώρας στό σύνολο τοῦ παγκοσμίου στόλου τόσο άπό άποψη χωρητικότητας όσο και άριθμοῦ πλοίων.

Η διαφορά πού παρατηρείται σέ θ. τι άφορά τά έλληνικά δεδομένα στά στοιχεῖα τοῦ Βρεταννικού Νηογνώμονα και τῶν στατιστικῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονι-

κῶν» θέτεται κατά πρῶτο λόγο, στόν διαφορά χρόνο καταρτίσεως τῶν πινάκων (στοιχεία μεταβαλλόμενα καθημερινώς) και κατά δεύτερο στή μή πλήρη και έγκαιρη έννημέρωση τοῦ Λόϋδς άναφορικά μέ τά μικρά κυρίως πλοία.

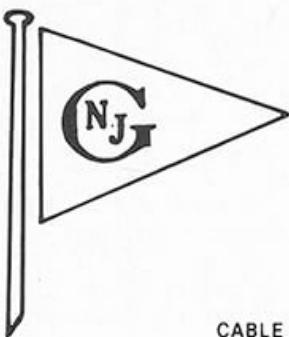
Αύτό θώμα δέν έχει καμία σοβαρή έπιδραση ως πρός τή θέση τής Έλλάδος ή οποία φέρεται έπικεφαλής μεταξύ τῶν χωρῶν πού διαθέτουν έθνικό στόλο.

Προκειμένου νά κάνουμε σύγκριση μέ τήν περασμένη χρονιά παραθέτουμε στή συνέχεια τίς χώρες κατά δύναμη ως πρός τήν χωρητικότητα σέ έκατομ. τον. γκρός και στήν παρένθεση τήν αύξηση η τήν μείωση πού παρουσίασαν κατά έκατομ. η χιλιάδες τόννους γκρός. σύμφωνα πάντοτε μέ τά στοιχεῖα τοῦ Λόϋδς Ρέτζιστερ.

ΛΙΒΕΡΙΑ	74.906	(- 5.379)
ΕΛΛΑΣ	42.005	(+ 2.533)

ΙΑΠΩΝΙΑ	40.836	(- 124)
ΠΑΝΑΜΑΣ	27.657	(+ 3.466)
ΑΓΓΛΙΑ	25.419	(- 1.716)
ΣΟΒ. ΕΝΩΣΗ	23.493	(+ 49)
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	21.675	(- 333)
Η.Π.Α.	18.908	(+ 444)
ΓΑΛΛΙΑ	11.455	(- 470)
ΙΤΑΛΙΑ	10.641	(- 454)
ΚΙΝΑ	9.541	(+ 628)
ΙΣΠΑΝΙΑ	8.134	(+ 21)
ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	7.708	(- 647)
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	6.888	(- 776)
ΙΝΔΙΑ	6.020	(+ 109)
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	5.467	(- 256)
ΝΟΤ. ΚΟΡΕΑ	5.142	(+ 797)
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	5.133	(+ 600)
ΔΑΝΙΑ	5.048	(- 343)
ΣΟΥΗΔΙΑ	4.034	(- 200)
ΠΟΛΩΝΙΑ	3.579	(- 60)
ΚΑΝΑΔΑΣ	3.159	(- 21)
ΣΑΟΥΔ. ΑΡΑΒΙΑ	3.122	(+ 1.532)
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ	2.580	(+ 863)
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	2.541	(+ 74)
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	2.540	(+ 612)
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	2.445	(- 86)
ΚΟΥΒΕΙΤ	2.317	(- 212)
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	2.307	(- 240)
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	2.032	(+ 175)
ΚΥΠΡΟΣ	1.819	(- 272)

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑΝ
ΕΙΣ ΤΟΝΝΟΥΣ ΓΚΡΟΣ (ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ)**

ΧΩΡΑΙ	0-4 έτών	5-9 έτών	10-14 έτών	15-19 έτών	20-24 έτών	25-29 έτών	30 έτών και άνω	ΣΥΝΟΛΟΝ	ΠΟΣΟΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΥΝΔΟΣ
ΑΓΓΛΙΑ	5.067.953 (449)	12.366.760 (763)	5.403.892 (528)	1.538.585 (444)	716.696 (379)	139.453 (143)	186.088 (269)	25.419.427 (2.975)	6,04 (4,03)
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	603.579 (100)	305.072 (55)	153.610 (68)	615.380 (74)	217.635 (54)	92.077 (32)	318.407 (138)	2.306.760 (521)	0,55 (0,71)
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	2.119.827 (149)	1.707.454 (160)	667.236 (81)	173.140 (37)	294.638 (42)	35.662 (30)	135.267 (128)	5.133.224 (627)	1,22 (0,85)
ΓΑΛΛΙΑ	1.868.261 (127)	6.825.264 (329)	2.165.676 (181)	283.912 (235)	228.738 (173)	38.260 (59)	44.922 (95)	11.455.033 (1.199)	2,72 (1,62)
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ	553.185 (51)	462.920 (39)	635.084 (89)	358.719 (66)	395.081 (83)	60.523 (76)	75.080 (79)	2.540.592 (483)	0,60 (0,65)
ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1.849.291 (425)	3.438.898 (351)	1.736.148 (358)	460.609 (278)	125.125 (161)	55.087 (72)	43.069 (175)	7.708.227 (1.820)	1,83 (2,46)
ΔΑΝΙΑ	1.613.327 (195)	2.597.130 (322)	552.796 (221)	168.891 (162)	57.310 (108)	21.400 (40)	36.880 (121)	5.047.734 (1.169)	1,20 (1,58)
ΕΛΛΑΣ	4.281.477 (285)	8.839.769 (478)	12.486.523 (736)	9.280.781 (697)	5.081.810 (706)	1.418.769 (366)	615.861 (442)	42.004.990 (3.710)	9,98 (5,02)
ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	4.748.535 (1.495)	3.725.614 (1.190)	1.950.646 (919)	1.534.766 (497)	1.665.002 (221)	1.259.367 (235)	4.024.051 (1.302)	18.907.786 (5.869)	4,49 (7,95)
ΙΑΠΩΝΙΑ	9.725.595 (3.047)	19.998.500 (2.833)	9.333.136 (3.147)	1.384.596 (937)	259.647 (356)	43.902 (54)	90.305 (48)	40.835.681 (10.422)	9,70 (14,11)
ΙΝΔΙΑ	945.768 (99)	2.492.596 (151)	1.085.461 (119)	943.494 (110)	417.867 (65)	5.732 (25)	78.984 (51)	6.019.902 (620)	1,43 (0,84)
ΙΣΠΑΝΙΑ	2.957.317 (370)	3.023.859 (726)	1.384.671 (486)	347.299 (424)	282.850 (283)	54.900 (95)	82.762 (294)	8.133.658 (2.678)	1,93 (3,63)
ΙΤΑΛΙΑ	1.700.635 (161)	4.149.532 (234)	1.804.615 (312)	1.328.665 (252)	971.976 (211)	418.135 (168)	267.684 (339)	10.641.242 (1.677)	2,53 (2,27)
ΚΑΝΑΔΑΣ	381.950 (84)	345.774 (167)	580.438 (221)	769.670 (314)	364.879 (126)	234.546 (68)	481.607 (320)	3.158.864 (1.300)	0,75 (1,76)
ΛΑΤΙΚΗ ΚΙΝΑ	1.078.461 (184)	1.456.267 (238)	1.490.778 (149)	1.794.748 (139)	1.145.754 (159)	259.554 (50)	427.633 (132)	7.653.195 (1.051)	1,82 (1,42)
ΝΟΤ. ΚΟΡΕΑ	970.676 (237)	1.557.069 (278)	1.697.878 (451)	500.750 (488)	227.185 (124)	120.594 (32)	67.353 (23)	5.141.505 (1.634)	1,22 (2,21)
ΚΟΥΒΕΙΤ	983.512 (59)	718.402 (37)	475.870 (80)	91.883 (26)	8.217 (10)	26.834 (5)	12.557 (14)	2.317.275 (231)	0,55 (0,31)
ΛΙΒΕΡΙΑ	12.567.948 (479)	38.296.190 (843)	16.240.390 (541)	5.722.477 (251)	1.653.933 (129)	363.519 (31)	61.933 (7)	74.906.390 (2.281)	17,80 (3,09)
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	4.928.833 (425)	11.326.406 (559)	4.550.953 (458)	367.694 (238)	289.603 (161)	81.551 (150)	129.846 (418)	21.674.886 (2.409)	5,15 (3,26)
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1.128.023 (333)	1.798.404 (343)	1.437.588 (246)	568.826 (173)	462.479 (109)	42.831 (35)	29.335 (32)	5.467.486 (1.271)	1,30 (1,72)
ΠΑΝΑΜΑΣ	4.276.810 (508)	8.296.491 (228)	4.925.090 (926)	4.046.529 (673)	3.862.321 (709)	1.393.443 (367)	855.889 (445)	27.656.573 (4.461)	6,57 (6,04)
ΠΟΛΩΝΙΑ	534.250 (154)	1.523.616 (228)	830.184 (151)	471.235 (164)	177.727 (97)	22.639 (21)	19.430 (12)	3.579.081 (827)	0,85 (1,12)
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	862.693 (130)	740.117 (106)	218.017 (45)	160.246 (34)	36.391 (9)	607 (1)	13.453 (10)	2.031.524 (335)	0,48 (0,45)
ΡΩΣΙΑ	4.065.325 (954)	4.882.099 (1.337)	5.569.466 (1662)	5.771.573 (1.526)	2.160.818 (1.200)	780.177 (908)	263.440 (280)	23.492.898 (7.867)	5,58 (10,65)
ΣΑΟΥΔ. ΑΡΑΒΙΑ	197.011 (38)	699.201 (31)	1.455.382 (49)	304.307 (39)	291.006 (53)	103.698 (24)	71.216 (32)	3.121.821 (286)	0,74 (0,39)
ΣΟΥΗΔΙΑ	1.631.955 (137)	1.787.680 (145)	424.517 (116)	93.598 (87)	52.352 (55)	8.418 (22)	35.373 (144)	4.033.893 (706)	0,96 (0,96)
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	209.188 (69)	630.513 (84)	950.296 (207)	232.750 (136)	308.862 (136)	70.580 (67)	137.628 (128)	2.539.817 (827)	0,60 (1,12)
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	501.058 (61)	882.883 (68)	640.815 (51)	186.915 (52)	162.575 (38)	52.058 (11)	18.200 (60)	2.444.504 (341)	0,58 (0,46)
ΧΩΓΚ ΚΟΓΚ	1.010.879 (53)	631.012 (64)	727.304 (41)	158.438 (27)	47.881 (20)	3.017 (10)	1.961 (8)	2.580.492 (223)	0,61 (0,30)
ΠΑΓΚΟΣΜ. ΣΥΝΟΛΟ	84.313.922 (13.154)	158.216.435 (15.578)	88.496.174 (15.482)	44.672.837 (10.661)	26.092.297 (7.604)	8.859.090 (4.204)	10.184.058 (7.181)	420.834.813 (73.864)	100 (100)

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD

ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



*Three types of fast craft built at Hellenic Shipyards for the Greek Navy.
Left: PATROL BOAT. Right: PURSUIT VESSEL. Below: MISSILE BOAT.*



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

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

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

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

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

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

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



ΔΑΝΙΑ

Ο στόλος του Μόλλερ

Ο έφοπλιστικός οίκος Μόλλερ πού έκπρωσε σε όλη την Ευρώπη στην άποψη της Δανίας, διατηρεί παροπλισμένο το σύνολο σχεδόν της χωροτάξης του σε δεξαμενόπλοια. Έτοις, άνα δύο μεγάλα πετρελαιοφόρα είναι παροπλισμένα στην Αλγκεθέρια, στο Όμαν και στο Ντουμπάι, ένω άνα ένα είναι παροπλισμένο στην Ελλάδα («Ράς Μέρσκ») και στην Ολλανδία («Ρόμε Μέρσκ»).

Έξ αλλού ο ίδιος οίκος πούλησε 2 όχημα-πετρελαιοφόρα σκάφη των 24.280 τον. d.w. ναυπηγήσεως του 1969 (τα «Μπέλα Μέρσκ» και «Μπριγκιτ Μέρσκ») πρός Ελληνες άγοραστες αντί 7 έκατομ. δολαρίων συνολικώς. Τέλος πούλησε ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς προϊόντων, 5.305 τον. d.w. πρός γαλλική έταιρία αντί 1,7 έκατομ. δολαρίων.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η έπιθεώρηση των ξένων πλοίων

Κατ' άνακοινωση του Υπουργείου Μεταφορών, ή έπιθεώρηση των ξένων πλοίων στους γερμανικούς λιμένες για τη διαπίστωση συμμορφώσεως με τα έπιπεδα άσφαλειας του IMCO, ίσως άρχισει από την Ιηλούλιο.

Η απόφαση αυτή είναι σύμφωνη με τό ύπομνημα που ύπεγραψαν οι 14 εύρωπαικές χώρες στη Διάσκεψη Ασφαλείας Ναυπλίος που συνήλθε στο Παρίσι στις 26 Ιανουαρίου.

Ο έλεγχος θα γίνεται από έπιθεωρητές έξαρτωμενους από τα ναυτικά συνδικάτα, που θα έπιθεωρηθούν ένα πλοίο στα τέσσερα, έτσι που δύσκολα θα μπορούν να έφευγουν τα πλοία που έπισκεπτονται τακτικά τους γερμανικούς λιμένες.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Οι έπιχορηγούμενες έταιρίες

Η Ένωσης των Αμερικανών Έφοπλιστών που έχουν πλοία ύπο Αμερικανική σημαία, ή όποια περιλαμβάνει 7 έπιχορηγούμενες έταιρίες, ζήτησε να έπιτραπει η ναυπηγηση πλοίων στο έξωτερικό ώστε να πετύχουν χαμηλότερες τιμές, βραχύτερες προθεσμίες παραδόσεως, ύψηλή ποιότητα και πλεονεκτικούς όρους χρηματοδοτήσεως. Τούτο άποτελει τόν μόνο τρόπο για να έπιζησουν αύτές οι έταιρίες και νά μπορέσουν να άνανεωσουν το στόλο των τακτικών γραμμών των ΗΠΑ. Ειδικότερα τα αίτηματα της Ένωσης είναι τα άκολουθα: α) Πιστο-

ΙΑΠΩΝΙΑ

Μείωσης της συνθέσεως

Η Ένωση των Ιαπώνων Έφοπλιστών πιέζει την κυβέρνηση για μείωση της συνθέσεως των ύπο την έθνική σημαία συγχρόνων πλοίων σε 18 άτομα.

Ηδη βρίσκονται στό στάδιο του πειραματικού έλεγχου 14 ιαπωνικά σκάφη, χωρητικότητος κυμαινομένης από 30.000 έως 98.000 τον. d.w., τά όποια έχουν δοκιμαστικώς έπανδρωθεί με πληρώματα μόνον 18 άνδρων για νά διαπιστωθεί ή καλή λειτουργικότητά των πλοίων με μειωμένη σύνθεση.

Κατά τούς ιαπωνες πλοιοκτήτες, τά πλοία τους με 24μελή πληρώματα έχουν λειτουργικό κόστος κατά 2,5 φορές μεγαλύτερο έκεινου από τά πλοια των ύπο άναπτυξη χωρών τά όποια έπανδρώνονται με 30μελή πληρώματα.

Παραγγελίες για πλοία κοντέΐνερς

Η άνεξάρτητη ναυτιλιακή έταιρία του Ταϊβάν «Έβεργκρητ Λάιν» άνεθεσε στά ιαπωνικά ναυπηγεία «Ινομίτο» τήν κατασκευή τεσσάρων συγχρόνων σκαφών μεταφοράς έμπορευματοκιβωτών τών όποιων ή άξια υπερβαίνει τό ποσόν τών 120 έκατομμυρίων δολαρίων.

Τά πλοια αύτά, μεταφορικής ικανότητος 1.800 - 1.900 TEU, θά τεθούν σε ύπηρεσια τό 1984 και θά άποτελέσουν τόν πυρήνα έπεκτασεως τών τακτικών γραμμών τής έταιρίας σε δλη τήν υδρόγειο.

Οι μεταφορές Αύστραλιας - Εύρωπης

Έξ αιτίας τού μποϊκοτάς που άσκηθηκε σε αύστραλιανούς λιμένες κατά τών σημαίων εύκαιριας, πολλές ιαπωνικές έταιρίες άποφάσισαν νά μεταφέρουν τά πλοια τους ύπο την έθνικη σημαία, ώστε νά μπορέσουν νά συνεχίσουν κανονικά τίς συμβατικές υποχρεώσεις τους με τήν Αύστραλια.

Σύμφωνα με ιαπωνικές πηγές, οι μεταφορές γιανθράκων μεταφέρουν τά πλοια μεταξύ Αύστραλιας - Εύρωπης μειώθηκαν κατά 50% λόγω τής συμφορήσεως τών αύστραλιανών λιμένων και τής μειώσεως τής ζητήσεως γιανθράκων στήν Εύρωπη. Σημειούται δτί πολλές ιαπωνικές ναυτιλιακές έταιρίες (Μιτσού, YS-Λάιν, Τζαπάν-Λάιν, Σόβα, Σάνκο, Νίππο) έχουν συμβόλαια μεταφοράς γιανθράκων από Αύστραλια πρός Αγγλία και άλλες εύρωπαικές χώρες. Τό σύνολο τών συμβολαίων αύτών ύπολογίζεται σε 300-900 χιλιάδες τόνους έτησιας για 3-5 χρόνια, με ναύλους κυμαινόμενους μεταξύ 3.50 - 5.50 δολ. κατά τόννο d.w. και κατά μήτρα για σκάφη τύπου «Πάναμα».

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

Δύο σημαντήρες άγκυροβολίου, εις άριστην κατάστασιν βάρους 2 τόννων έκαστος.

Τρεις άγκυρες τύπου LIBERTY βάρους περίπου τριῶν τόννων έκαστη, καθώς και καδένες πάχους 50 χιλιοστών.

Έπισης ένα RADAR - DECCA 404 εις άριστην κατάστασιν.

Πληροφορία: Τηλ.: 4522511 — κ. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΝ

ΙΤΑΛΙΑ

Η ύπόθεση Λάουρο Λάινς

Η έφοπλιστική οικογένεια Λάουρο έθεσε στήν διάθεση τού κυβερνητικού έπιτρόπου όλοκληρη τήν περιουσία της στήν προσπάθεια νά έξειρεθεί λύση, μέ τήν βοήθεια τής ιταλικής κυβερνήσεως, γιά τήν διάσωση τού ναυτιλικού όμιλου τής Λάουρο Λάινς πού κατέχει 19 πλοία.

Ηδη μέ τίς ένέργειες τού έπιτρόπου έξασφαλίστηκε ή έλευθεροποίησα σέ δύο πλοία ένω ή μέχρι σήμερα άποτίμηση τής οικονομικής καταστάσεως τού όμιλου έμφανίζει συνολικά χρέη άνερχόμενα σέ 78 έκατομ. δολλάρια.

ΙΣΡΑΗΛ

Άνανέωση τού στόλου

Η κρατική έταιρια «Ζίμ Ισραελ Ναβιγκέϊσιον» συνεχίζει τήν άνανέωση τού στόλου της μέ τήν πρόσφατη άπόκτηση τριών κοντινεροπλοίων τών 24.000 τον. d.w. ίκανών νά μεταφέρουν 1.000 κοντέινερς τών 40 ποδών έκαστον. Τά πλοία αύτά κατασκευάσθηκαν σέ Όλλανδικά ναυπηγεία και είναι έφοδιασμένα μέ μηχανές 35.000 ίππων καθώς και μέ υπερασύγχρονα μέσα φορτοεκφορτώσεως.

Συγχρόνως ή ισραηλινή έταιρια κατασκευάζει δύο μεγάλα γαιανθρακοφόρα μπάλκ κάρριερ τών 160.000 τον. d.w. στήν Ισπανία και άλλα δύο κοντινερόπλοια μεταφορικής ίκανότητος 700 κοντέινερς τών 20 ποδών στή Δυτική Γερμανία μέ συνολικό κόστος περί τά 160 έκατομμύρια δολλάρια.

ΚΟΥΒΕΓΓΤ

Νέο πρόγραμμα άγορῶν

Η διακρατική άραβική έταιρια «Γιουνάϊτετ Αραμπ Σίππιγκ Κόμπανυ» πού έδρεύει

στό Κουβέιτ φέρεται διατεθειμένη νά προβεῖ στήν άγοράν έννεα άκομη πλοίων μεταφοράς έμπορευματοκιβωτίων αύξανοντας κατά τόν τρόπο αύτόν τόν στόλο της σέ 16 κοντινερόπλοια.

Έγγνωσθη ότι ύπεγράφη σχετικά μέ τήν άγορά αύτή συμβόλαιο ύψους 400 έκατομμυρίων δολλαρίων, τό όποιο πέραν τής άξιας τών πλοίων συμπεριλαμβάνει και τήν άποκτηση 144.000 έμπορευματοκιβωτίων.

ΜΑΛΑΙΣΙΑ

Άγορές άνθρακος και σιδηρομεταλλεύματος

Σέ 1,5 έκατομ. τόννους ύπολογίζεται ή ποσότης άνθρακος, τήν όποια θά προμηθεύεται έπι έτησίας βάσεως ή Μαλαισία από τήν Αύστραλια γιά τήν λειτουργία τού σταθμού ήλεκτροπαραγωγής ό όποιος κατασκευάζεται στό «Πόρτ Κλάνγκ».

Έπισης ύπεγράφη διακρατική συμφωνία μεταξύ τής κυβερνήσεως και τής Ινδίας γιά τήν άγορά 250.000 τόννων σιδηρομεταλλεύματος έτησίως γιά τρία έτη από τού 1984.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Άγηση τών έξαγωγών πετρελαίου

Βάσει τών στοιχείων τού τελευταίου τετραμήνου τού 1981 ή Βρεταννία κατέστη ό δευτέρος σέ ποσότητα προμηθευτής πετρελαίου τών Ήνωμένων Πολιτειών μετά τήν Σαουδική Αραβία, μέ έξαγωγές τής τάξεως τών 570.000 βαρελίων ήμερησίων.

Η ποσότητα αύτή άντηροστεύει τό έντριτον τής βρετανικής παραγωγής και καλύπτει περίπου τό 12% τού είσαγομένου άργού πετρελαίου στίς Ήνωμένες Πολιτείες.

Γαιάνθρακες από τήν Σκωτία

Σάν άποτέλεσμα τής αύξημένης όποδοτικότητος τών άνθρακωρυχείων τής Σκωτίας δημιουργήθηκαν κατά τό 1981 πλεονάζοντα

απόθέματα άνθρακος ένω οι έξαγωγές έφθασαν τούς 500.000 τόννους. Τό μεγάλο πλεονέκτημα τού Σκωτσέζικου κάρβουνου είναι ότι ή περιεκτικότητά του σέ θειο είναι χαμηλή και άνταποκρίνεται πρός τίς προδιαγραφές χωρών πού χρησιμοποιούν τόν άνθρακα γιά τήν παραγωγή ηλεκτρικής ένέργειας όπως ή Δανία, Σουηδία και Φινλανδία.

Η Βρεταννία στοχεύει νά αύξησει κατά τό 1982 τίς έξαγωγές άνθρακος από 2,5 σέ 3,75 έκατομ. τόννους καθώς προχωρούν οι έπενδύσεις σέ έργοστάσια τής Ιαπωνίας και τής Άπω Ανατολής γιά τήν παραγωγή άτμου, δημιουργώντας νέες άγορές γιά τίς έξαγωγές άνθρακος.

Τά Βρεταννικά πληρώματα

Σέ μιά προσπάθεια άπασχολήσεως τών 4.000 άνέργων Αγγλών ναυτικών ή Βρεταννική Ναυτική Όμοσπονδιά άπεφάσισε νά έπιτρέψει στά μέλη της νά ναυτολογούνται σέ πλοια Βρετανών πλοιοκτητών τά όποια φέρουν σημαίες εύκολιας.

Στή σχετική άνακοίνωση ή Όμοσπονδιά έπισημαίνει ότι οι Βρεταννοί πλοιοκτήτες πού έχουν νηολογήσει τά σκάφη των ύπο σημαίες άλλων κρατών θά έχουν δικαίωμα ναυτολογήσεως Βρετανών ναυτικών έφοσον τά σκάφη αύτά θά συμμαρφώνονται μέ τούς ισχύοντας διεθνείς κανονισμούς άσφαλειας.

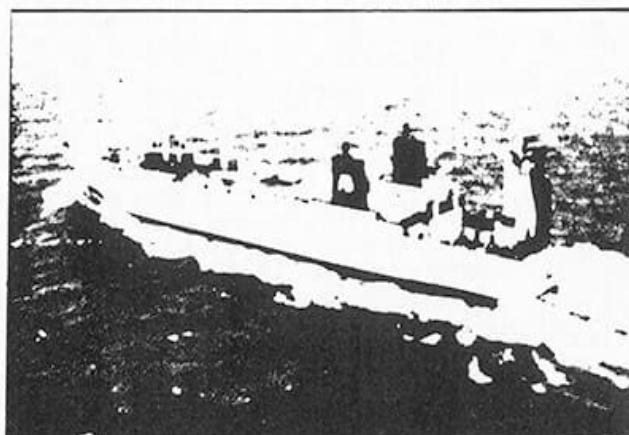
ΜΕΞΙΚΟ

Πενταετές άναπτυξιακό πρόγραμμα

Η κυβέρνηση τού Μεξικού προχωρεί στήν ύλοποίση ένός φιλόδοξου πενταετούς προγράμματος γιά τήν δημιουργία έθνικού στόλου και τήν έκπαιδευση νέων στό ναυτικό έπαγγελμα. Ηδη άγοράσθηκαν δύο έκπαιδευτικά πλοια, ένω τόν προσεχή Ίούλιον θά καθελκυσθεί τό πρώτον έκ τών ναυπηγουμένων στά ναυπηγεία τής «Βέρα Κρούζ» μπάλκ κάρριερ τών 22.000 τον. d.w. Τά δύο αύτά πλοια έχουν χρονοναυλωθεί

BROSTRÖMS

*Always at
your service*



B R O S T R O M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

στήν κρατική έταιρία μεταφοράς δημητριακών, ή όποια έλεγχεται από την μεξικανική κυβέρνηση.

NOPRHIGIA

'Η άλλαγη σημαίας

Παρουσία του 'Υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας έγινε ή γενική συνέλευση της 'Ενώσεως Νορβηγών Έφοπλιστών. 'Ο Πρόσδρος αυτής έδηλωσεν ότι δέν είναι κανονικό νά άπαγρεύεται στούς έφοπλιστές νά μεταφέρουν τά πλοιά τους στό έξωτερικό όταν τό κόστος έκμεταλλεύσεως είναι χαμηλότερο έκει, γιατί άλλοιώς τούς άναγκάζεις νά έγκαταλείψουν όρισμένους ναυτιλιακούς τομείς στούς όποιους ή διατήρηση πλοίων μέ νορβηγική σημαία είναι άσυμφορη. 'Ο 'Υπουργός άπρητης ότι ή Κυβέρνηση άντιμετωπίζει εύνοϊκά την άσεια μεταφοράς πλοίων στό έξωτερικό καί πιστεύει ότι οι θαλάσσιες μεταφορές άποτελούν διεθνή δραστηριότητα.

Σύνθεση 13 άτόμων

'Η άρμοδια 'Υπηρεσία έπετρεψε τελικά στόν έφοπλιστή Κρίστιαν Τζέμπσενς νά μειώσει τή σύνθεση τού πληρώματος τών 14 πλοίων του σε 13 άτομα άντι τών μέχρι σημερα 15 άτόμων κατά πλοϊ.

'Η άσεια παρεσχέθη γιά δοκιμαστική περίοδο 6 μηνών μετά τήν όποια τό ζήτημα προσθήκη ένός έπι πλέον μηχανικού θά ρυθμισθεί άναλογα μέ τίς άναφορές πού θά ύποβάλουν ο έφοπλιστής καί τά πληρώματα τών έν λόγω πλοίων.

RΩΣΙΑ

'Ανανέωση τού στόλου

Τό 110 πενταετές ναυτιλιακό πρόγραμμα τής Σοβιετικής 'Ενώσεως προσβλέπει από τό 1981 μέχρι τό 1985 νά τεθούν σέ ύπηρεσία 250 νέα πλοϊα 3.200.000 τον. γκρός. Μεταξύ τών σκαφών αύτών περιλαμβάνονται κυρίως φορτηγά κατά ποσοστό 60%. Περιλαμβάνονται έπισης άρκετά παγοθραυστικά γιά τήν σέ έτησια πλέον βάση έξασφάλιση τής ναυσιπλοΐας στό δυτικό μέρος τού 'Αρκτικού Ύκεανου.

Τά άνωτέρω πλοϊα θά ναυπηγηθούν έν μέρει στή Ρωσία καί έν μέρει στό έξωτερικό. 'Έτσι 14 πολυδύναμα κοντέινερς ναυπηγούνται ηδη στή Φινλανδία, ένω άρκετά πα-

γοθραυστικά θά κατασκευασθούν στή Ρωσία, ήπου ήδη ναυπηγείται καί μία σειρά μεγάλων φορτηγιδοφόρων τών 40.000 τον. γκρός ίκανών νά παραλαμβάνουν 800 φορτηγίδες τών 380 τόννων ή 1.380 κοντέινερς τών 20 ποδών.

Τό πρόγραμμα περιλαμβάνει έπισης πλοϊα ρο-ρο, κοντέινερς, φυγεία, δεξαμενόπλοια, πλοϊα μεταφοράς ξυλείας, έπιβατηγά καί ιπτάμενα, καθώς καί πολλά σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας (ναυαγοσωστικά, ρυμουλκά, φορτηγίδες, βυθοκόρους κλπ.).

'Υπολογίζεται ότι στό τέλος τού 1985 ο σοβιετικός έμπορικός στόλος θά φθάσει τά 19.200.000 τον. γκρός.

ΣΟΥΗΔΙΑ

'Η ναυτιλία

Συνεχίζεται ή μείωση τού ύπο σουηδική σημαία στόλου ύπο τό βάρος τών πολύ ύψηλών άμοιβων πληρωμάτων καί προσωπικού τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων καί τής ύψηλής φορολογίας. 'Η δύναμη τού στόλου μειώθηκε από 12,9 έκατομ. τον. d.w. τό 1976 σε 5,5 έκατομ. τον. d.w. τό 1981 φθάνοντας στό χαμηλότερο σημείο τής τελευταίας εικοσαετίας.

'Ενδεικτικό τών δυσβαστάκτων παροχών είναι ότι οι Σουηδοί έργάζονται στό πλοϊο 5 μήνες τόν χρόνο καί τά κατώτερα πληρώματα περίπου 6 ένω οι έτησιες άμοιβές τους ύπερβαίνουν κατά 20% τίς άμοιβές τών 'Ελλήνων ναυτικών.

Κατά τά δημοσιεύματα τού σουηδικού τύπου, ή κρατική ναυτιλιακή έταιρία «Zenit» έλεγει τό ένα τέταρτο τού ύπο σουηδική σημαία στόλου πού άντιπροσωπεύει 1,35 έκατομ. τον. d.w. ένω ο κρατικός στόλος μέ σημαίες εύκολιας ύπερβαίνει σέ χωρητικότητα τού 5,5 έκατομ. τον. d.w.

Μετά τό άποκαλυπτικό αύτό δημοσιεύμα τής «Swedish Shipping Garette», ή δύναμη τού στόλου πού άνήκει σέ άνεξάρτητους Σουηδούς έφοπλιστάς καί φέρει τήν έθνική σημαία μειώνεται σε 4,2 έκατομ. τον. d.w. χωρητικότητα πού κατείχε ή σουηδική ναυτιλία τό 1957, ένω ή μείωση από τό 1976 φθάνει τό 68% τής χωρητικότητας.

Πρόγραμμα κρίσεως

Γιά νά προλάβει τήν πλήρη έξαφάνιση τού έθνικου στόλου τό άρμόδιο ύπουργειο τής χώρας συνέστησε έπιτροπή γιά νά καταρτί-

σει τό συντομότερο ένα πρόγραμμα άντιμετωπίσεως τής κρίσεως μέ συνεργασία τού έφοπλισμού καί τών ναυτικών.

'Άπο τήν πλευρά τους τά ναυτεργατικά σωματεία ζητούν νά άναλάβει τό κράτος τό 30% τών μισθών τών ναυτικών ώστε νά έλαφρύνει τό κόστος έκμεταλλεύσεως τού Σουηδικού πλοϊου. 'Η έπιβάρυνση αύτή ύπολογίζεται σε 225 έκατομ. κορωνών έπησίων. Παράλληλα ζητούν νά ύποχρεωθούν οι Σουηδοί έφοπλιστές νά παραγγέλουν τά πλοϊα τους σε έθνικά ναυπηγεία.

'Έξ αλλού οι έφοπλιστές ζητούν νά άπαλλαγούν από τίς κοινωνικές δαπάνες ύπέρ τών ναυτικών καί νά έξαιρεθούν οι ναυτικοί από τόν φόρο εισοδήματος όπως γίνεται γιά τούς Σουηδούς έργατες τού έξωτερικού.

Προβλέπεται ότι οι κοινές προτάσεις έφοπλιστών καί ναυτικών θά παρουσιασθούν στό Κοινοβούλιο κατά τήν σύνοδο τής άνοιξης.

Μετασκευή δεξαμενοπλοίου

Τά ναυπηγεία τής «Γκοταβέργκεν» στό Γκότεμπουργκ άνέλαβαν νά μετασκευάσουν, γιά λογαριασμόν Νορβηγών έπιχειρηματών, τό δεξαμενόπλοιο «Kollbris» 135.900 τον. d.w. σε πλοϊ μεταφοράς βαρέων φορτίων έναντι ποσού 18 έκατομ. δολλαρίων. Μετά τήν μετασκευή τό πλοϊ θά έχει τήν ικανότητα μεταφοράς φορτίων βάρους μέχρι 45.000 τόννων καί έπιφάνεια φορτώσεως περί τά 5.000 τετρ. μέτρα πού σημαίνει ότι θά είναι τό μεγαλύτερο άνα τόν κόσμο σκάφος «Χέβι Λίφτ».

Οι εισπράξεις τής ναυτιλίας

Παρά τήν μείωση τού ύπο έθνική σημαία στόλου οι καθαρές εισπράξεις τών σουηδικών ναυτιλιακών έταιριών από τήν δραστηριότητά τους στό έξωτερικό άνηλθε τό 1981 σε 650 έκατομ. δολλάρια καί έσημείωσαν αύξηση κατά 75 έκατομ. δολλάρια έναντι τών άντιστοίχων εισπράξεων τού 1980.

Τά σκάφη άναψυχής

Σημαντική μείωση πού φθάνει τό 30% τού έτησιου τζίρου γιά άγορές - έξαγωγές σκαφών άναψυχής παρετηρήθη κατά τήν περίοδο 1980-81.

'Ανακοίνωση τής 'Ενώσεως Κατασκευαστών Σκαφών Αναψυχής άναφέρει ότι οι 357 έταιριες πού άσχολούνται μέ τόν σχεδιασμό καί τήν κατασκευή τών άντιμετωπίζουν άμεσες άνάγκες έπιδοτήσεως σάν άποτέλεσμα τής μειώσεως τών πωλήσεων κατά τόν χρόνο πού πέρασε.

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

IEXLEX: 18080 STAM AR
CABLESQ STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA

A cooperation that guarantees perfection!

MacGREGOR
and
NAFSI S.A.

- *NAFSI is officially authorised Service and Repair Station and also spare parts Distributor for MacGREGOR*
- *Now even better service and more space in the new NAFSI S.A. ship repair and steel shop premises in Perama (ex General Enterprises Yard).*

NAFSI S.A.
GENERAL AND SPECIALISED SHIP REPAIRS

REG. OFFICES:
34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 49.14.282, 49.09.836
TELEX: 21.2708 NFI GR.

PLANT: PERAMA FREE ZONE
TELEPHONE: 44.10.211 (5 LINES)
TELEX: 21.3344 NFI GR.
CABLE: «NAFSI» PIRAEUS - GREECE

NAYTIKIKA



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Υπό τήν κυανόλευκον

Στό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αιτήσεις διά τήν έγγραφή στό Ελληνικό Νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, τών κάθωθι σκαφών:

1. «Ρόντιαν Χέλμα μαν» φορτηγό (πρώην παναμαϊκό «Sea Dynamics») νεοαγορασθέν, 4.932 τον. γκρός του 1972, άνήκον εις τήν έταιρια «Βαλάνι» (κ. Τριαντ. Χαλκιάς).

2. «Ιωάννης Κούλου ουθρος» δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενο, 30.041 τον. γκρός, άνήκον εις τήν έταιρια «Κόραλ Σή» (κ. Έφη Κούλουθου - Παρασκευούπολου).

3. «Φρήπορτ» μπάλκι κάρριερ (πρώην νορβηγικό «Jalanta») νεοαγορασθέν, 29.709 τον. γκρός, του 1973, άνήκον στήν έταιρια «Κίγκνορθ» (κ. Νίκ. Αλβέρτης).

4. «Σανράιζ» φορτηγό (πρώην νορβηγικό «Cupid») νεοαγορασθέν, 1.999 τον. γκρός, του 1975, άνήκον στήν έταιρια «Στύλη» (κ. Νίκ. Σικιώτης).

5. «Ποσειδών» δεξαμενόπλοιο (πρώην σουηδικό «Okturus») νεοαγορασθέν, 17.941 τον. γκρός, του 1973, άνήκον στήν έταιρια «Σηκόρη» (κ. Ιωάν. Δημητριάδης).

6. «Μάννα» δεξαμενόπλοιο (πρώην λιβεριανό «Sea Antwerp») νεοαγορασθέν, 65.223 τον. γκρός, του 1970, άνήκον στήν έταιρια «Μάννα» (κ. Έμμ. Δανέζης).

7. «Κόνκαρ Τρίανα» φορτηγό ναυπηγούμενο 16.400 τον. γκρός, άνήκον στήν έταιρια «Κόνκαρ Τρίανα» (κ. Ήλ. Σμύρου).

8. «Ελλάς» επιβατηγό - όχηματαγωγό (πρώην κυπριακό ύπό το αύτό όνομα) 8.596 τον. γκρός, του 1977, άνήκον στήν έταιρια «Σαλαμίς II» (κ. Κυρ. Φραγκούλης).

9. «Συρία» επιβατηγό - όχηματαγωγό (πρώην κυπριακό ύπό το αύτό όνομα) 8.596 τον. γκρός, του 1978, άνήκον στήν έταιρια «Μαραθών» (κ. Κυρ. Φραγκούλης).

Τά συμβεβλημένα

Υπεγράφησαν στό NAT συμβάσεις για τήν άσφαλιση τών πληρωμάτων τών κατωτέρω πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Μεσσηνιακή Φροντίς», λιβεριανό, 75.149 τον. γκρός, ύπό το 5.5.1981, έκπρόσωπος κ. Μιχ. Καραγεώργης.

— «Άτλας Τσάλλεντζερ», λιβεριανό 21.164 τον. γκρός, ύπό το 1.8.81, έκπρόσωπος κ. Νίκ. Εμμανουήλ.

— «Λευκάς», παναμαϊκό, 696 τον. γκρός, ύπό το 17.8.81, έκπρόσωπος κ. Απόστ. Κούρτης.

— «Μίς Τίτα», κυπριακό, 941 τον. γκρός, ύπό το 17.9.81, έκπρόσωπος κ. Γεώργ. Παπαγγελής.

'Αγοραπωλησίες

«Ελληνες μέ έδρα τό Λονδίνο, ήγόρασαν γύρω τών δολ. 1.500.000 τό δηζελοκίνητο ιαπωνικό μπάλκι κάρριερ «Shocho Maru» 24.182 τον. γκρός, 39.013 τον. d.w. τού 1967.

— Έπωλήθη σέ κινεζικά συμφέροντα τό μπάλκι κάρριερ «Κίγκι Λεωνίδας» 15.740 τον. γκρός, 26.075 τον. d.w. τού 1963. Τιμή γύρω τών 2.2. έκατομ. δολλαρίων.

— Έπωλήθη γύρω τών δολ. 770.000 βάσει ώς έστι τό φορτηγό «Εύγενια Μ.» 8.999 τον. γκρός, τού 1961.

— Τό φορτηγό «Βαλεντίνα» 4.073 τον. γκρός, τού 1966 έπωλήθη σέ σαουδαραβικά συμφέροντα και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Sheereen».

Παραλαβές και παραδόσεις

Παρελήφθη και μετωνομάσθη «ΓΜΕ Ατλαντικό» τό ισπανικό φορτηγό «Atlantico» 6.103 τον. γκρός, τού 1967. Υψωσε τήν κυανόλευκο.

— Μετωνομάσθη «Ούρανια» και υψωσε τήν έλληνική σημαία τό άγορασθέν γαλλικό δεξαμενόπλοιο «Miralda» 105.317 τον. γκρός, τού 1969.

— Παρεδόθη τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων δεξαμενόπλοιο «Αστόρια» 33.847 τον. γκρός, τού 1964 και μετωνομάσθη «Ασήμι».

— Τό άγορασθέν λιβεριανό φορτηγό «Xebec Venture» 3.990 τον. γκρός, τού 1975, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ελλενικ Πέρλ». Υψωσε τήν κυανόλευκο.

— Παρεδόθη έπίσης τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγό «Ανδρος Αιλαντ» 3.831 τον. γκρός, τού 1967 και μετωνομάσθη «Χρήστος Κ. II».

— Παρελήφθη τό άγορασθέν λιβεριανό φορτηγό «Argonaut II» 7.987 τον. γκρός, τού 1964. Μετωνομάσθη «Αργοναύτης» σημαία Έλληνική.

— Μετωνομάσθη «Ρόντιαν Κάρριερ» και υψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν παναμαϊκό φορτηγό «Sea Knight» 2.997 τον. γκρός, τού 1969.

— Παρεδόθη τό πωληθέν φορτηγό «Ανδρομάχη» 11.025 τον. γκρός, τού 1970. Μετωνομάσθη «Denish». Σημαία Παναμά.

Παραγγελίες

Στά σοβιετικά ναυπηγεία τής Χερσώνος τοποθετήθηκε παραγγελία γιά τήν κατασκευή τεσσάρων πρόντακτ κάρριερς τών



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
Telephone: (027) 227.5499 (4 lines) · A.O.H. 227.4596
Telex: (027) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES

30.000 d.w. άπό την έταιρια «Αθήνιαν Τάνκερς».

Πρόκειται για άδελφά σκάφη τών ήδη ναυπηγηθέντων γιά λογαριασμό της ίδιας έταιριας τά όποια θά παραδοθούν άπό το τέλος του 1983 και μέχρι τού πρώτου έξαμηνου του 1985. Πληροφορίες αναφέρουν ότι ή συνολική παραγγελία είναι υψηλών 55 εκατομμυρίων δολαρίων.

Οι διαλύσεις

Τό δεξαμενόπλοιον «Ανδρος Όραϊον» 105.855 τον. γκρός, τού 1970 έπωλήθη σε διαλυτές τού Ταϊβάν.

— Σε διαλυτές τού Ταϊβάν έπωλήθη έπισης τό μικτό σκάφος «Μομπιλσή» 54.462 τον. γκρός τού 1967. Τιμή γύρω τών δολ. 106 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος.

— Έπωλήθη σε διαλυτές τού Μπαγκλαντές τό φορτηγό «Σίλβερ Πόρτ» 6.617 τον. γκρός, τού 1956

— Έπωλήθη πρός διάλυση τό φορτηγό «Φαιδων II» 5.382 τον. γκρός, τού 1958.

— Τό κυπριακό φορτηγό «Έντυ» 9.592 τον. γκρός τού 1952 έπωλήθη σε πακιστανούς διαλυτάς.

Δυνατότητα δημιουργίας σταθμού διακινήσεως άνθρακος

Υπάρχει ή δυνατότητα νά δημιουργηθεί ειδικός χώρος, σε έκταση 300 περίπου

στρεμμάτων, στό λιμένα τού Πειραιά πού θά χρησιμοποιηθεί ώς σταθμός γιά διακίνηση άνθρακος. Πρέπει, όμως νά έξετασθεί ή δυνατότητα χρηματοδότησης τού έργου άπό τά Κοινοτικά Ταμεία. Η σχετική πρόταση έγινε άπό τόν γενικό διευθυντή τού ΟΛΠ. Κ. Γ. Πρασιανάκη στήν όμαδα έργασίας τής ΕΟΚ γιά τά κοινοτικά λιμάνια πού συνεδρίασε στήν Βρυξέλλες. Σενικά είχαν εύνοική άπηχηση οι εισήγησης τού γενικού διευθυντή τού ΟΛΠ πού μεταξύ άλλων τόνισε ότι ή έπιβολη έπιναύλων πρέπει νά γίνεται έφ' θόσον ύπαρχουν συγκεκριμένα και πειστικά γεγονότα πού νά δικαιολογούν τή λήψη τέτοιων μέτρων. Η όμαδα ζήτησε στοιχεία γιά νά πρωθηθεί ή άσρο τού έπιναυλου πού έχει έπιβληθει στο λιμάνι τού Πειραιά.

Στίς ναυπηγεσικευαστικές βιομηχανίες

Στίς 31 Μαρτίου έγινε αύτοψία στής έγκαστασίες τών ναυπηγο-επισκευαστικών έταιριών τής περιοχής Περάματος, Κυνοσούρας και Ζαλαμίνος άπό τούς συναρμόδιους υπουργούς Έμπορικης Ναυτιλίας και Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος καθώς και τόν υψηπουργόν Βιομηχανίας, υπηρεσιακούς παράγοντας και έκπροσώπους τών παραγωγικών τάξεων.

Μετά τήν αύτοψία έπακολούθησε σύσκεψη όπου έξετασθηκαν τά προβλήματα πού

άντιμετωπίζουν οι δραστηριοποιούμενες στής περιοχές αύτές ναυπηγεσικευαστικές βιομηχανίες.

Η έπιδότηση τών άνεργων

Εστάλη στό Συμβούλιο τής Έπικρατείας γιά γνωμοδότηση τό σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος πού προβλέπει τήν έπιδότηση τών άνεργων ναυτικών, μέ ένεργοποίηση τού Κεφαλαίου Άνεργίας και Ασθενείας Ναυτικών.

Παράλληλα έδόθη έντολή στό ΓΕΝΕ νά ένημερώσει τίς λιμενικές άρχες πάνω στής λεπτομέρειες τού Διατάγματος και τήν άποστολή τού σχετικού ύλικου, ώστε νά έχει γίνει ή άπαραίτητη προετοιμασία γιά τήν έφαρμογή τού διατάγματος μόλις δημοσιευθεί.

Μέ άλλη άπόφαση τού ύπουργού κ. Γιώτα συγκροτήθηκε ή Έκτελεστική Έπιτροπή γιά τήν έξεύρεση έργασίας στούς ναυτικούς. Τήν Έπιτροπή άρτη άποτελούν διευθυντής τού ΓΕΝΕ και έκπρόσωποι τής Ένωσεως Έλληνων Εφοπλιστών και τής Πανελλήνιας Ναυτικής Όμοσπονδίας.

Άπαγορεύθηκε ή έργασία τών συνταξιούχων

Μέ άπόφαση τού ύπουργού Ναυτιλίας άνακλήθηκαν δλες οι προηγούμενες άποφασεις πού έπέτρεπαν σε διάφορες κατηγορίες συνταξιούχων ναυτικών νά έπαναλάβουν τό ναυτικό έπαγγελμα χωρίς νά διακόπτεται ή συνταξιοδότησή τους.

Πάντως μέ τή νέα άπόφαση δίνεται τό δικαίωμα στούς συνταξιούχους, οι ίδιοι ήταν ναυτολόγημενοι μέχρι τίς 26 Μαρτίου ή είχαν άναχωρήσει στό έξωτερικό γιά ναυτολόγηση σε συγκεκριμένο πλοίο ύστερα άπό σχετική άδεια τής άρμοδιας λιμενικής άρχης, νά παρατείνουν τή ναυτολόγησή τους μέχρις διου συμπληρώσουν συνολική ύπηρεσία έπτα μηνών στά φορτηγά ξηρού φορτίου, έξι μηνών στά δεξαμενόπλοια και τριών μηνών στά πλοία τών άλλων κατηγοριών.

Η θαλάσσια κυκλοφορία στό στενό τού Βοσπόρου

Από τήν 1η Μαΐου τίθεται σε έφαρμογή νέα ρύθμιση τής θαλάσσιας κυκλοφορίας στό στενό τού Βοσπόρου πού καθορίσθηκε μέ άγγελια τής Υδρογραφικής Υπηρεσίας τής Τουρκίας.

Αύξησης στά Λιβυκά λιμάνια

Ο έμπορικός άκόλουθος τής έλληνικής πρεσβείας στή Λιβύη έγγνώρισε ότι προχρεί γιά δημοσίευση στήν έπισημη έφημεριδα τού κράτους ή νόμος 628/81 πού προβλέπει σημαντικές αύξησεις σε όλα τά δικαιώματα τών λιβυκών λιμανιών. Τά νέα τιμολόγια θά ισχύουν άναδρομικά άπό 1.1.1982 και θά είναι ένιασια γιά όλα τά λιμάνια τής Τζαμαχίριας.

Η αύξηση τών δικαιωμάτων κ.λ.π. τελών τών λιμανιών έρχεται λίγους μήνες ύστερα άπό τήν άναπροσαρμογή τού τελωνειακού δασμολόγιου εισαγωγής, ή δέ μέσος δρος αύξησής τους σύμφωνα μέ πρόχειρους ύπολογισμούς κυμαίνεται μεταξύ 30-50%, γεγονός πού θά έπηρεάσει σημαντικά τούς ναυλους πρός τήν χώρα αύτή.

Οι μεταφορώσεις στό λιμάνι MINA SAQR

Η κυβέρνηση τών Ήνωμένων Αραβικών Εμιράτων άνακοινώσε ότι άπό 1ης Φε-



Established in 1956 Comm. Reg. 6

مَوْسِسَةُ الشَّرْقِ التَّجَارِيَّةُ

Middle East Trading & Shipping Co.

The Oriental Commercial Est. (Shipping and Trading)

*Ships, Barges & Tankers Owners, Liner/Tramp Ships Agents, Bunker Suppliers,
Shipchandlers, Marine Engineers, Containers Storage & Haulage, Clearing & Forwarding
Agents, Importers, Exporters, Contractors and General Agents.*

Agents for:

Over 30 world renowned ship owners

Corespondents for:

Protection & Indemnity Clubs

Membership :

Baltic & International Maritime Conference

Multipoint Ship Agencies Network

Arab-British chamber of commerce

Arab Federation of Shipping

HEAD OFFICE BRANCHES

JEDDAH	YANBO	JIZAN	DAMMAM	JUBAIL	LONDON	PIRAEUS
Cable	OVERSEAS	OVERSEAS	OVERSEAS	OVERSEAS	REDCHAR	UVEPTEAS
Phone	6423900	23011	321807	831738	610676	2831462
Telex	401203	461057	401203	601253	31053	889393
P.O.B.	160	388	182	1060	—	211145

SUB AGENTS: AT ALL OTHER SAUDI ARABIAN PORTS

βρουαρίου τό λιμάνι MINA SAQR θά δέχεται φορτία για μεταφόρτωση μέτελικό προϊόντος κράτη τού Περσικού Κόλπου καὶ τῆς Μέσης Ανατολής χωρίς καμμί επιβάρυνση σε μία προσπάθεια διευκολύνσεων τῶν έξαγωγών πρός τα κράτη αὐτά. Τό λιμάνι διαθέτει έστεγασμένους χώρους 29.000 στρεμμάτων καὶ ἀπεριόριστη ἐπιφάνεια γιά προσωρινή ἀποθήκευση φορτίων.

Τό Δ.Σ. τοῦ ΟΛΠ

Στό νέο Δ.Σ. τοῦ ΟΛΠ μετέχουν ὁ κ. Γ. Αλ. κης Ρογκάν, καθηγητής τοῦ Ε.Μ. Π. (έδρα λιμενικών ἔργων), οἱ κ.κ. Π. Πιπισούλης καὶ Ι. Χασανάκος ὡς ἐκπρόσωποι τοῦ Δήμου Πειραιώς, ὁ Κεντρικός Λιμενάρχης, ὁ προϊστάμενος τῶν Τελωνειῶν Ἀττικῆς, ὁ διευθυντής Τιμῶν καὶ Εἰσοδημάτων τοῦ ὑπουργείου Συντονισμού, ὁ πρόεδρος τοῦ Ἐργατικού Κέντρου Πειραιώς, οἱ κ.κ. Μακρίδης καὶ Κ. Περιμένης, ἐκπρόσωποι τοῦ μονίμου προσωπικού ΟΛΠ καὶ Α. Καφούρος καὶ Λ. Λαγάκης, ἐκπρόσωποι τῶν λιμενεργατῶν, οἱ κ.κ. Κων. Φαφαλίος καὶ Β. Γεωργόπουλος, ἐκπρόσωποι τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἐλλάδος, ὁ κ. Ἄλεξ. Παππάς, τῆς Διεύθυνος Ναυτικῆς Ἐνώσεως, ὁ κ. Κων. Σκουζές, τῆς Πανελλήνιου Ἐνώσεως Ναυτικῶν Πακτόρων καὶ οἱ κ.κ. Ν. Λακιώτης, Κ. Χατζῆς, Ν. Λιτίνας καὶ Π. Κορωναίος τοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ Βιομηχανικού Ἐπιμελητηρίου Πειραιώς.

Ἐπισημαίνεται δότι γιά πρώτη φορά ἐκπρόσωπεῖται μέτον κ. Λακιώτη στό Δ.Σ. τοῦ ΟΛΠ ἡ ναυπηγοεπικευαστική βιομηχανία, θεωρεῖται δέ δότι ἡ ἐκπροσώπηση αὐτή ἐντάσσεται στό κυβερνητικό ἐνδιαφέρον γιά τὴν ἀνάπτυξη τοῦ τομέως τῶν ναυπηγοεπικευαστικῶν ἔργων στή λιμενική περιοχή.

Τό νέο Δ.Σ. τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου

Τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου τῆς Ἐλλάδας πού προήλθε ἀπ' τίς ἐκλογές τῆς 7ης Μαρτίου συγκροτήθηκε ὡς ἔχης: Ἐμ. Μακρής, ὑποναύαρχος ἐ.ά. Πρόεδρος, Π. Δικαίος, δικηγόρος α' ἀντιπρόεδρος, Κ. Παΐζης-Παραδέλης, ἀντιναύαρχος ἐ.ά. β' ἀντιπρόεδρος, Α. Τζαμιζῆς, Πλοιαρχος Ε.Ν. Γεν. Γραμματεὺς, Ν. Λάχανος, ἀρχιπλοιαρχος Π.Ν. ταμίας καὶ Π. Λεούσης, ιατρός, Β. Λυκούρης, δικηγόρος, Γ. Σαχίνης, δικηγόρος καὶ Μ. Σίμψας, ἀρχιπλοιαρχος μέλη.

Κλιμάκιο Ἐπιθεωρητῶν τοῦ Λ.Σ. στή Ν.Α. Ἀσία

Κλιμάκιο Ἐπιθεωρητῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀνέχωρησε στής 23 Μαρτίου γιά Καράτοι, Βομβάη, Καλκούτα, Μπαγκόκ, καὶ Σιγκαπούρη, προκειμένου νά ἐπιθεωρήσει τά ἐλληνικά πλοία πού βρίσκονται στά ἀνωτέρω λιμάνια.

Τό κλιμάκιο θά παραμείνει στά λιμάνια τῆς Νοτιοανατολικῆς Ἀσίας μέχρι τέλος Ἀπριου.

Τό συνάλλαγμα τῆς «Σέρες»

Κατά τήν διάρκεια τοῦ 1981 ἡ ἑταίρια «Σέρες» Ἐλληνικά Ναυτιλιακά Ἐπιχειρήσεις τοῦ κ. Γ.Π. Λιβανοῦ εἰσήγαγε στήν Ἐλλάδα καὶ δραχμοποίησε συνάλλαγμα ύψους δολαρίων 24.652.930.

Τή παραίτηση τοῦ κ. Β. Σαραντίτη

Ἐδημοσιεύθη στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυριακήσεως ἡ ἀπόφαση μέτην ὅποια ἔγινε ἀποδεκτή ἡ παραίτηση τοῦ κ. Βασ. Σαραντίτη

ώς ναυτιλιακοῦ συμβούλου τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Ἀνδρέα Παπανδρέου.

Τή διεθνής ἐμπορική ἐκθεση TRANSPORT 82

Μεταξύ 15-19 Ιουνίου θά πραγματοποιηθεῖ στό Μόναχο ἡ διεθνής ἐμπορική ἐκθεση «Τράνσπορτ» τοῦ 1982 στήν ὅποια θά συμμετάσχουν 300 ἑκάτετρες ἀπό 17 χώρες. Ἐχουν προγραμματισθεῖ ειδικά σεμινάρια μέτωπης τούς ειδικούς στούς διάφορους τομείς πού θά ἔξετάσουν θέματα γύρω ἀπό τήν μεταφορά, συσκευασία, ἀποθήκευση καὶ μεταφόρτωση ἐμπορευμάτων τόσο στήν θαλάσσης ὅσο καὶ στήν χερσαίες καὶ ἀεροπορικές μεταφορές.

Διευκρίνηση

Διευκρινίζεται δότι ἡ βύθιση τοῦ πρυμναίου τημήματος τοῦ δεξαμενοπλοίου «Βίκτορος» ἔγινε ἀπό τήν ὄλλανδική ἑταίρια WIJSMULLER B.V. Ijimuiden/Holland, τής ὅποιας γενικοί πράκτορες στήν Ἐλλάδα είναι ἡ «Γ.Α. ΚΟΝΤΟΥΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΕ.».

Τελετή προικοδοτήσεως

Τό «Ιδρυμα Προικοδοτήσεων Ἰωάννου Διαμαντή Πατέρα» θά προικοδοτήσει στής 8 Απριλίου στήν αιθουσα τελετών τῆς Αποστολικῆς Διακονίας τῆς «Ἐκκλησίας τῆς Ἐλλάδος» (Μονή Πετράκη) θυγατέρες ναυτικών. Στήν τελετή θά παραστεῖ ὁ «Ἀρχιεπίσκοπος κ. Σεραφείμ καὶ ὁ Υπουργός τῆς Ναυτιλίας κ. Γιώτας.

Τή 'Εστια Ναυτικῶν

Στήν αιθουσα ψυχαγωγίας τοῦ Ξενώνος τῆς 'Εστιας Ναυτικῶν θά γίνει στής 5 Απριλίου ἡ τελετή παροχῆς γαμηλίου βοηθήματος στής θυγατέρες τῶν ναυτικών πού παντρεύτηκαν τό 1981 καὶ τά βοηθήματα θά ἐπιδόσει ὁ Υπουργός κ. Γιώτας.

Ἐκπρόσωπος τῶν ἀναπτυσσομένων στήν 'Ελλάδα

Ἀνεμένετο χθές στήν 'Ελλάδα ὁ ύπουργός Μεταφορών τῆς Ἀκτῆς τοῦ Ἐλεφαντοστού κ. Φαντίκα, ὁ ὅποιος είναι ἐκπρόσωπος τῆς ὄμάδας τῶν ἀναπτυσσομένων χωρών. Ὁ κ. Φαντίκα ἀναμένεται δότι σήμερα θά ἔχει συνάντηση μέτον ύπουργό Ναυτιλίας κ. Γιώτας καὶ ἐγνώσθη δότι αὔριο θά παρακαθήσει σε γεύμα πού θά παραθέσει πρός τιμή του ἡ 'Ενωση 'Ελλήνων Εφοπλιστών.

Ἐπισκευές σοβιετικῶν πλοίων στή Νεώριο

Ἐπανελήφθησαν οἱ ἐπισκευές σοβιετικῶν πλοίων στή Νεώριο τῆς Σύρου πού αύτή τή στιγμή ἐπισκευάζονται δύο σοβιετικά σκάφη. Αύτό ἀνακοινώθηκε σέ συνέντευξη τύπου πού δύωσαν οἱ ἐκπρόσωποι τῆς βρετανικῆς ἑταίριας «Ἀπλεντορ», διαχειρίστριας τοῦ Νεωρίου, οἱ ὅποιοι διευκρίνισαν δότι γιά τήν ἐπισκευή αύτή τό Ναυπηγείο τῆς Σύρου θά εισπράξει δυόμιση ἑκατομ. δολλάρια. Επίσης διευκρίνισαν δότι βάσει τῆς σχετικῆς

Ευηγορόποτε

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΟΣΥΝΗ

HELLAS' SHIOPWNERS '82

ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ

- Who is who Ελλήνων Εφοπλιστών.
- Who is who Ναυτιλιακών Φορέων - Ενώσεων κ.λ.π.
- Οδηγό Ναυτιλιακών Υπηρεσιών Ελλάδος - Εξωτερικού.
- Διάφορα Θέματα γενικοτέρου Ναυτιλιακοῦ Ενδιαφέροντος.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ - ΔΙΑΘΕΣΗ

MARAD HELLAS LTD

ΜΑΡΗ 30 • ΑΘΗΝΑ T.T. 103 • ΤΗΛ.: 52.36.532

συμφωνίας, ή όποια άφορά μόνο το Νεώριο. Τα έπισκευαζόμενα στη Σύρο ασβετικά πλοια δέν πρέπει νά φέρουν όπλισμό. πράγμα που σημαινει ότι θα επισκευάζονται και βοηθητικά του σοβιετικού στόλου καθώς και έμπορικά σκάφη. Για κάθε έπισκευή σοβιετικού πλοίου γίνεται ιδιαίτερη συμφωνία με τους Ρώσους, οι οποίοι λόγω της διεθνούς ναυτιλιακής κρίσεως «παζαρέύουν» σκληρά ώστε νά πετύχουν τίς καλύτερες δυνατόν τιμές. Και είναι χαρακτηριστικό ότι γιά την έπισκευή των δύο σοβιετικών πλοιών που βρίσκονται αύτή τή στιγμή στο Νεώριο καθορίσθηκαν τιμές του 1980!

Οι έκπρόσωποι της «Απλεντορ» άνακοινώσαν έπισης ότι ύπαρχει πρόγραμμα νέων έπενδυσεων ύψους 25 έκατομ. δολαρίων στο Νεώριο και ότι μεταξύ των κυριότερων πελατών περιλαμβάνονται οι μεγάλες εταιρίες πετρελαιοειδών. Τέλος άνακοινώσαν ότι δέν ύπαρχουν έργασιακά προβλήματα δεδομένου ότι σύμφωνα με στοιχεία τους οι αποδοχές του πρωσπικού του Νεώριου είναι ύψηλότερες κατά 10% πά τις άλλες ναυπηγεοπισκευαστικές μονάδες και ότι το πρωσπικό εισπράττει περί τα 800 έκατομ. δραχμών έτησίως, γεγονός που έχει φέρει τό είσοδημα δύλων των κατοίκων του νησιού στό ύψος των 30.000 δρχ. μηνιαίως.

ΠΕΝΘΗ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΠ. ΡΟΣΟΛΙΜΟΣ

Στις 6 Μαρτίου άπεβίωσε στην Αθήνα ο Β. Ροσόλιμος σε ηλικία 80 έτών. Γεννημένος στην Κριμαία από πατέρα του Σπύρο Ροσόλιμο, σιτέμπορο έπι τσαρικού καθεστώτος στά λιμάνια της Αζοφικής, και μητέρα τη Στάμνα τό γένος Παν. Ροσολίμου (μικρανεψιά των θυνικών εὐεργετών Παναγή, Άνδρεα και Μαρή Βαλλιάνων και έγγονή του πρωτόκου άδελφου των Μεταξά Βαλλιάνου), ο Β. Ροσόλιμος μορφώθηκε στην Ελλάδα και μετά τά έγκυκλια μαθήματα μετεκπαιδεύτηκε σε άνωτερες έμπορικές σχολές της Μασσαλίας και του Λονδίνου.

Στη Μασσαλία κήδημονευόταν άπό το μητρικό θείο του γιατρό Νικόλαο Π. Ροσόλιμο και στό Λονδίνο άπό τό θείο και άνάδοχο του Νικ. Δ. Λυκιαρδόπουλο, (σύγγαμο του πατέρα του), τό μετέπειτα και έπι πολλά χρόνια τακτικό Πρόεδρο της Ε.Ε. Έφοπλιστών και άργοτερα έπιτιμο Πρόεδρο.

Πλησίον αύτού έμαθήτευσε ο Β. Ροσόλιμος (θά μπορούσε κανείς νά γράψει «παρά τους πόδας Γαμαλίη»). Τό αποτέλεσμα τής μαθητείας του ήτοντος ή πά τ' άποκτήσει τήν πείρα των ναυτιλιακών ύποθέσεων και νά βρει στό πρόσωπο τού άειμνήστου Πρόεδρου ζωντανό παράδειγμα σωστής και άφογης έπαγγελματικής σταδιοδρομίας. Έπι πλέον ο Β. Ρ., μετά τόν πρώτωρο θάνατο τού πατέρα του, υποστηρίχθηκε άπό τόν άνάδοχο του μέ ένδιαφέρον οιονεί πατρικόν. Βρισκόμαστε στή μακαρία έκεινή έποχή, πού ο δεσμός μεταξύ άναδοχου και άναδεκτού δέν ήταν περιστασιακός, άλλα ισοβίος και άκατάλυτος, δημιουργός άμφοτεροπλεύρων ήθικών ύποχρεώσεων.

Πρίν άπό τό 1930 ο Β.Ρ. έγκαταστάθηκε στην Αθήνα. Κατά καιρούς διετέλεσε έντεταλμένος σύμβουλος των Γενικών Ασφαλειών της Ελλάδος και της Χαρτοποιίας Αιγαίου, σύμβουλος της Τραπέζης Πειραιώς και έπι πολλά χρόνια μέλος τού Διοικ. Συμβουλίου και Ταμίας της Ε.Ε.Ε.

Κατά τά τελευταία χρόνια διετέλεσε Πρόεδρος τού Διοικ. Συμβουλίου τού Νησογνώμο-

νος Vureau Veritas.

Φανατικός φίλαθλος στά θαλάσσια σπόρ. ύπηρξε συνιδρυτής και ένεργον μέλος τού διοικ. Συμβουλίου τού Ναυτικού Όμιλου Έλλαδος, πού έδρευε στό μέγαρο τής Καστέλλας στόν Πειραιά.

Ο Β. Ροσόλιμος αύθεντικός εύπατριδης, εύγενής και εύπροσήγορος, είχε μόνον φίλους και πιστεύοντας στή άληθεια τού γνωμικού «ή εύγενηκή καταγωγή δημιουργεί υποχρεώσεις», ήταν πάντα πρόθυμος νά έξυπηρετήσει «έργω και λόγω» δύος ζητούσαν τήν ύποστήριξή του.

Φανατικός φίλος τών «Ναυτικών Χρονικών» από τήν έκδοση τού πρώτου τεύχους των έως σήμερα, δέν άφηνε εύκαιρια χωρίς νά στείλει τή συνεργασία του γιά τά πανηγυρικά κυρίως τεύχη, γιά νά έξαρει τό κύρος τού περιοδικού και νά έκφρασει τήν έκτιμησή του πρό τό έργο και τόν έργατη του.

Έκ τού γάμου του μετά τής Αθηνᾶς Τζάνου απέκτησε δύο τέκνα, τόν κ. Σπύρο Ροσόλιμο, πού συνεχίζει τό σωστό δρόμο, πού έχαρε ό πατέρας του και τήν κυρία Σόνια Κάτρη.

Πρός δήλη τήν οικογένεια έκφραζουμε τά θερμά συλλυπητήρια μας γιά τήν άπωλεια στοργικού συζύγου πατέρα, άδελφου και πάππου.

Δ.Η.Π.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τής Ενώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών συνήλθεν έκτάκτως έπι τώ θλιβερώ άγγελματι τού θανάτου τού διακεκριμένου μέλους και έπι πολλών έτών ταμίου αύτού.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ ΡΟΣΟΛΙΜΟΥ

έπισυμβάντος, έν Αθήναις τήν 8ην Μαρτίου 1982, και άφού ήκουσεν και τόν Πρόεδρον αύτού, Κ. Αριστομένη Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ. ο οποίος έξηρε τάς άφετάς, και τήν πολύπλευρην προσωπικότητα τού μεταστάντος.

Αποφασίζει όμοφώνως όπως:

— Διαβιβασθούν πρός τούς οικείους τού άποιθωσαντος τά συλληπητήρια τού Διοικητικού Συμβουλίου τής Ενώσεως.

— Παραστούν είς τήν κηδείαν αύτού ό Πρόεδρος, μετά τών μελών τού Διοικητικού Συμβουλίου.

— Διατεθή ύπέρ άγαθοεργών σκοπών τό ποσόν τών είκοσι χιλιάδων δρχ. (20.000).

— Δημοσιευθή τό παρόν Ψήφισμα, διά τού Ναυτιλιακού τύπου.

Έν Αθήναις τή 16η Μαρτίου 1982

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τού Ναυτικού Πρακτορείου «ΝΕΔΑ» Ε.Π.Ε. συνελθόν έκτάκτως τήν 8ην Μαρτίου 1982 έπι τώ θλιβερώ άγγελματι τού θανάτου τού

ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Σ. ΡΟΣΟΛΙΜΟΥ

πλείστας δύος ύπηρεσίας προσφέραντος είς τήν Εταιριάν, άποφασίζει όμοφώνως όπως:

α) Έκφρασθούν είς τήν οικογένειαν τού μεταστάντος τά θερμά συλληπητήρια του.

β) Παραστή είς τήν κηδείαν έπι συνασπιστής τής Εταιρίας.

γ) Έργησουν τά Γραφεία τήν ήμέραν τής κηδείας.

δ) Άντι στεφάνου νά διατεθή είς μνήμην τό ποσόν τών δρχ. 50.000 είς Γυμνάσιον/ Λύκειον Κεραμειών-Κεφαλληνίας.

Έν Αθήναις τή 8.3.1982
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΝΕΔΑ Ε.Π.Ε.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Λ.Σ.

ΑΝ. ΔΗΜΑΡΑΚΗ — ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗ
«ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ»

Μέ τόν άνωτέρω τίτλο κυκλοφόρησε πρόσφατα ένα νέο βιβλίο πού ένδιαφέρει ιδιαίτερα τούς πολυπληθείς ιδιοκτήτες τών σκαφών άναψυχής πού οι ίδιοι κυβερνούν τά σκάφη τους στίς έλληνικές θάλασσας. «Έργο τών γνωστών στό ναυτικό κόσμο συγγραφέων Άν. Δημαράκη και Χρ. Ντούνη, περιλαμβάνει στίς 600 σελίδες του όλα άνεξαιρέτως τά θέματα πού άντιμετωπίζει ο κυβερνήτης κάθε σκάφους άναψυχής. Συγκεκριμένα, μέ άπλη και κατανοητή και στούς μή έπαγγελματίες, γνώσσα, άναφέρεται: α) στή ναυαπλοία (πυξίδα, πορεία, στίγμα, χάρτες κ.λ.π.) β) στόν τρόπο λειτουργίας και χρονιμοποίησεως τού ραντάρ γ) σέ όλα τά στοιχεία τής ναυτικής έποντος ή προτίμοτος γέροντος σε πρακτικές γνώσεις γιά τή λειτουργία και τή συντήρηση τής μηχανής ε) στούς κανονισμούς άποφυγής συγκρούσεων στ) στά σήματα και τά δραγμα έπικοινωνίας και ζ) στίς άπαραίτητες γνώσεις γιά τόν καρόπι και τή θάλασσα. Περιέχει έδηλου ένδιαφέρουσες πληροφορίες γιά τήν άσφαλεια τής ναυαπλοίας (άτυχήματα, σωστικά μέσα, πρώτες βοήθειες κ.λ.π.) και άκομα γιά τίς διοικητικές διαδικασίες πού άναφέρονται στή νηολόγηση, τίς διδείσεις και τίς έπαφές με τίς ύπηρεσίες.

“Οπως γίνεται φανερό άπό τόν πλούτο τής ύλης του, τό βιβλίο αύτό άποτελεί ένα έκλαικευμένο πανδέκτη προορισμένο νά βοηθήσει ούσιαστικά και όλοπλευρά τόν έραστέχην ναυτικό, σέ τρόπο ώστε ή θαλασσινή περιπέτεια νά διατηρήσει τή γοητεία τής πραγματικής άναψυχής. Γιά τό λόγο αύτό δέν καλύπτει άπλως ένα κενό στή ναυτική βιβλιογραφία άλλα καλύπτει μάτι άναγκη. Τήν άναγκη τής ύπερυθνης ένημερώσεως αύτών πού κυβερνούν τίς 18 χιλιάδες σκαφών άναψυχής πού κυκλοφορούν στίς έλληνικές θάλασσας.



Κυκλοφόρησε και πωλεῖται στά βιβλιπωλεία τό τρίτο βιβλίο τού Περαιώτη δημοσιογράφου - συγγραφέα Παύλου Τσαρόπουλου, μέ τίτλο «Πειραικές Εικόνες, μνήμες και νοσταλγίες».

Τό βιβλίο αύτό άναφέρεται στήν άτμοσφαιρα, στή ζωή, και στούς τύπους τής προπολεμικής έποχής, στό Περαιώτη χώρῳ. Ακόμα άναφέρεται σέ γνωστές συνοικίες, στό χρώμα, και στίς ειδυλλιακές σκηνές τής έποχής έκεινης.

Στό βιβλίο αύτό άναφέρονται οι γνωστές περιοχές και συνοικίες, άλλα μέ άγνωστα περιστατικά και έπεισδοδια πού ίσως γιά πρώτη φορά έχονται στή δημοσιότητα.

Είναι ένα βιβλίο πού διαβάζεται εύχαριστα και μεταφέρει τόν άναγνώστη σε παλιές έποχές πού έχει ζήσει.



Θαλάσσια άτυχήματα

ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ: 'Από Αργεντινή για Ρωσία με φορτίο κρέατος προσάραξε έξω από το Λαύριο στις 10 Μαρτίου. Δύο ρυμουλκά άσπευσαν σε βοήθεια τού πλοίου πού παρουσίασε εισροή υδατος.

ΑΛΚΑΖΑΡ: Στό Σανταντέρ στις 22 Μαρτίου με ζημιές στά υδατα και στόν άξονα τού πλοίου. Η ζημιά τού άξονα προκλήθηκε από έμπλοκη συρματούσχοινου. Θά έκτελεσθούν έπισκευές τοπικώς.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Στό Μπέλφαστ στις 25 Μαρτίου έζήτησε έπιθεωρηση λόγω ζημιάς στόν ήλεκτρομηχανή κατά τήν διάρκεια τού τελευταίου ταξιδίου του.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ IV: Έπιθεωρήθηκε στή Ρόδο στις 16 Μαρτίου συνεπεία ζημιών πού ύπεστη λόγω σφοδρής κακοκαιρίας στις 12 Μαρτίου κατά τήν έκφρωση πετρελαίου στά διύλιστηρια τής Ρόδου. Τό πλοίο άφιχθη στόν Πειραιά στις 21 Μαρτίου για έκτελεση δεξαμενισμού και έπισκευών.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ: Ήπεστη έλασματουργικές ζημιές από μετατόπιση τού φορτίου. Έδοθη έντολή έπιθεωρήσεως τού πλοίου στήν Βιτόρια.

ΔΑΦΝΗ: Μέ φορτίο λιπασμάτων προσέκρουσε κατά τόν διάπλου τού Παναμά στις 13 Μαρτίου στήν δχθη και ύπεστη ζημιές στήν πλώρη. Ανελήφθησαν προσωρινές έπισκευές.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ: Έφθασε στή Τριταγκόγκ στις 24 Μαρτίου και έζήτησε έπιθεωρηση λόγω ζημιάς στήν κυρ. μηχανή.

ΔΟΤΟ (Λιβερία): Στό Ρόττερνταμ στής 22 Μαρτίου ύπεστη πυρκαϊά από άναφλεξη φορτίου άνθρακα στό No. 3 κύτος κατά τήν έκφρωση. Η πυρκαϊά κατασβέσθηκε από τήν πυροσβεστική υπηρεσία τού λιμένος ένω τό πλήρωμα έγκατελειψε προσωρινά τό πλοίο. Η έκφρωση άρχισε στής 24 Φεβρουαρίου.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ: Έπιθεωρήθηκε ένω πλώ στήν Αύγούστα στής 26 Μαρτίου λόγω ζημιάς πού ύπεστη από τήν κακοκαιρία κατά τήν διάρκεια τής φορτώσεως. Ανελήφθησαν μόνιμες έπισκευές.

ΕΛΙΝΑ: Άπό Μισσισιππη γιά Βέλγιο μέ φορτίο 2.500 τον. κατεψυγμένων προϊόντων ύπεστη πυρκαϊά στόν υπερσυμπιεστή μέ αποτέλεσμα νά διακοπεί ή λειτουργία τής μηχανής. Τό πλοίο ρυμουλκήθηκε στό Πόρτ Εβεργκλέιτς όπου άνελήφθησαν έπισκευές και άντικατάσταση έχαρτημάτων μέ άμοιβά.

ΕΛΑΚΑ: Ήπεστη πυρκαϊά κατά τήν φόρτωση φορτίου ζάχαρης στό λιμάνι Μανζανίλα τής Κούβας στής 12 Μαρτίου. Έδηλωθη γενική άβαρια.

ΗΡΑΚΛΗΣ: Άπό Ισκεντερόυν γιά Γαλάται χωρίς φορτίο προσέκρουσε σέ δύο άλλα σκάφη στό λιμάνι Βουγιουκδέρ λόγω σφοδρών άνεμων. Τό πλοίο άνεχώρησε χωρίς νά δηλωθούν ζημιές.

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ: Στό Μοντρέαλ στής 17 Μαρτίου άνεφερε ζημιά από πάγους στά πτερύγια τής προπέλλας και διαρροή στό No. 6 δεξαμενή καυσίμων. Ανελήφθησαν έ-

πισκευές.

ΚΑΡΛΟΒΑ: Στής Φιλιππίνες στής 24 Μαρτίου έδηλωσε ότι ύπεστη πυρκαϊά στό φορτίο κόπρας. Σφραγίστηκε τό κύτος γιά τήν κατάθεση τής πυρκαϊάς.

ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.: Άπό Γκάλβεστον γιά Ρωσία προσέγγισε στό Σαΐντ Μάικελ στής 24 Μαρτίου με ζημιά στήν κυρ. μηχανή και άνεχωρησε τήν έπομενη γιά τό ύπόλοιπο τού ταξιδίου του.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Ήπεστη ζημιές στά υφαλα λόγω προσκρούσεως σέ πάγους κατά τόν διάπλου τού Σαΐντ Λόρενς και στήν πλώρη κατά τόν έλλιμενισμό στό Κεμπέκ στής 16 Μαρτίου. Ανελήφθησαν προσωρινές έπισκευές.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ: Έπιθεωρήθηκε στή Τζέντα στής 21 Μαρτίου λόγω ζημιάς στήν προπέλλα. Επισκευές άνεβληθησαν γιά ένα τριμήνο.

ΠΟΕΤΙΚ: Άπό Αμερική γιά Ιαπωνία έζήτησε έπιθεώρηση συνεπεία ζημιάς στήν προπέλλα από πρόσκρουση σέ πλωτό άντικειμένο στόν ποταμό Ορινόκο στής 22 Μαρτίου.

ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ: Άπό Δραπετώνα γιά παροπλισμό στόν δρυμό τής Έλευσίνος προσέκρουσε στό έπισης έλληνικό φορτηγό «Γιουροπίαν Μάρτσιονες» και προξένησε έλαφρές ζημιές. Οι πλοιοκτήτες άνελαβαν νά έκτελεσουν άναγκαίες έπισκευές άμφοτέρων τών πλοίων μέ δαπάνες τους.

ΧΑΔΙΩΤΗΣ: Στό Τρινιντάτ στής 13 Μαρτίου με ζημιές στόν άξονα και τήν προπέλλα, πού προξένηθησαν κατά τόν διάπλου τού ποταμού Μπερμπίς. Ανελήφθησαν μόνιμες έπισκευές.

ΧΡΥΣΗΣ (Παναμ.): Προσέκρουσε στό κρηπίδωμα τού λιμένος τής Κωνσταντινούπολεως στής 22 Μαρτίου και ύπεστη ζημιές στά πλευρικά έλάσματα.

ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ: Στό λιμάνι Ασσάμπι συκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Union Auckland» στής 24 Μαρτίου. Τό πλοίο ύπεστη έλασματουργικές ζημιές τίς όποιες θά έπισκευάσει στό έπομενο λιμάνι προορισμού του.

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,
METRO MANILA, PHILIPPINES
Telephones: 9770514 (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

‘Η ναυλαγορά

Γιά πρώτη φορά έπειτα από πολλούς μήνες, τό σημερινό μας δελτίο τής ναυλαγοράς βρίσκεται στην εύχριστη θέση νά χρησιμοποιήσει ένα αισιόδοξο τόνο στην έκθεση τών πεπραγμένων τού τελευταίου δεκαπενθήμερου. Όμως, αν ή αισιόδοξιά αποτελεί προϋπόθεση για μιά έπιτυχημένη προσπάθεια, ένας κάποιος σκεπτικισμός, δασούν άφορά στηνν βιωσιμότητα τής πρόσφατης άνοδικης τάσης τής ναυλαγοράς, μπορει νά αποτελεί από μιά υπέρμετρη αισιόδοξια και, έπομπνως, από πρώρες ένεργειες που πιθανόν νά αποδειχθούν λανθασμένες.

Τό μεγάλο έρωτημα που πλονάται τώρα πάνω από την παγκόσμια ναυλαγορά, είναι κατά πάσον ή πρόσφατη βελτίωση αποτελεί τήν άρχιη μιάς άκαμπα καλής περιόδου ή, άντιθετα, είναι ένα στιγμιαίο, συμπτωματικό και παραδικό φαινόμενο, που γρήγορα θά διδηγήσει στήν προηγηθείσα άπραξία. Πρόγυμτι, διαπιστώνουμε διτι κανένας από τους βασικούς έκεινους παράγοντες, πού συνήθως διαμορφώνουν μιά ύψηλή όγορά δέν έχει δειπει σαφή σημείο βελτίωσης. Ή πτώση τής παραγωγής, ο πληθωρισμός, η άνεργια και ή άνασφαλεια τολοπωρών άκαμπα την άνθρωπότητα. Και ή άνητηκή ή μηδενική αύξηση του εισοδηματος, μέ ελάχιστες έξαιρεσεις, μόλις πού άρχιζουν, άργα και άσφαφως, νά δειχνουν τάσεις μιάς κάποιας βελτίωσεως.

Όπωσδήποτε, τό γεγονότα έρχονται μάλλον νά διοφεύσουν την άπαισιόδοξη έκεινη θέση, διτι ή παγκόσμια ναυτιλία πάσχει από μιά μόνιμη υπερπροσφορά χωρητικότητας. Πρόγυμτι, μιά κάποια, ζετούσια, έξισφρόπητη μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως κατά τόν Μάρτιο άρκεσε γιά νά γίνει καταφανής μιά πίεση επί τών ναυλωτών και νά βελτιώσει την διαπραγματευτική θέση τής πλοιοκτησίας. Σέ όρκετούς τομείς, τό πραγματοποιήθεντα κέρδη είναι πολύ σημαντικά για νά τά άγονησει κανείς. Και σάν τέτοια, χαρακτηριστικά σημειώνουμε τούς ναύλους τού γαιάνθρακα από ΗΠΑ γιά Ιαπωνία, τις τελευταίες κινεζικές ναυλώσεις, τήν ύψωση τών μισθωμάτων γιά υπερατλαντικά και άλλα ταξίδια και, σέ μικρότερο ίσως βαθμο, τούς ναύλους τών σιτηρών από Κόλπο γιά Κόντινεντ.

Γιά μιά καλύτερη κατανόηση τής συγκρατημένης θέσης μας, θά πρέπει νά μήν ξεχνάμε διτι αύτά συμβοίνουν σε μιά στιγμή, δου πολλά παροπλισμένα πλοια και πού άλλα βρίσκονται στόν δρόμο γιά τό άγκυροβόλιο. Τό έχουμε γράψει προσφάτως και θά τό υπενθυμίσουμε και πάλι, διτι ή πρώρη έξαδος από τόν

παροπλισμό πιθανόν νά καταστρέψει διτι λίγο έχει έπιτευχθει και νά διδηγήσει σε μιά νέα άνατροπή τής εύποθους ιασφροπίας, ή δοπο, έν δψει μάλιστα και τού έπερχομενου θέρους, θά είναι δυσακολότερο νά άντιμετωπισθει.

Κάτω από τήν σημερινή ρευστή κατάσταση και μέ τούς διάφορους βαθμούς πληροφόρησης ή και άξιολόγησης τής ναυλαγοράς, τόσο από τούς ναυλωτές δασο κοι από τήν πλοιοκτησία, ή παράθεση μεγάλου άριθμου ναυλώσεων τού τελευταίου δεκαπενθήμερου μόνο σύγχυση μπορει νά έπιφέρει στόν άναγνωστη. Γιά αύτο και περιοριζόμαστε στίς πιό χαρακτηριστικές περιπτώσεις.

Σιτηρά:

- 30.000 τον., από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 23 φιο.
- 6.500/6.500 τον. ήμερησιως, Απρίλιο.
- 23.000 τον., από Κόλπο γιά Αίγυπτο, δολ. 26.85 φιο, 5 ήμερες/1.000 τον., Απρίλιο.
- 75.000 τον., από Κόλπο γιά Ρότερνταμ, δολ. 10.75, 11 ήμερες, Απρίλιο.
- 60.000 τον., από Κόλπο γιά Όλλανδια, δολ. 14, ήμερησιν Σήφορδ δολ. 15.50, Απρίλιο.
- 24.000 τον., από Κόλπο γιά Ν. Κορέα, δολ. 30.50 φιο, 8.000/3.500 τον., τέλος Μαρτίου.
- 14.000 τον. ήμερησιου, από Ν. Αφρική γιά Ιαπωνία, δολ. 21, 2.000/2.500 τον., Απρίλιο.
- 56.000 τον., από Χ. Ρόντς γιά Όλλανδια, δολ. 11.25, 9 ήμερες, Μάρτιο.

Γαιάνθρακες:

- 30.000 τον., από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 24, 5 ήμερες, Απρίλιο.
- 40.000 τον., από Π. Αρθουρ γιά Β. Ιαπωνία, δολ. 16, τέλος Μαρτίου.
- 55.000 τον., από Νιούκαστλ γιά Ποχάνγκ, δολ. 8.55, μέσα Απρίλιο.

Ζάχαρη:

- 14.000 τον. εις σάκους, από Κούβα γιά Κίνα, δολ. 43.75, μέ 850/1.250 τον., Απρίλιο.
- 16.500 τον., από Ντάρμπαν γιά Ιαπωνία, δολ. 22.50 μέ βάση 1/1 λιμάνι, δολ. 0.60 έξτρα γιά δεύτερο λιμάνι έκφορτώσεως, 2.000/1.000 τον., Απρίλιο.

Μεταλλεύματα:

- 98.000 τον., από Δ. Αφρική γιά Τάραντα, δολ.

320.000, μέ 2.5/2.5 ήμερες, Απρίλιο.

— 45.000 τον., από Π. Ορντάς γιά Δ. Ιταλία, δολ.

9.60 μέ 2.5/2.5 ήμερες, Απρίλιο.

— 75.000 τον., από Τουμπαράδο γιά Ιταλία, δολ.

472.000 μέ 2.5/2.5 ήμερες Απρίλιο.

‘Από Μ. Λιμνες:

- 13.000 τον., Ντουλούθ γιά Πορτογαλία, δολ. 41 μέ 1.500 τον. έκφ. Απρίλιο

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

‘Ακολουθώντας τής γενικά άνοδικές τάσεις τής ναυλαγοράς και οι χρονοναυλώσεις πραγματοποιήσαν υψηλότερα μισθώματα, άλλου μέν μέ έμφαση (Άτλαντικός). άλλου δέ ήπια (‘Απω Ανατολή). Δέν μπορει κανείς νά πει διτι οι Σοβιετικοί ήταν πού έδωσαν τόν τόνο αύτή τή φορά, δέν πρέπει δημως νά ξεχνάμε διτι έδωσαν, ένα μήνα πριν τό έναυσμα:

- 26.000 τον., από Ν. Αφρική γιά Αγγλία, δολ. 6.000 ήμερησιως, Απρίλιο.

- 27.000 τον., από Γιβραλτάρ, 2-3 μήνες, μέ έπανωπαράδοση Εύρωπη, δολ. 6.000 ήμερησιως.

- 28.000 τον., από Σικελία γιά Κόντινεντ μέσω Λιμύνων, δολ. 6.000, Απρίλιο.

(Είναι φανέρο, διτι τό HANDY SIZE BULK CARRIER σταθεροποιήσει τήν θέση του στό έπιπεδο τών δολ. 6.000!).

- 16.000 τον., από Αγγλία γιά Σιγκαπούρη, δολ. 4.300 ήμερησιως, τέλος Μαρτίου.

- 15.000 τον., από Σαλβαδόρ (Βραζιλία) γιά Κίνα, δολ. 5.000 ήμερησιως, Απρίλιο.

- 14.000 τον., από Αυστραλία γιά Αγγλία, δολ. 4.800 ήμερησιως, Απρίλιο.

Τά μεγαλύτερα BULK CARRIERS:

- 37.000 τον., από Ιαπωνία γιά Αίγυπτο μέσω Αύστραλίας, έπανωπαράδοση Σικελία, δολ. 6.500 ήμερησιως.

- 29.000 τον., από Σικελία, κυκλικό Άτλαντικού, δολ. 5.500 ήμερησιως (Σοβιετικοί).

- 64.000 τον., κυκλικό Άτλαντικού, δολ. 8.750 ήμερησιως.

- 37.000 τον., από Σικελία γιά Απω Ανατολή, δολ. 5.750 ήμερησιως (Ιάπωνες).

- 35.000 τον., από Κόντινεντ, κυκλικό Άτλαντικού γιά Πειραιά, δολ. 7.250 ήμερησιως.

- 40.000 τον., από Περούκι γιά Ν. Κορέα μέσω Ν. Αφρικής, δολ. 5.200 ήμερησιως.

- 28.000 τον., από Κόλπο γιά Ιαπωνία - Ν. Κορέα, δολ. 9.000 ήμερησιως, Μάρτιο.

SERVAUX

Established in 1912 in Marseilles

Marine Assistance and Sales: Mr. E. A. CATSICALIS

DECK, ENGINE and CABIN STORES

SERVICING FOR RESCUE AND FIREFIGHTING EQUIPT

Subsidiary Companies in Nantes, Le Havre and Cannes

HEAD OFFICE: 173, Ch. Madrague - Ville
13002 MARSEILLE

Telex: 420385, Phone: (91) 58.70.16

Agents in Greece: UNITED MARITIME, A.N. BOURNAKIS Telex: 21 3359, Phone: 4514767 - 4137888

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τελείωσις διαφορετική είναι ή είκόνα στην ναυλαγορά τών δεξαμενοπλοίων. Έδω, ή μεγάλη άνισορροπία προσφοράς/ζήτησης καταθίβει κάθε προσπτική άνακαμψης, ιδίως στην κατηγορία τών VLCC/ULCC. Το εύτυχημα είναι, ότι τούτο έχει γίνει πλήρως κατανοητό στην πλαισιοποίηση και ηδη μπορούμε να διαπιστώσουμε την καλή άρχη που έχει γίνει μέ την άθρα πώληση πλοίων πρός διάλυση ένω, φυσικά, ούδεις συζητά για νέες ναυηγήσεις.

Η συσσωρευση χωρητικότητας στον Περιοικό έξακολουθει άμειωτη και, σαν άποτέλεσμα τής ισχνής ζήτησης, οι ναύλοι φθάνουν τό ναδίρ:

— 220.000 τον., από Περιοικό για Δύση, WS 14.2

— 260.000 τον., από Περιοικό για Φιλιππίνες, WS 20.

Καλύτερες συνθήκες έπικρατούν στα μικρότερα πλοία:

- 77.000 τον., 12 μήνες ναύλωση, Μεξικό - Κόλπο, δολ. 3.20/τόν.
- 50.000 τον., Καραϊβική για Μεσόγειο, WS 70.
- 43.000 τον., Ίνδονησία για Ιαπωνία, WS 70.
- 82.000 τον., Δ. Αφρική για Μεσόγειο, WS 48.

Όμοιως και στα καβαρά φορτία:

- 24.000 τον., νάφας, Μεσόγειο για Κόντινεντ, WS 195.
- 27.000 τον., Σιγκαπούρη για Φιλιππίνες, WS 125.
- 20.000 τον., Κωνσταντζά για Κόντινεντ, WS 130.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΣΑΛΑΜΙΣ: Μεγ. λιμένες με συμπλήρωση Άγ. Λαυρέντιο 12.000 τον. σιτού 'Άλγερια, δολ. 40 άπλιμενες, συμπλήρωση μέχρι 14.000 τον. δολ. 30, μέ 500 τον. έκφρτωση, Απρίλιο 15.

ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ: Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορείων Χαττερας) 20.000 τον. γεννημάτων Γλασκώβη, δολ. 17.50, φί. μέ 3.000 τον. έκφρτωση, Μαρτίου 18-25.

ΖΩΔΙΟΧΟΣ: Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορείων Χαττερας) 21.000 τον. γεννημάτων Χουέλμα, Σεβίλη, δολ. 16.75 φί. μέ 3.500 τον. έκφρτωση, τέλος Μαρτίου.

TATIANA (μικτό): Χόμπιτον ρόδες με συμπλήρωση Ρίτσαρντς Μπού 90.000 τον. γαιονθράκων Ιαπωνία, συμπλήρωση μέχρι 115.000 τον., 15.000 τον. φόρτωση Ρίτσαρντς Μπού, δολ. 11.2-1. Απρίλιο 1-7.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ (λιβ): Τόμπα 32.000 τον. λιπαρμάτων Βιζοκαπανίνα, δολ. 40. ίδια, μέ 15.000/4.000 τον. φορτοεκφρτωση, έποιμη φόρτωση.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 18.000 τον. γεννημάτων Άλγερια, δολ. 34.95, φί. μέ 500 τον. έκφρτωση, Μαρτίου 13-18.

ΣΚΛΗΡΙΩΝ: Μισισιπή 13.750 - 14.250 τον. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 16. φί. μέ 1.200 τον. φορτοεκφρτωση, Μαρτίου 10-17.

ΟΩΜΑΣ Κ.: Άλμπαν 17.500 τον. γεννημάτων Βιρτζιντό δολ.

24. φί. μέ 3.000 τον. έκφρτωση, Μαρτίου 15-22.

ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ: Παρανάγκουα 13.000 τον. πελάτης 1-4 λιμένες Ίνδονησίας, Μπαγκόκ - Σιγκαπούρη ρέντζ, δολ. 31.50, 1-1. δολ. 32.50 1-2. δολ. 1. έξτρα διά τριτο, λιμένα έκφρτωσης δολ. 2. έξτρα διά τέταρτο λιμένα έκφρτωσης, μέ 5.000/1.500 τον. φορτοεκφρτωση, Μαρτίου 10-20.

ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ: Ενα λιμένες διχ Βορείτερα του Σάν Λορέντζο με συμπλήρωση Μπουένος Άιρες 14.500 τον. d.w. (790.000 κ.π.) γεωργικών προϊόντων χώμα, Μπορντώ - Αμβούργο ρέντζ (συμπεριλαμβανομένων δυτ. άκτης Αγγλίας, Ειρ) δολ. 435.000 κατ' άποκοπή, 1.500 τον. φόρτωση, 2.000 τον. έλ. έκφρτωση Γαλλία, 3.000 τον. Ολλανδία, Βέλγιο, Γερμανία, 1.000 τον. δυτ. άκτη Αγγλίας, Ειρ, Μαρτίου 8-18.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιβ): Πενσακόλα 23.300 τον. άλεύρων εις σακκούς, Αίγυπτο, δολ. 42.45, μέ 1.000 τον. γκρός φόρτωση, 1.000 τον. έλ. έκφρτωση, Απρίλιου 10-20.

ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 8.000 τον. γεννημάτων φαγκά, δολ. 30, φί. μέ 1.500 τον. έκφρτωση, Μαρτίου 15-16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ (λιβ): Αμερικ. λιμένες Κόλπου 21.000-23.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν, δολ. 17.50, φί. μέ 1.000 τον. έκφρτωση, Μαρτίου 20-28.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ: Χόμπιτον ρόδες 90.000 τον. γαιονθράκων, Αμβέρσαν, δολ. 5.80, Μαρτίου 25-30.

ΚΩΣΤΗΣ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 33.000 τον. γεννημάτων Μπικρόπο, δολ. 15.75 φί. μέ 5.000 τον. έκφρτωση, Μαρτίου

25 - Απρίλιου 5.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 35.000 τον. γεννημάτων Κίνα (36 π) δολ. 31, μέ 4.000 τον. γκρός φόρτωση, 3.000 τον. έλ. έκφρτωση, Απρίλιου 1-15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ (λιβ.): Αμερικ. λιμένες Κόλπου 21.000-23.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλα, δολ. 17.50, φί. μέ 1.000 τον. έκφρτωση, Μαρτίου 20-26.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτό): Χόμπιτον Ρόδες 55.000 τον. γαιονθράκων Ιαπωνία, δολ. 17.70, έλ. έκφρτωτικών, άμεση φόρτωση.

ΘΕΟΔΩΡΑ (λιβ.): Χόμπιτον Ρόδες 90.000 τον. γαιονθράκων Ιαπωνία, δολ. 12.50, έλ. έκφρτωτικών, Απρίλιου 1-7.

ΙΣΑΒΕΛΛΑ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 61.000-64.000 τον. γεννημάτων Αμβέρσα - Αμβούργο ρέντζ, δολ. 10.50, φί. μέ 1.000 τον. έκφρτωση, Μαρτίου 20-30.

ΤΟΥΑΡΕΓΚ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 19.500 τον. σιτού Καζμπάνκα, δολ. 19, φί. μέ 2.500 τον. έκφρτωση, Μαρτίου 25-31.

ΚΑΘΡΙΝ: Λεικχεντ 12.400 τον. γεννημάτων Ιρλανδία, δολ. 375.000 κατ' άποκοπή, φί. μέ 1.500 τον. έκφρτωση, Απρίλιου 18 - Μαΐου 10.

ΑΙΔΗΨΩΣ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπουένος Άιρες 15.000 τον. σιτού Άλγερια, δολ. 39.50, μέ 4.000 τον. γκρός φόρτωση, 500 τον. έλ. έκφρτωση, Απρίλιου 1-15.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.): Τουμπαρόδο 120.000 τον. οιδρομεταλλεύματα, Ιαπωνία, δολ. 9, φί. Απρίλιο - Μάιο.

ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π.): Άλμπαν 20.000 τον. γεννημάτων Μαρόκο, δολ. 19.50, φί. μέ 2.500 τον. έκφρτωση, Απρίλιου 1-15.

ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΛΑΙΤ: Άλμπαν 20.000 τον. γεννημάτων Μαρόκο δολ. 18.50, φί. μέ 2.500 τον. έκφρτωση, Απρίλιος.

ΛΟΥΣΣΙΟΣ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 75.000 τον. γεννημάτων Ρότερνταμ, δολ. 10.75, φί. Απρίλιου 16-26.

ΜΕΦΩΔΙΚ (μικτό): Χόμπιτον ρόδες 63.000 τον. διτ. Ιταλία δολ. 554.400 κατ' άποκοπή, έλ. έκφρτωτικών, Απρίλιου 1-10.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ: Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορείων Χαττερας) 20.000 τον. γεννημάτων Μαρόκο, δολ. 19, φί. μέ 2.500 τον. έκφρτωση, Απρίλιου 5-10.

ΓΚΑΟΡΙΚ (μικτό): Τουμπαρόδο 75.400 τον. d.w. μεταλλεύματος Μπανιόλι, Πιορνίνο, δολ. 472.000 κατ' άποκοπή, φί. Απρίλιο.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: Αμερικ. λιμένες βορ. Ειρηνικού 52.000 τον. γεννημάτων, Ιαπωνία, δολ. 12, φί. Απρίλιου 20.

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

ROYAL CRUISE LINE / 81 AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL 4519553

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΠΑΤΡΑΙ: Βορειόλαντα 15.000 τον. ποτάδας άνατολ. άκτη Μεξικού, δολ. 14.25. φίο, μέ 4.000/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-30.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΣΕΜΕΙΑH: Όλανδα, Βέλγιο 14.000 - 14.300 τον. σίτου Αλγερία, δολ. 20. φίο, μέ 5.000/500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 27-31.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ: Κωνσταντζί 15.000 τον. φωφάστων εἰς σάκους Μπαρίδη, δολ. 36.50. φίο, μέ 950/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 25-30.

ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ.): Μαύρη Θάλασσα 17.500 τον. τοιμήνων Έρυθρα Θάλασσα, δολ. 26. δώρον Περιοικό Κόλπου δολ. 35. φίο, μέ 1.000/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάρτιο.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ: Νότιο Αφρική 14.000 τον. άραβοδιτού Βενεζουέλα, μέ 2.000 τον. γκρές φόρτωση, 1.000 τον. έλ. έκφρωση, Μαρτίου 10-20.

ΑΣΤΥΑΝΑΞ: Αμερικ. λιμένες δυτ. άκτης 46.500 τον. γεννημάτων νότοι Κορέα, δολ. 13.50. 1-1, δολ. 14.1-2, Μαρτίου 24 - Απρίλιου 2.

ΜΑΡΤΗΣ: Ρουέν 15.000 τον. κριθής σε σάκους, Καζαμπλάνκα, δολ. 10.50. φίο, μέ 4.500/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 18-22.

ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΛΑΤ: Γάννη 10.000 - 14.000 τον. σίτου, δυτ. Ιταλία, δολ. 13. 1-1, δολ. 14.1-2, μέ 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση φόρτωση.

ΑΙΟΛΟΣ: Δωμινικανή Δημοκρατία 15.000 τον. ζαχάρεως χύμα, σοβιετικός λιμένες Μαύρης Θαλάσσης, δολ. 35. φίο, μέ 700/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάρτιος.

ΕΛΑΜΙΝΑ (μικτό): Μονράβια 79.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Γένοβα, δολ. 400.000 κατ' άποκοπή φίο, Απρίλιου 10-16.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΙΧΑΗΑ: Περού 33.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 120. Μαρτίου 16.

ΜΑΝΟΛΗΣ Μ.: Έρυθρα Θάλασσα 70.000 τον. μέρος φορτίου, Κωνσταντζία, δολ. 5.70, Μαρτίου 18.

ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ. (λιβ.): Μεσόγειο 114.000 τον. Ισπανία, δολ. 950.000 κατ' άποκοπή, Μαρτίου 20.

ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ: Αμβέρσα, Ρότερνταμ, Αματερνταμ 25.000 τον. Αγγλία, Κόντινεντ, Σκανδινανία, W 92 1/2, άμεση φόρτωση.

ΛΑΚΟΝΙΑΝ (λιβ.): Αμερικ. λιμένες Κόλπου 60.000 τον. μέρος φορτίου, Αγγλία, Κόντινεντ, W 65, δώρον Μεσόγειο W 62.5, άμεση φόρτωση.

ΜΕΘΟΔΙΚ (μικτό): Μεσόγειο 50.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Καραϊβική, W 37.5 Μαρτίου 10.

ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ: Σάρροχ 17.000 τον. μέρος φορτίου, καθαρά, Ισπανία, W 170, Μαρτίου 17.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΠΤΖΥ (λιβ.): Καραϊβική 80.000 τον. μέρος

φορτίου, Αγγλία, Κόντινεντ, Μεσόγειο, W 45. Μαρτίου 11.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ (λιβ.): Καραϊβική 67.000 τον. μέρος φορτίου, Ίνδια, W 32.5, Μαρτίου 11.

ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ: Σάν Φρανσίσκο 28.000 τον. Παναμά W 135. Μαρτίου 13.

ΜΕΣ. ΔΩΣΑ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 29.000 τον. καθαρά, Παναμά, W 135.5, Μαρτίου 15.

ΘΙΑΚΙ: Κωνσταντζία 22.000 τον. καθαρά, Λίβανο W 230, άμεση φόρτωση.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Καραϊβική 28.000 τον. Αγγλία, Κόντινεντ, Μεσόγειο, W 122.5, Μαρτίου 20.

ΑΣΤΡΕΑ: Χάργκ Αίλαντ 85.000 τον. Μπανιάς, W 56.5, Μαρτίου 20.

ΑΛΦΕΥΣ: Μεσόγειο 60.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες Κόλπου, W 32.5, δώρον άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, W 35, Μαρτίου 14.

ΤΡΕΙΓΝ ΟΣΕΑΝ (μικτό): Έκουαντόρ 64.000 τον. μέρος φορτίου, Μοντεβίδεο, W 75, Μαρτίου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (λιβ.): 95.267 τον. d.w. (τού 1979) ταξίδιο έξη μηνών, δολ. 2.15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (λιβ.): 79.996 τον. d.w. (τού 1975) ταξίδιο έξη μηνών, δολ. 2.50.

ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Περιοικό Κόλπο 220.000 τον. Αγγλία, Κόντινεντ, W 14, δώρον Μεσόγειο W 13.5, Μαρτίου 15.

ΓΚΙΩΝΑ: 57.620 τον. d.w. (14.75 μίλ. 70 τον. φιούελ δίλ ή 1963) δολ. 9.500 λημερησίων, τίς πρώτες 20 λημέρες, δολ. 8.500 λημερησίων, τις 25 υπόλαπτες μέρες, διεσεη φόρτωση.

ΜΕΣ. ΑΥΓΗ: Αμβέρσα, Ρότερνταμ, Αματερνταμ 22.800 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, δυτ. Αφρική, W 152.5, Μαρτίου 18.

ΑΝΝΑ Κ.: Σιγκαπούρη 15.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, Μπαγκόνδη, δολ. 7 διεσεη φόρτωση.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Έρυθρά Θάλασσα 50.000 τον. μέρος φορτίου, Ιταλία, W 62.5, Μαρτίου 18.

ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιβ.): Έρυθρά Θάλασσα 48.000 τον. Αγγλία, Κόντινεντ, W 62.5, δώρον Μεσόγειο W 67.5, Μαρτίου 23.

ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ: Σκίντα 29.000 τον. καθαρά Αγγλία, Κόντινεντ, W 110, δώρον Μεσόγειο W 120, άμεση φόρτωση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες Κόλπου, W 70, άμεση φόρτωση.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (λιβ.): Περού 98.500 τον. μέρος φορτίου, Ισπανία, γύρω W 35, Απρίλιου 25.

ΒΕΓΚΑ: 31.877 τον. d.w. (τού 1978) ταξίδια 20 λημερών καθαρά, δολ. 9.500 λημερησίων.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β.: Καραϊβική 64.000 τον. μέρος φορτίου, Αγγλία, Κόντινεντ, W 60, Μαρτίου 20.

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ: Καραϊβική 35.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 95, Μαρτίου 22.

ΜΑΡΙΑ: Καραϊβική 35.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 50, Μαρτίου 25.

ΦΑΝΤΑΣΥ Α.: Αμερική Μπέι 38.000 τον. Μόντικ W 120, άμεση φόρτωση.

ΑΣΗΜΗ: Αμερική Μπέι 26.000 τον. μέρος φορτίου, Μποναΐρ, δολ. 45.000 κατ' άποκοπή, Μαρτίου 22.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ: Χάργκ Αίλαντ 83.000 τον. μέρος φορτίου, Μπανιάς, δολ. 8.75, Μαρτίου 29.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μικτό λιβ.): Δυτ. Αφρική 100.000 τον. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβικής, W 35, Μαρτίου 23.

ΣΟΥΑΝ ΛΕΤΙΚ: Δυτ. άκτη Σουηδίας 22.000 τον. μέρος φορτίου, Κόντινεντ, W 142.5, άμεση φόρτωση.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά, άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, W 138, Μαρτίου 23.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.): Χάργκ Αίλαντ 50.000 τον. Άδεν, 3 συνεχή ταξίδια, W 85, Μαρτίου 24.

ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ: Σιγκαπούρη 28.000 τον. καθαρά, ίνδονησία, γύρω W 120 - 125, Μαρτίου 26.

ΚΑΠΤΑΙΝ Σ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.): Λαβέρα 25.000 τον. μέρος φορτίου, Έρυθρό Θάλασσα, άνατολ. Αφρική, Περιοικό Κόλπο, W 175, Μαρτίου 24.

ΤΑΤΙΝΑ: Αράζο 90.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλία, Κόντινεντ, W 40, Μαρτίου 25.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΠ: Έρυθρό Θάλασσα 62.000 τον. Αγγλία, Κόντινεντ, Σκανδινανία, W 57, έναν θερμαινόμενο W 60, δώρον Μεσόγειο, W 59.5, έναν θερμαινόμενο W 62.5, Μαρτίου 29.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΖΟΥ: Αγγλία 60.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, W 34, δώρον Μεσόγειο W 55, δώρον Αγγλία, Κόντινεντ, Σκανδινανία, W 70, Απρίλιου 1.

ΝΤΟΝΑ ΕΥΤΥΧΙΑ: Περιοικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά Πόρτ Σουάν, W 97.5, άμεση φόρτωση.

ΒΑΣΙΛΗΣ: Κωνσταντζία 17.000 τον. Αγγλία, Κόντινεντ, W 130, δώρον Μεσόγειο W 140, άμεση φόρτωση.

ΑΘΗΝΑ: Καραϊβική 30.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, W 110, άμεση φόρτωση

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΕΛΙΤΗ: 70.922 τον. d.w. (3.090.000 κ.π. 15 μίλ. 55 τον. φιούελ δίλ του 1975) παράδοση Ισπανία, Μαρτίου 15-20, μεσω Αύγουστα, έπαναπαράδοση Ισπανία, δολ. 4.750 λημερησίων.

ΑΜΙΛΑ: 22.232 τον. d.w. (1.086.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 27 τον. φιούελ δίλ του 1972) παράδοση νότιο Αφρική Μάρτιο, μεσω Αύγουστα, έπαναπαράδοση Ισπανία, δολ. 5.000 λημερησίων.

ΑΡΕΤΗ: 22.269 τον. d.w. (1.086.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 27 τον. φιούελ δίλ του 1963) παράδοση κατά την φέτη εις πλοηγικό σταθμό άμερικ. λιμένες δυτικής άκτης, Απρίλιου 1-12, έπαναπαράδοση Ισπανία, δολ. 12.000 δώρων.

ΓΚΙΚΑΣ: 17.163 τον. d.w. (14-14 1/2 μίλ. 21-22 τον. φιούελ δίλ του 1960) παράδοση Ισπανία, Μάρτιο, έπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 5.650 λημερησίων.

ΜΑΝΤΟΛΥΝΑ: 25.475 τον. d.w. (1.194.000 κ.π. 15 μίλ. 35-36 τον. φιούελ δίλ και 2 τον. ντριζέλ δίλ του 1977) παράδοση Σασέμπτο Μαρτίου 17-24, έπαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 4.500 λημερησίων.

ΣΟΡΟΚΟΣ (λιβ.): 14.907 τον. d.w. (669.000 κ.π. 13 1/2 μίλ. 17 τον. φιούελ δίλ του 1969) παράδοση Πουέντρο Μάντρου Μάρτιο, έπαναπαράδοση Ταμπικό - Νέα Υόρκη ρείνιζ, δολ. 5.000 λημερησίων.

ΟΣΕΑΝ ΡΕΤΓΝΤΖΕΡ: 26.086 τον. d.w. (1.180.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 31 τον. φιούελ δίλ του 1972) παράδοση κατά την φέτη εις πλοηγικό σταθμό Αγ. Λαυρεντίου, Μάρτιο, μέσω Ακαμπά, έπαναπαράδοση Πόρτ Σαϊδ, δολ. 4.450 λημερησίων, δώρον έπαναπαράδοση διαπλέοντας Μουσκάτ, δολ. 5.800 λημερησίων, πλέον δολ. 145.000 δώρων.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (λιβ.): 71.063 τον. d.w. (3.088.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 41 τον. φιούελ δίλ του 1976) παράδοση Κόντινεντ άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι βορ. Ατλαντικού, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.600 λημερησίων.

ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤΗ: 23.591 τον. d.w. (1.074.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 30 τον. φιούελ δίλ του 1968) παράδοση κατά την φέτη εις πλοηγικό σταθμό Πόρτ Έλιζαμπεθ Μαρτίου 25-31, έπαναπαράδοση μετά την άναχώρηση του πιλότου εις βορ. Ισπανία.

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

δολ. 5.700 ήμερησίως.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ: 16.279 τον. d.w. (29 π. 2 ίντο. 743.852 κ.π., 14 1/2 μιλ. 26 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντζέλ διλ τού 1977) παράδοση 'Άμβέρσα - 'Άμβούργο ρέιντζ, Μαρτίου 17-19. έπαναπαράδοση Κένταρον - Μαπούτο ρέιντζ, δύον ναυλωτών. Ένα κυκλικό ταξίδι με έπαναπαράδοση Χάβρη - Άμβούργο, ρέιντζ, δολ. 3.950 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΧΡΙΣΤΙΣΑ: 57.650 τον. d.w. (2.405.000 κ.π. 15 μιλ. 60 τον. φιούελ διλ τού 1969) παράδοση Ισπανία διμεση, ένα κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού, δολ. 4.550 ήμερησίως.

ΑΛΚΑΙΟΣ: 19.200 τον. d.w. (30 π. 2 ίντο. 860.000 κ.π. 15 μιλ. 27 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντζέλ διλ τού 1975) παράδοση κατά τη διάρκεια εις πλοηγικό σταθμό Ρότερνταμ Μαρτίου 21-24. έπαναπαράδοση διητ. Αφρική, δολ. 4.950 ήμερησίως.

ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ: 27.343 τον. d.w. (1.185.000 κ.π. 15 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ τού 1970) παράδοση Κένη Ούεστ Μάρτιο, μέσω Περισικού Κόλπου. έπαναπαράδοση διαπλέοντας Μουσκάτ δολ. 5.450 ήμερησίως, πλέον δολ. 150.000 δύρων.

ΑΡΓΟΣ: 14.907 τον. d.w. (669.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 17 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντζέλ διλ τού 1969) παράδοση Μπρισμέν - Μελβούρνη ρέιντζ, Μαρτίου 28 - Απρίλιου 8. έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.275 ήμερησίως.

ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ: 15.775 τον. d.w. (14 μιλ. 24 τον. φιούελ διλ τού 1963) παράδοση Βουλγαρία Μαρτίου 15-20. έπαναπαράδοση διητ. 'Άφρική, δολ. 2.900 ήμερησίως.

ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ: 31.802 τον. d.w. (1.508.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ τού 1971) παράδοση Χόγκ Κόγκ διμεση, μέσω θαλασσών. Αύστραλιας, έπαναπαράδοση Ισπανία, δολ. 5.250 ήμερησίως.

ΕΥΝΙΚΗ (λιβ.): 59.298 τον. d.w. (14 3/4 μιλ. τού 1977) παράδοση Μπιλμπάο, Μαρτίου 31 - Απρίλιου 6, μέσω Πόρτ Καμπορ, έπαναπαράδοση Πόρτ Άλφρετ, δολ. 4.500 ήμερησίως.

ΑΝΟΕΜΙΟΣ: 14.935 τον. d.w. (669.000 κ.π. 13 μιλ. 17 τον. φιούελ διλ και 1 τον. ντζέλ διλ τού 1971) παράδοση κατά τη διάρκεια εις πλοηγικό σταθμό Ρεκαλάντα, Μαρτίου 24-31. έπανα-

παράδοση 'Άμβέρσα - 'Άμβούργο ρέιντζ δολ. 6.000 ήμερησίως.

ΛΟΥΚΑΣ Ν.: 22.200 τον. d.w. (1.087.700 κ.π. 14 1/2 μιλ. 26-27 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντζέλ διλ τού 1972) παράδοση μετά την άναχώρηση τού πιλότου εις Πασίρ Γκουντάνγκ Μαρτίου 15-20, ταξίδι Λιμνών - Βέρα Κρούζ ρέιντζ, δύον ναυλωτών. Έπειτα ταξίδι έπαναπαράδοση 'Αγγλία, Κόντινεντ, Μεσόγειο ή Κριστούπαλ - Σάντος ρέιντζ, Σιγκαπούρη - Ιαπωνία ρέιντζ δολ. 4.000 ήμερησίως.

ΦΑΕΘΩΝ: 16.800 τον. d.w. (780.000 κ.π. 16 1/2 μιλ. 33 τον. φιούελ διλ τού 1961) παράδοση Γιουκάταν τέλος Μαρτίου - άρχας Απρίλιου, μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου, έπαναπαράδοση διαπλέοντας Μουσκάτ, δολ. 7.100 ήμερησίως.

ΦΕΙΔΙΑΣ: 34.749 τον. d.w. (1.659.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1973) παράδοση 'Άμβέρσα - 'Άμβούργο ρέιντζ, Μαρτίου 25 - 30. έπαναπαράδοση Ελλάδα, δολ. 7.250 ήμερησίως.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιβ.): 24.800 τον. d.w. (1.264.000 κ.π. 16 μιλ. 42 τον. φιούελ διλ τού 1968) παράδοση Κοστάκοδάκος, Μαρτίου 27 - Απρίλιου 10, μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου, έπαναπαράδοση 'Ερμιθρά Θάλασσα - Περισικό Κόλπο, δολ. 9.000 ήμερησίως.

ΠΕΤΡΑ: 40.404 τον. d.w. (1.673.000 κ.π. 15 μιλ. 46 τον. φιούελ διλ τού 1976) παράδοση διαπλέοντας Μουσκάτ διμεση, μέσω νοτιού 'Αφρικής, έπαναπαράδοση νότιο Κορέα, δολ. 5.200 ήμερησίως.

ΑΜΕΘΥΣΤ: 22.799 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 27 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοση 'Άμβούργο Μαρτίου 17. έπαναπαράδοση Ανταρκτική δολ. 6.000 ήμερησίως.

ΚΑΛΛΙΡΟΗ: 26.220 τον. d.w. (1.178.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ τού 1973) παράδοση διαπλέοντας Γιβραλτάρ, μέσω Ρουέν, έπαναπαράδοση Τυνησία, δολ. 5.200 ήμερησίως.

ΔΙΔΩ: 15.291 τον. d.w. (τού 1970) παράδοση Λίβερπουλ Μαρτίου 30, έπαναπαράδοση Βαρ. άκτη νοτιού 'Αμερικής, δολ. 4.000 ήμερησίως.

ΦΑΛΚΟΝ: 22.463 τον. d.w. (14 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοση Ιαπωνία, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ.

5.250 ήμερησίως.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ: 16.460 τον. d.w. (12 1/2 μιλ. 19-20 τον. φιούελ διλ τού 1961) παράδοση Κόντινεντ διμεση, ταξίδι Περισικού Κόλπου, έπαναπαράδοση διαπλέοντας Μουσκάτ, δολ. 4.600 ήμερησίως.

ΠΑΤΡΑΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ: 20.737 τον. d.w. (700.000 κ.π. 13 μιλ. τού 1969) παράδοση Γιβραλτάρ Μάρτιο - 'Απρίλιο, μέσω Άμερικανών λιμένων Κόλπου, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.650 ήμερησίως.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ: 40.130 τον. d.w. (1.670.000 κ.π. 13 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ τού 1961) παράδοση διαπλέοντας Ντόβερ Μαρτίου 23-31, μέσω άμερικ. λιμένες άνατολ. άκτης, έπαναπαράδοση ισπανικών λιμένων Μεσογείου, δολ. 7.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.560 μηνιαίας δι' υπερωρίας.

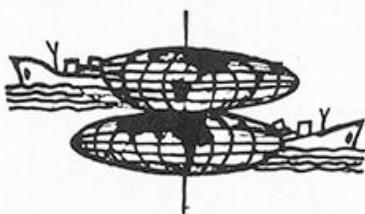
ΖΑΝΗΣ: 40.750 τον. d.w. (15 μιλ. 42 τον. φιούελ διλ τού 1981) παράδοση Ίντσιον, Μαρτίου 22-26, μέσω Αύστραλιας Περισικού Κόλπου, έπαναπαράδοση διαπλέοντας Μουσκάτ, δολ. 8.500 ήμερησίως.

ΜΑΡΙΑ Α.: 40.750 τον. d.w. (35 π. 2 3/4 ίντ. 15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντζέλ διλ τού 1977) παράδοση Ιαπωνία τέλος Μαρτίου - άρχας Απρίλιου, μέσω Ναούρου 'Αιλαντ και Αίγυπτου, έπαναπαράδοση Κέιπ Πάσοερο, δολ. 6.500 ήμερησίως.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ: 16.757 τον. d.w. (825.859 κ.π. 15 μιλ. 27 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντζέλ διλ τού 1968) παράδοση Φλώσιγκ Μαρτίου 26, μέσω 'Αγ. Λαυρεντίου, έπαναπαράδοση Άλγερια, δολ. 3.500 ήμερησίως.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ: 27.503 τον. d.w. (33 π. 7 1/8 ίντ. 1.150.543 κ.π. 14 1/2 μιλ. 36 τον. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντζέλ διλ τού 1967) παράδοση διαπλέοντας Γιβραλτάρ Απρίλιου 1-6, ταξίδια 2-5 μηνών, έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ - Σκάριντ ζ δολ. 6.000 ήμερησίως.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ: 61.492 τον. d.w. (2.615.000 κ.π. 15 μιλ. τού 1973) παράδοση Κόντινεντ 'Απρίλιου 15-30 ένα κυκλικό ταξίδι βορ. Ατλαντικού, έπαναπαράδοση 'Αγγλία, Κόντινεντ, δολ. 7.250 ήμερησίως.



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

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSOUTIS
CHARALAMBOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

SEN. OFFICERS

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

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

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

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 1124/883

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st April 1982

Competitiveness

The Greek Shipowners' Union and the Greek Shipping Cooperation Committee in London have jointly set before the Premier, Mr. Andreas Papandreou, the problem of maintaining the competitiveness of Greek-flag ships and the status of Greek-flag registry.

It was decided to approach the Prime Minister directly after no action appeared imminent with regard to the modification of the laws governing the employment and wages of foreign crews on Greek-flag ships and after rumours had been circulated regarding changes to Laws 89/1967 and 378/1968 which could have affected the status of Greek-flag registry.

Prime Minister Mr. Papandreou assured the board of the Greek Ship-

ners Union that shipping would not be affected by the amendments of laws 89/67 and 378/68 which are currently being introduced and that the matter of foreign-crew employment would be studied.

We understand that this study is expected to be completed by the end of spring, so there should be no great delay in making the necessary decisions. With regard to the modification of the two laws mentioned above, we feel a clear and unequivocal government statement, to the effect that any changes brought to them will not affect shipping, is needed in view of the climate of anxiety that has been created in shipping circles on this score.

prohibitive. Beyond this stage, the only alternatives are laying up the ship or transferring to another flag.

And if we except lower-deck crews, who got a substantial rise, the officers, whose wages are determined by the law of supply and demand and who were getting higher wages than those specified by the collective agreement, there is the danger that a rise might result in an actual reduction in take-home pay. Because, while their insurance contributions will rise, their real pay will decrease with the reduction in the bonus and overtime.

The conclusion is that we would all like to see an able seaman getting 70,000 drachmas per month but the problem is, what ship will be found to pay such a wage?

PREVENTING DELAYS

The concern of the Greek authorities to secure berths for Greek seamen should not mean that ships can be prevented from sailing, or delayed, when Greek seamen are not available.

Unfortunately, this is the case with consular port officers who are under orders not to clear a ship's papers unless it carries the required number of Greek seamen and unless the Ministry of Mercantile Marine allows it to be cleared on the undertaking that the foreigners on board will be replaced by Greeks at the next port of call.

This requirement in itself brings about delays and increases the workload of the Ministry's services and of the Minister himself.

A simpler procedure would be for the consular port officers not to prevent a ship's sailing but to make an entry in the ship's log to the effect that the crew

replacement should take place within a certain time limit and with the obligation of the ship's owners to advise the Ministry accordingly.

It is to be hoped that such a procedure will be adopted soon, for the good of all concerned.

WAGE INCREASES

A leading shipowner in the field of our medium-sized shipping, which forms the bulk of our merchant fleet, has expressed his fears with regard to wage demands, particularly those of officers and masters.

He points out that during the current period of crisis, there is a real danger that the apparent success in achieving such demands may prove entirely negative.

Already, with the new collective agreement, the daily costs of a ship in the 10-15,000 tons range have become

INTERTANKO'S VIEWS ON TANKERS

During the annual general meeting of the International Association of Independent Tanker Owners, which was held in Athens on March 18-19, special concern was expressed by all delegates to the continued depressed tanker market.

The prevailing surplus of tonnage, currently estimated around 80 million deadweight tons, in addition to the increased oil conservation and the shorter transportation distances of oil have resulted in a deep recession.

It was stressed that disposal of more obsolete tonnage for demolition is the only way to bring about a more healthy market and at the same time promote safety at sea.

Intertanko's executives underlined that Oil companies should be persuaded to sell all obsolete tankers for scrapping, rather than for further trading under new ownership.

It was agreed that a major step forward would be an extension of the exi-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

ANNIKA N.: 20.012 τον. d.w. (918.000 x π. 14 μίλ. 30 τον. φιούελ διλ. τού 1969) παράδοση νότιο Αφρική, Απρίλιο, έπαναπάδοση Κόντινεντ, Μεσογείο, δολ. 5.000 ήμερησιών.

MAKRA: 15.251 τον. d.w. (15 μίλ. 28 τον. φιούελ διλ τού 1973) παράδοση Σαλβαντόρ - Σάντος ρέιντζ Απριλίου 15-30, έπαναπάδοση Κίνα, δολ. 5.000 ήμερησιών.

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

Οι τιμές των πλοίων, χτυπημένες μέχρι ένα βαθμό ύπο την πρόσφατη βαθειά κρίση της ναυλαγοράς, έλαχιστα φαίνεται νά έπηρεάζονται από την σχετική άνακυψη τών τελευταίων 3-4 έβδομάδων. Τείνει κανείς νά πιστέψει, ότι οι ύποψήφιοι άγοραστές δέν έχουν πειθεί για την βιωτιμότητα της σημερινής καταστάσεως.

Σημαντικός ο άριθμός των πράξεων τού δεκαπενθμέρου, άναφέρεται σε διλες τις κατηγορίες πλοίων. Οι παρακάτω πωλήσεις δίνουν μιά ιδέα των τιμών πού έπικρατούν:

Δεξαμενόπλοια - Μικτά:

- 258.600 τον., τού 1971, δολ. 3.500.000 (Πορτογάλοι)
- 90.000 τον., τού 1976, δολ. 12.900.000 (Πακιστανοί)
- 51.000 τον., τού 1965, δολ. 1.300.000 ("Ελληνες")

BULK CARRIERS:

- 80.000 τον., τού 1975, δολ. 8.300.000 ('Ιταλοί)
- 37.600 τον., τού 1966, δολ. 1.800.000 (Κινέζοι)
- 39.000 τον., τού 1967, δολ. 1.500.000 (Βελγοί)
- 47.000 τον., τού 1966, δολ. 2.350.000 ("Ελληνες")

Φορτηγά Γενικού Φορτίου

- 13.500 τον., (τρία πλοια) τού 1970/69/68 δολ. 7.500.000 συνολική τιμή (Νοτιοαμερικανοί).
- 12.900 τον., τού 1969, δολ. 1.750.000 ("Ελληνες").
- 11.300 τον., τού 1961, δολ. 775.000 (Σιγκαπούρη)
- 13.700 τον., τού 1967, δολ. 1.600.000 (Σιγκαπούρη).

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Συντριπτική η παρουσία της Φορμόζας, έπεισκαστες τις λοιπές άγορές και έξασφάλισε την μερίδα του λέοντος. Οι τιμές, δημως, παρουσιάσαν σαφώς καθοδικές τάσεις. Οι υπόλοιπες άγορές, μέ μικρή κίνηση, δέν έχουν άξιολογη δραστηριότητα. Έτσι, η άγορα παρουσιάζε την έξιης εικόνα περί τό τέλος του δεκαπενθμέρου:

Φορμόζα:

Δολ. 106/107.50 γιά δεξαμενόπλοια μικρού/ μεγάλου μεγέθους.

Κορέα:

Δολ. 110/115 γιά VLCC

Πακιστάν/Ινδία:

Δολ. 85.

Ισπανία:

Δολ. 65/70 γιά δεξαμενόπλοια.
Δολ. 55/64 γιά φορτηγά.

Σάν έξαιρεση ήχει η πώληση 4 VLCC στήν Φορμόζα και δύο στήν Ν. Κορέα στά δολ. 117.50/τόννο. Είναι χαρακτηριστικό ότι δύο άνηκουν σε μεγάλη έταιρια πετρελαιών.

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Παρά την πρόσφατη κάμψη τής τιμής τού άργου πετρελαιού σε διεθνή κλίμακα, οι τιμές των καυσίμων δέν παρουσιάσαν ουσιώδεις μεταβολές. Ένώ σε μερικές χώρες άναμένεται μικρή κάμψη, κατά τις προσεχείς ήμέρες ύπαρχε ή πιθανότητα μικρής αύξησης σε άλλες.

Οι τρέχουσες (μέσες) τιμές στις κυριότερες άγορές ήταν ως έξης (δελτίο 24.3.82):

Χώρα	IFO (1500)	Diesel
'Ιταλία	173	314
Όλλανδια	172	265
Γερμανία	172	265
Γαλλία	185	323
Βέλγιο	174	266
ΕΛΛΑΣ	180	318
Αιγαίντος	180	315
Σιγκαπούρη	185	307
Ταπωνία	193	330
ΗΠΑ	160	275
Βραζιλία	184	324
Τζέντα	175	355
Κουβέιτ	190	348



INTERMARINE GROUP OF COMPANIES

PROTEA SHIPPING LINE

Intermarine Ltd. — Intermarine (PTY) Ltd.
Honesty Shipping Co. Ltd. — Uninter Shipping Co.
Intermarine Bunkering Services.

SHIP OWNERS — CHARTERERS — LINER OPERATORS SHIPBROKERS — CONTRACTORS — BUNKERING

HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

INTERMARINE LTD.
89 KOLOKOTRONI STREET
TEL: 4111375, 4173172, 4132022
TELEFAX: 21-2845, 21-1178,
21-2742 INMA GR

CABLES: INTERMARINE/IKTINOS

JOHANNESBURG

INTERMARINE (PTY) LTD
2ND FLOOR
KILLARNEY CENTRE
Tel: 834485/8344852
Telex: 8-2160 SA

GENERAL AGENTS FOR:

ANFRENA

AGENCIA NATIONAL DE FRETE E NAVEGACAO
MAPUTO — MOÇAMBIQUE

AT MAPUTO:

C/O ANFRENA — TELEX: 6-258-FRENA MO
CABLES: ANFRENA

sting world-wide scrapping facilities and Intertanko had recently discussed such possibilities with Pakistani breakers with positive results, while members of the executive committee visited Peking and Shanghai in an effort to urge the Chinese to provide facilities for scrapping up to 200 VLCCs.

Under the slogan "Standardise for Safety" Intertanko has urged its members to press for implementation and enforcement in ports of IMCO's resolutions while all delegates agreed that full support will be given to the initiative of the International Association of Classification Societies to raise standards of safety generally.

Finally, Intertanko will publish a study on alternative usage of VLCCs based on expenditure and decision was taken to revise promotion of tankers used as floating reservoirs.

During the annual meeting, with 130 participants representing 20 countries, Sir Y.K. Pao was elected as Honorary member after three years of energetic work as Chairman. The new Chairman elected is the Danish Shipowner Mr. C. Rentr-Petersen who is one of the founders of Intertanko. Mr. Peter G. Goulandris was elected Vice-chairman replacing Mr. Sven Salen whose nine year period has expired.

Also elected were four new members of the Executive Committee, Mr. C.M. Lemos of Greece, Mr. C.H. Tung and Mr. W.Y. Lee of Hong Kong and Mr. J. Rand of USA.

SHIP LAY-UPS CONTINUE

The World fleet continues to experience a decrease in trading capacity with laid up vessels increasing by more than 20% over the last month, while laid up tankers reached their highest peak since November 1978.

A total of 640 vessels of 18.9 million tons gross are now laid up compared to 565 vessels of 15.7 million by mid February.

Idle tankers increased by 6 million tonnes representing 258 vessels of 32.6 m tons. d.w. against 220 vessels of 26.7 million tons d.w. last month.

In the dry cargo sector figures also rose with 382 bulk carriers in lay up compared with 345 vessels a month ago.

COMMUNICATIONS PROBLEM

In most ports of the world, communications between ships and their agents ashore are the simplest thing. Unfortunately, the same cannot be said for Greek ports where archaic methods are still applied, stemming from past, abnormal times.

At Pylos, for instance, according to the prevailing regulations, if a ship

wants to communicate with its agent ashore, it has to give a blast on its siren, whereupon a launch sets out from shore to ship, to enquire and then pass the message on to the agent.

This procedure is both time-consuming and unnecessary, since all that is needed for the agent is to be equipped with a VHF set. These sets do not interfere with other users of the air waves and, indeed, in some Greek ports they are being used illegally.

It is up to the Ministry of Communications to grant the necessary permit but since this Ministry appears incapable of appreciating the need for this facility, the Ministry of Mercantile Marine should be authorised to grant such permits and put an end to the present, intolerable situation.

SPONTANEOUS COMBUSTION

In view of the forthcoming summer, IMCO has issued a circular with instructions on how to deal with the problem of the spontaneous combustion of coal cargoes.

Last August and September, some 40 ships caught fire while carrying coal loaded in New Orleans and nearby ports.

The circular explains that combustion occurs with the ignition of methane gas, given off by the coal, when the cargo temperature attains 55° Centigrade and urges masters to order the battening down of the holds as soon as the coal temperature rises.

It is possible that this circular may raise objections among the underwriters, since it makes masters respon-

sible for the safe condition of the cargo and not the shippers, while it does not in any way cover usual cases of rises in coal temperature when the coal is carried in barges down the Mississippi.

POLLUTION

According to an IMCO report, sea pollution has declined by 30% in the last ten years in spite of a 17% increase in the amount of oil transported.

The IMCO figures show that 1,503,000 tons of oil ended up in the sea in 1981 compared to 2,133,000 tons in 1971.

The greatest improvement was marked in the field of pollution by tankers carrying out tank of bilge cleaning which, in 1981, was 300,000 tons less than before, as a consequence of current regulations and the constant appraisal of masters and crews on the international anti-pollution regulations now in force. This goes to prove that the combination of regulations, waste disposal facilities and the briefing of masters and crews is the best means of preventing pollution. We, of course, content ourselves with imposing fines and nothing more. Or do we have disposal facilities and waste-collecting installations of which we have not heard?

LOSSES

The final figures for ship losses in 1980 reveal that 78 less ships were lost in that year than in 1979. The total number in 1980 was 387 ships of 1,805,000 grt. compared with 465 ships of 2,200,000 grt. in 1979.

Shipwrecks accounted for 45%, fires for 35%, disappearances for 10% collisions for 4% and other reasons for 6%.

In terms of flags, Spain lost 1.7% of its tonnage, Greece lost 0.83% and Liberia, Panama, Italy and Britain follow with smaller percentages. In terms of number of ships, Japan and Panama lost 46 ships each, Greece lost 39, the U.S. 27 and Korea 21. In terms of tonnage, Liberia lost 516,000 grt. followed by Greece with 327,000 grt., Panama with 142,000 grt., Spain with 138,000, Korea with 127,000 and Britain with 110,000.

The largest ships to be lost were the Spanish cargo ship "Hernan Cortez" of 147,000 grt. (sunk), the Spanish tanker "Maria Alejandra" 122,000 grt. (fire), the Liberian tanker "Energy Concentration" 99,000 grt. (sunk), and the British OBO "Derbyshire" 92,000 grt. (disappeared).

SWEDISH SHIPPING

According to an article in the Swedish Shipping Gazette a quarter of the Swedish merchant navy's 5.5 million tons d.w. is owned by the Swedish State through the shipping company "Zenit".

HELLAS - MAR. S. A

SHIPBROKERS — CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX: 18724 ELLAS AR

TELEGR. HELLASMAR BAIRIES

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735, 319480

A.O.H.: 321843

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

1004 BUENOS AIRES — ARGENTINA

In addition to 1.35 million tons. d.w. under the Swedish flag, "Zenit" owns more tonnage under flags of convenience than the whole of the Swedish merchant navy put together.

Therefore, Swedish private shipping companies do not operate more than 4.2 million tons d.w. under the national flag, which is about the same tonnage as in 1957 and represents a decline of 68 per cent from 13 million tons d.w. in 1976 to scarcely 4.2 million today.

CRUISE SHIPS

It has been announced that P & O have ordered a passenger ship at Finnish yards to be used exclusively for the cruise trade. The vessel is 40,000 grt. and will cost eighty million pounds. Although it is smaller than the "Norway" and the "Queen Elizabeth II" it is considered to be the largest and most luxurious ocean liner to be built exclusively for cruising. It will be 210 metres long, with a crew of 500 and accommodation for 1,200 passengers. It is also expected to be the most expensive cruise ship in the world.

At about the same time, it was announced that a Dutch company is organising the cheapest cruises in the world on the "Vacationer", a converted cargo ship of 1,600 grt. which will have 74 cabins and 177 beds. The seven-day cruise will cost only 850 florins. With a crew of only 20, the passengers will have to make their own beds and do their own laundry.

TODD SHIPYARDS EXPLORES ACQUISITION OF BETHLEHEM SHIP REPAIR FACILITIES

Todd Shipyards Corporation and Bethlehem Steel Corporation jointly announced that they are exploring the possibility of the acquisition by Todd of one or more of Bethlehem's ship repair facilities. The discussions so far have been purely exploratory in nature and no understanding has been reached. Further details of the discussions were not available and the parties stated that no further information was expected to be made available until an agreement is reached or the discussions are terminated.

Bethlehem ship repair facilities are located in San Francisco, California, Baltimore, Maryland, Hoboken, New Jersey and Boston, Massachusetts.

J.T. Cilbride, chairman of Todd, stated that its tentative interest in these facilities was consistent with the company's long term objective of reinvesting proceeds from current operations into business opportunities compatible with its primary strengths and interests.

50 YEARS AGO

The Greek flag ranked 11th in shipping traffic in Antwerp with 106 ships of 336,395 net tons compared with 102 ships of 306,281 net tons in the previous year.

The heirs of Leon. Z. Cambanis have bought the British cargo ship "Littleton" for 11,000 pounds. The vessel is 4,274 grt. and 7,555 dwt. To be delivered at Hartlepool, the ship will be renamed "Leonidas Z. Cambanis" and will be registered in Andros.

A cable from London reports that Mr. A Onassis has bought a 10,000 ton vessel built after 1923. The vessel will be taken over in April and will be registered in Greece under the name "Socrates Onassis".

Laid-up Greek tonnage consists of 73 ships of 223,552 grt. in Greek ports and 19 ships of 19,259 grt. in foreign ports. The laid-up ships in Greek ports are 44 in Piraeus, 13 in Syros, 11 in Chios, 3 in Argostolim 1 in Spetsae and 1 at Heli.

(Naftika Chronika, 31/1-4-1932)

TRANSPORT 82

Approximately 300 exhibitors from 17 countries will display their range of goods and services during the international trade fair TRANSPORT 82 which will be held in Munich between 15-19 of June.

Specialised conferences and congresses will take place with leading representatives of transport undertakings dealing with topics on transport, packaging, storage, transfer and reloading.

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AELOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561

Η κίνησις τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

τ. = ανεχωρήσε - δ = διήλθε - ε = έφθασε - δ = διέσυνησε π = μικτόνι

ΑΒΑΝΣ	60	6646	α. Πειραιά 14/3 διά Χαλκίδα		α. Μπουσάν 13/2 διά Καρθαγένη
ΑΒΑΞ	62	10405	α. Ν. Μαγκαλόρε 7/3 διά Πειραιά		α. Κολούμπια 18/2 διά Ιαπωνία
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	δ. Σουεζ 24/2 διά "Ερμύθραν Θάλ.		α. Αυγούστα 5/3
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616	εις "Αγ. Θεοδώρους όπω 6/10		α. Χάρβρον 16/3 διά "Ακαμπα
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	εις "Αγ. Θεοδώρους 1/3		ε. Τζένταν 10/3
ΑΓΑΘΗ	74	6017	ε. Γιουροπόρτ 17/3		α. Τόκιο 7/3 διά Μιζουσίμα
ΑΓΑΘΗ Φ	61	13092	δ. Κωνίπολιν 11/2		ε. Πειραιά 15/2
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ε. Βούβαν 6/2 διά Κολόμπο		ε. Άδρας 28/2
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	ε. Γδύνια 11/2		α. Μπουρνή 19/2 διά "Οναχάμα
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	67	4106	δ. Κωνίπολιν 16/2		ε. Ιακεντερούν 353
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ	62	12243	ε. Πειραιά 22/1		εις Μπουντάρ "Αμπάς όπω 20/9
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	δ. Γιβραλτάρ 15/3 διά Β. Κορέα		ε. Κουβέτη 27/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	δ. Γιβραλτάρ 5/3 διά Μπορντώ		α. Κολούμπια ρίβερ 3/3 διά Ιαπωνία
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Σήνορες 15/3 διά Σάντος		δ. Σουεζ 15/3 διά Κουβέτη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙII	57	1241	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ε. Φλώσιγκ 12/3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ε. Χιούστον 8/3		α. Ήμεραφέν 5/3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	α. Άλεξανδρειαν 22/1		δ. Κωνίπολιν 3/2 διά Κωνσταντζάν
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Ρόττερνταμ 11/3		α. Βανκούρε 25/2
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	α. Σιγκαπούρην 14/3 διά Καράτοι		α. Αγιμέρορας 8/3 διά Τζένταν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	α. Βηρυτόν 12/1		α. Κιζαραζού 26/2 διά Βενεζουέλα
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	α. Σουδάμια 1/3 διά Νιαμάρ		α. Βενετία 16/12 διά "Αλγερία
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	α. Πόρτ Σάδι 16/3		δ. Σάδι 10/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	ε. Πειραιά 26/1 (έπισκευαι)		α. Σιγκαπούρην 3/2 διά Μπ. "Αμπάς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	69	6074	υπό παραλόηση		δ. Κωνίπολιν 25/2 διά Νοβορωσίσκην
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	α. Αστοντόν 16/3		α. Δουνκέρκην 2/3
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	α. "Αιμύροργον 31/1 διά "Αβάνα		ε. Άδρας 7/3
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	α. Βρέμπιν 20/2 διά Μερούν		α. Γιατσούσιρο 6/2 διά Μπ. "Αμπάς
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. "Αιμύροραν 14/3		εις Σαντάντερ 17/8
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	7528	εις Κωνίπολιν 12/12		μετων. «ΝΑΖΖΛI»
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	δ. Κωνίπολιν 6/3 διά Κωνσταντζά		εις Π. Χάρκουρτ 2/2
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙII	61	8254	ε. Πειραιά 18/1		αργει εις Αργοστόλι όπω 23/1
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ε. Πειραιά 9/3		α. Τήνη 17/3
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Π. Πλάμας 12/3 διά Μπ. "Αύρες		α. Ορλεάνην 1/3
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	59	8852	ε. Πειραιά 22/2		εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Βίλμυκτον 27/2		ε. Νίκαια 7/3
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	69	2988	ε. Ντακάρ 18/2		α. Ορλεάνην 28/2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9108	ε. Τρογκίρ 9/3		α. "Αιμύροργον 11/3 διά "Αβάνα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ε. Φλωρίηκ 17/3		ε. Τζένταν 21/2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	όργει εις Έλευσίνα		α. Συμύρην 8/1 διά Τρίπολιν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	ε. Πειραιά 8/3		α. Ντώρηπαν 10/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Κωνίπολιν 20/9		α. Καράτοι 25/2 διά ΗΠΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	α. Π. Σουδάν 10/3 διά Βόλον		ε. Πειραιά 5/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	εις μεσογειακάς μεταφοράς		α. Σαβίννα 26/2 διά Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	α. Φλήγυοντ 21/2 διά Σαλέρνο		ε. Γκάμπης 11/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276	εις Κουβέτη όπω 20/7/78		α. Καζαμπλάκα 12/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	δ. Μπρούνουμπούτελ 4/2		δ. Παναμά 13/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	16345	προσφράσειν εις Μολόφτα 13/3		ε. Κωνίπολιν 17/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	α. Βρέμπιν 16/3 διά Κεντρ. "Αμερική		ε. Φός 13/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	α. Βρέμπιν 16/3 διά Κεντρ. "Αμερική		ε. Κωνίπολιν 16/2 (έπισκευαι)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	77	1573	ε. Ντεμέραρά 10/2		α. Π. Ελίζαμπεθ 24/2 διά Ιαπωνίαν
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	δ. Γιβραλτάρ 17/3		α. Λομπίτο 27/12 διά Λουάντα
ΑΓΝΩΣΤΗΣ	79	5178	α. Λάρνακα 5/3 διά Πειραιά		δ. Παναμά 6/3 διά Μεξικό
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Ν. "Ορλεάνην 7/3		α. Φλωρίηκ 9/3 διά Κωνίπολιν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	α. Γέκμετζε 18/12 διά Τρίπολιν		δ. Κωνίπολιν 20/1 διά Γαλάτοι
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. Βούβαν 14/3 διά Κολόμπο		ε. Φρημάντλ 10/3
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΕΟΥ	77	10459	α. Σιγκαπούρην 12/3 διά Ντωρμπαν		ε. Λάδος 7/3
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	α. Άλεξανδρειαν 1/2		α. Λ. Πλάμας 13/3 διά Αργεντινή
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Πειραιά 18/1		α. Νιούκαστλ 5/3 διά Ιαπωνία
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	α. Μπρούνουμπούτελ 14/2 διά Κλαιπέντα		α. Αντζέλες 22/2 διά Κασσιούγκ
ΑΔΩΝΙΣ Τ	71	9999	α. Τζένα 13/3 διά Κολόμπο		α. Αντζέλες 23/2 διά Π. Μπολιβάρ
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Τεργέστη 16/3		εις Κ. Τάουν 6/1 (έπισκευαι)
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	α. Σιγκαπούρην 29/1 διά "Αμπιτζάν		α. Τζένταν 20/2 διά Ρίταρντς Μπαΐη
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	εις Γκέμπτες 17/11		α. Λομπίτο 27/12 διά Λουάντα
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	α. Μάλαγκα 6/2 διά Πειραιά		δ. Παναμά 6/3 διά Μεξικό
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	α. Λισσαβώνα 8/1 διά Πειραιά		α. Φλωρίηκ 9/3 διά Κωνίπολιν
ΑΟΔΑΝΙΑ	56	13555	εις Πειραιά όπω 18/7 (έπισκευαι)		δ. Κωνίπολιν 20/1 διά Γαλάτοι
ΑΟΔΑΝΙΑΣΚΑ'	74	8915	ε. "Ακαπτο 2/3		ε. Φρημάντλ 10/3
ΑΟΔΕΝΣ ΛΑΚ	56	7369	όργει εις Έλευσίνα		ε. Λάδος 7/3
ΑΟΔΕΝΣ ΣΗ	54	2325	ε. Πειραιά 17/1		α. Λ. Πλάμας 13/3 διά Αργεντινή
ΑΟΔΕΝΣ ΣΤΑΡ	61	5023	εις Πειραιά όπω 25/12 (έπισκευαι)		α. Νιούκαστλ 5/3 διά Ιαπωνία
ΑΟΕΡΑΣ	54	7311	εις Μοχδέντες όπω 23/3/81		α. Αντζέλες 22/2 διά Κασσιούγκ
ΑΟΗΝΑ(δ.)	64	9099	α. Πάτρα 7/3 διά "Ιθάκη		α. Λ. Αντζέλες 23/2 διά Π. Μπολιβάρ
ΑΟΗΝΑ	64	19695	α. Ήταχου 9/3 διά "Αρούμπα		εις Κ. Τάουν 6/1 (έπισκευαι)
ΑΟΗΝΑ	63	10170	α. Ν. "Ορλεάνην 12/3		α. Τζένταν 20/2 διά Ρίταρντς Μπαΐη
ΑΟΗΝΑ	58	10662	εις Πειραιά όπω 9/11 (έπισκευαι)		α. Ήτο Λοντόν 5/3 διά Ρ. "Ιανέριο
ΑΟΗΝΑ	68	8905	α. Ταϊταγκόν 28/2 διά Τζακάρτα		α. Χάμπτον ρόδης 10/3
ΑΟΗΝΑ ΖΑΞΕΙΡΑΚΗ	68	16223	ε. Ριό Γκράντες 23/2		ε. Νεκοτάσια 11/3
ΑΟΗΝΑ Κ	81	11980	α. Σιγκαπούρην 15/3 διά "Ινδονησίαν		α. Μαρούτο 9/3
ΑΟΗΝΑ Μ.(δ.)	68	45678	εις Πειραιά όπω 13/11		α. Ρόττερνταμ 16/3 διά Ντουάλα
ΑΟΗΝΑΙ	62	11047	α. Ριό "Ιανέρια 11/3 διά Πειραιά		εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΟΗΝΑΙ	56	4301	ε. Γκάλιεστον 28/2		ε. "Αμπέροραν 13/3
ΑΟΗΝΑΙ'Σ	58	9892	ε. Πειραιά 9/2		α. Φλωρίηκ 24/2 διά Μπ. "Αύρες
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	δ. Γιβραλτάρ 17/3 διά Νοβορωσίσκην		ε. Σάντος 14/3
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. Νάρβικ 11/3 διά Ούν Σάδι		δ. Παναμά 13/3 διά Κορέα
ΑΘΗΝΟΥΑ	52	3361	ε. "Ηράκλειον 5/3		ε. Παναμά 13/3 διά Κορέα
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Μάσων Μαρουκόνι 10/3		ε. Σιγκαπούρην 7/3 διά Κασσιούγκ
ΑΘΟΛΑ	67	17418	α. Τζένταν 12/2 διά Κορέα		δ. Παναμά 25/1 διά Κίνα
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Πενάγκ 9/3 διά Ναγκόνια		δ. Παναμά 27/1
ΑΘΩΣ I	64	7997	α. Λιβερπούλ 5/3 διά Ρ. Ρίκο		ε. Σάντος 9/3
ΑΙΑΣ	67	9457	δ. Σουεζ 24/2 διά Σουράμπανία		α. Διονυσίου 24/2 διά Νουαντχίμπου
ΑΙΓΑΙΟΝ ΦΟΥΑΙΗΒ	64	6387	α. Ριό Γκράντες 17/2 διά Μπαχρέιν		α. Πύλον 13/1
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ε. "Αμπέροραν 10/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	α. Μπ. "Αύρες 11/3 διά "Άλεξανδρειαν		ε. Αρμέροραν 10/3
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Ντουμπάν 14/3 διά Μίνα Καρπούζ		ε. Χόγκ Κιούκ 6/3 διά Λανδίνον
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	ε. Βαλτιμώρην 3/3		δ. Σουεζ 13/3 διά Ράγκούν
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Κιαραράζο 27/2		ε. Βούβαν 1/2
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ'ΙΣΤΟΜ	72	11184	ε. "Αμπέροραν 4/3		ε. Ντώρμπαν 8/3 διά Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Τζένταν 6/3 διά "Ακαμπα		ε. Αρμέροραν 11/3
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ	74	12498	ε. Γιοκοχάμα 7/3		ε. Αμπέροραν 25/2 διά Βεραρκούζ
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	ε. Ρόττερνταμ 17/3		ε. Ν. Ορλεάνην 8/2 (ΕΠΩΛ)
ΑΙΑΛΜΠΡΑ	64	1012			
ΑΙΑΛΣΚΑ 2	59	11631			
ΑΙΑΛΣΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	54	11631			
ΑΙΑΒΥΩΝ	62	13122			
ΑΙΑΒΟΡΑΔΑ	77	5868			
ΑΙΕΔΑ	73	8824			
ΑΙΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043			
ΑΙΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296			
ΑΙΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782			
ΑΙΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222			
ΑΙΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13212			

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. III	67	2560	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΓΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Τζουδιώπα Τέρμη 30/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	δ. Γιβραλτάρ 15/3	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΗ	73	32781	α. Σ. Λορντέζο (Άργυρη) 13/3 διά Ροζάριο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I.	65	1657	είς Βαλέτα 25/3	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Ράς Τανόύρα 23/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Πόρτλαντ (Βικ.) 4/3 διά Σαφάγκα	ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Άμπού αλ Μπουκούς 13/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. "Αμέρεδαν 13/3 διά Τζένταν	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20576	δ. Παναμά 26/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	δ. Κωνιτόπολιν 22/2	ΑΝΕΛ ΝΤ ΑΖΟΥΡ	57	8093	α. Ντάρ ες Σαλαμάρ 9/3 διά Μπέρια
ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	78	15688	δ. Παναμά 18/1	ΑΝΕΜΟΔΕΑ	59	9171	ε. Μπέλφαστ 11/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	άργει είς Πειραιά	ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33022	α. Ν. "Υόρκην 1/3 διά "Αρούμπα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9206	α. Μάλτα 15/3 διά Μασσάδου	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Π. Σάλι 14/3 διά "Ανκόνα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	δ. Κωνιτόπολιν 15/3	ΑΝΕΜΟ Κ.	71	4981	ε. Ρόττερνταν 22/2 διά Νιγηρία
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ				ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Λίβερπουρ 28/9
ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	73	152372	ε. Πειραιά 20/2	ΑΝΓΕΛΟΜΙΟΣ	70	9981	α. Λάρος 9/3 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΕΜΜΟΥΣ	61	6264	είς Πειραιά 21/3	ΑΝΓΙΑ	64	11034	α. "Αμπύργον 7/1 διά Κούρβα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	ε. Μπέλφαστ 14/3	ΑΝΟΟΣ	79	11000	α. Κουβέιτ 12/3 διά Μ. Καμπούν.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΜΙΝΤ	61	5376	είς "Αμπελάκια (Σαλαμίνα) από 11/1	ΑΝΙΤΑ	76	4617	μετων. «ANITA» ή σημ. Κύπρου
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	α. Λομπίτο 13/2 διά Λουάντα	ΑΝΝΑ	76	16438	α. "Ηστ Λόντον 15/3 διά Δυτ. Γερμανία
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ	62	7704	α. Βηρυτό 24/2	ΑΝΝΑ	64	2020	α. Κανέν 1/3 διά "Αγαδίρ
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΝΟ.	61	7704	α. Κιούσαριού 17/2 διά Π. Σουδάν	ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣ (δ.)	71	115925	άργει είς Πειραιά από 20/3/81
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	εις μεταφοράς Σαντιάγκο - Αβάνας	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Ρόττερνταν 12/3
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ.	68	9084	ε. Καζαμπλάκι 5/3	ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Σιγκαπούρην 5/3
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ε. Θεσσαλονίκη 26/1	ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	α. Πειραιά 31/8
ΑΛΟΑΙΑ	74	23757	δ. Κωνιτόπολιν 13/3 διά "Ελλάδα	ΑΝΝΑ Π.	57	9367	δ. Πόρτ Σάλι 4/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	δ. Κωνιτόπολιν 12/3 διά Νοβρωπολίσκην	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20501	ε. Σιγκαπούρην 5/3 διά "Ιαπωνία
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	α. Τζένταν 11/3 διά Π. Σουδάν	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.	58	7271	εις Κωνιτόπολιν από 21/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	α. Βρέντην 20/1	ΑΝΝΑ X.	66	21883	δ. Σκώ 11/3 διά Λενινγκραντ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ.	70	9523	ε. Γλασκώψη 16/3	ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	α. "Ηστ Λόντον 23/2
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ.	71	9564	ε. Μπιλμπάρο 9/2 διά Λά Κουσάρια	ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	δ. Κωνιτόπολιν 6/3 διά "Ελλάδα
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	είς Πειραιά από 26/2	ΑΝΝΟΥΛΑ	65	19758	δ. Γιβραλτάρ 27/2
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434	ε. Ίνταν 4/3	ΑΝΝΟΥΛΑ II	71	9826	δ. Σουέζ 4/3
ΑΛΙΚΗ	59	12996	άργει είς Ίταν διά 2/2	ΑΝΤΑΙΟΣ	60	6086	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	α. Κοκούρα 6/3 διά Σ. Αραβία	ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.	71	16379	α. Τζένταν 11/2
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	α. Αμέρεδαν 10/3 διά Πειραιά	ΑΝΤΑΡ	54	5383	δ. Σουέζ 15/3 διά Τζένταν
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	α. Πόλας 21/1 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ.	70	16973	α. Ρόττερνταν 10/3 διά Μαρακάιμπο
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Ρόττερνταν 27/2 διά ΗΠΑ	ΑΝΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ	69	11430	δ. Σουέζ 13/3 διά Καράσι
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Πασδύρια 4/3	ΑΝΤΖΕΑΛΑ	70	11474	δ. Μπρούναμπουτελ 22/2
ΑΛΚΑΝ	77	11213	εξωθι Τόρ Μπαι 25/2	ΑΝΤΖΕΑΛΑ	62	4207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΚΑΝΗΝΗ	79	10996	είς Πιοκοχάμα 10/3	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	ε. Αμβούργον 12/3
ΑΛΚΟΡ	62	11434	δ. Σουέζ 8/3	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ε. Ν. Όρλεάνη 7/3
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Γλαυκίν 21/2 διά Χάρκουρτ	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	δ. Κωνιτόπολιν 12/2
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Λ. Αντζέλες 15/2 διά Σαγκάνη	ΑΝΤΖΕΜΠΛΑΤΙΚ.	70	15898	δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	α. Αλεξανδρίνεων 7/3	ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ.	68	9122	δ. Σουέζ 9/3 διά "Ακαμπο
ΑΛΚΥΩΝ	64	6274	ε. Βαρκελώνη 9/3	ΑΝΤΖΟΥΑΤΕΤΤΑ	78	24941	α. Λ. Αντζέλες 4/3 διά Γιοκοχάμα
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Αντοφαγάκιστα 12/3 διά Λ. "Αντζέλες	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Γκέλογκ 22/2 διά Ρωσίαν
ΑΛΜΑ	63	1594	α. Λιοσιάδην 15/3 διά Μαδέρια	ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Κουβέιτ 10/3 διά Κούμπαρ διλ.
ΑΛΜΑΖ	65	10484	α. Τακόμη 10/2 διά "Ιαπωνία	ΑΝΤΙΓΟΝΗ	68	12550	ε. Πειραιά 8/3
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Τζένταν 11/3	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Σιγκαπούρην 23/2 διά Λάγος
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	15716	δ. Κωνιτόπολιν 11/3 διά Αύγουστα	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Λ. Αντζέλες 14/3
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟ	69	11198	α. Ταυγκούραδης 9/3 διά Ιαπωνία	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Χόρην 28/2 διά Μεξικό
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1426	εις Μπλαμπάρο από 14/3/80	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	64	7961	ε. Ασνόντ 14/2
ΑΛΜΠΙΣ	55	8149	α. Γιβραλτάρ 20/1 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Φος 12/3 διά Ισκεντερόν
ΑΛΤΑ	66	2562	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Αυστερνταν 25/2 διά Βέντσπολς
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	α. Νιώραμπ 4/3 διά "Εισβοναύσθ	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	63	38607	άργει είς Πειραιά
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Οζάκο 3/3 διά Τόκιο	ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ.	77	38515	ε. Λιβύρον 12/3 διά Ραβέννα
ΑΛΦΑ	62	4722	α. Αύγουστα 4/3 διά Μιζουράτα	ΑΟΥΡΓΙΚΑ	67	2777	α. Ρόττερνταν 26/2 διά Βενεζουέλα
ΑΛΦΑ	71	1571	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΠΕΣ	73	16397	δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά Χάλιφα
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	δ. Κωνιτόπολιν 10/3 διά Αύγουσταν	ΑΠΗΑΙΟΤΗΣ	63	9733	α. Τζένταν 2/3
ΑΛΦΙΤΟ	63	15929	α. Βαλιτρόπολιν 10/2 διά "Αλγερίαν	ΑΠΙΚΟ	64	9988	α. Όκλαντ 8/3 διά Τάουνσβιλ
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Χιούστον 20/2	ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Κακινάντα 25/1
ΑΜΑΖΟΝ	79	10966	α. "Αμβούργον 15/3	ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Καζαμπλάνκα 30/1
ΑΜΑΙΑ	58	8574	είς Πειραιά από 20/10	ΑΠΟΛΛΩΝ	65	3975	ε. Τζένταν 18/2
ΑΜΑΙΑ II	67	51644	α. Ρίτσαρτς Μπαι 7/1	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ε. Ραβέννα 1/2
ΑΜΑΙΑΝΤΑ	58	5164	α. Ντακάρ 5/2 διά Κόνακρου	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Αυβέρσαν 6/3
ΑΜΑΡΑ	60	4735	α. Οριστάν 1/3 διά Λάγος	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Μ. Ι.	58	4979	εις Γέντι 2/3
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Λιβερπούλ 9/3	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Μ. ΙV.	56	9172	ε. Πειραιά 31/10 (έπισκευαι)
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Πειραιά 6/3	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Μ. V.	57	10609	εις Πειραιά από 31/10 (έπισκευαι)
ΑΜΓΙΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ	71	5895	δ. Παναμά 4/3	ΑΠΟΥΣ	70	3275	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΕΟΥΣ	78	13889	α. Βρέμπην 16/3 διά Φλώσιγκ	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	ε. Ασνόντ 21/2
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΣΕΡ.	72	6680	α. Φιλαδέλφεια 12/3 διά Βαλπαράιζο	ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Δουνκέρκην 14/3
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Ντόμπραντ 12/3	ΑΡΓΙΑ	63	10240	α. Μπιλμπάρο 26/1
ΑΜΠΟΥΛΕΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά Δυρράχιον	ΑΡΓΙΚΟΝΤ	68	24877	ε. Νιουκάρτ 4/3
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Τής 14/3	ΑΡΓΙΚΟΝΤ	64	10335	α. Μπιλμπάρο 10/12 διά Περσικόν
ΑΜΥΦΙΟΠΕΙΑ	62	1937	ε. Ν. Υόρκην 11/3	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	α. Κίγκατσον 7/3 διά Σ. Ντομίγκο
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Τζένταν 9/3 διά Νταμάρ	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	ε. Μόντρεαλ 9/3
ΑΜΦΙΩΝ	78	11713	α. Μαρακάμπο 6/3	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28121	δ. Γιβραλτάρ 10/52 διά Πειραιά
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	α. Είβοναμπου 9/3 διά Σαβάννα	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	64	7987	ε. Ασνόντ 14/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Σάντος 1/3 διά Τουρκίαν	ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Μπακούνγκ 28/2 διά "Ινδιάν
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡ	74	13348	α. Κολούμπια ρίβερ 2/1 διά Ιαπωνίαν	ΑΡΓΥΡΟ	59	8775	α. Χακάτια 1/3 διά "Αΐδιο
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥΙΣΝΤΟ	74	13348	ε. Φριμάντλ 14/3	ΑΡΓΥΡΟ	57	3970	άργει είς Πειραιά από 26/10
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	δ. Δαρδάνελλος 10/3 διά Τουσουνιόφιτλιν	ΑΡΓΥΡΟ Μ.	60	1577	δ. Κωνιτόπολιν 5/2 διά Λιβύην
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΑΚ.	68	9118	α. Σιγκαπούρην 14/3 διά Τζένταν	ΑΡΓΥΡΟ ΒΑΛΩΡ	78	1587	α. Ρίο Ιανέρια 4/3 διά Π. Ρίκο
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΗΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Φάροαντ 20/2 διά ΗΠΑ	ΑΡΓΥΡΟ ΓΚΑΛΦ	77	1579	α. "Αγ. Δουμίκο 21/2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΟΥ	78	13889	α. Είβοναμπου 9/3 διά Σαβάννα	ΑΡΓΥΡΟ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Πειραιά 13/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑΙ'ΟΜΦ.	76	13633	δ. Π. Σιδι 7/3	ΑΡΓΥΡΟ ΣΤΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. "Ηστραχ 24/2 διά Σαπέλε
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Χόγκ Κόγκ 10/3 διά Κορέα	ΑΡΓΥΡΟ Η.	76	1579	α. Γουέστον Πάιντ 14/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΕΛΤΙ	79	13883	δ. Πιλοκόλν 3/3	ΑΡΓΥΡΗ	57	9481	α. Κίγκατσον 1/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	δ. Κωνιτόπολιν 15/3 διά Κωνστάντζον	ΑΡΗΣ	57	1216	ε. Μπαριπόδας 7/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Τζένταν 28/2 διά Μπαγκόκ	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	δ. Σκώ 12/3 διά Λενινγκραντ
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	δ. Ελαϊνόρε 20/2 διά Βαλτική	ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	64	9962	ε. Ραγκούν 30/1
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Σακάντιε 2/3	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	62	25672	άργει είς

ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. "Ηστ Πόρτ 10/3 διά Γκρέιτζμαουθ ε. Αμβούργον 8/3	ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10801	εις Πειραιά από 14/12/76	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Δ. "Αντζελες 6/3 διά Όχλαντ
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	α. Μόμπιλ 12/2	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	δ. Κωνίτολν 12/12 διά Κυνοτάντζαν
ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	α. Σάντος 3/3 διά Βιζακαπανάν	ΒΑΣΩ	66	2999	δ. Κωνίτολν 10/3 διά Έλλαδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ	71	4998	ε. Αμβέρσαν 8/3	ΒΕΓΚΕΖΑΚ	78	18643	ε. Πουντά Κάρντον 28/2
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	δ. Κωνίτολν 12/3 διά Μαύρην Θάλ.	ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3143	δ. Ταύρλεστον 4/3 διά Τούρμπο
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	ε. Άλεξάνδρεια 10/3	ΒΕΛΟΣ	75	15981	δ. Π. Σαΐδ 5/3
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. "Αμβέρσαν 7/3 διά Όδησσον	ΒΕΝΗ	58	13871	ε. Πειραιά 24/1
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘΟ	65	11334	ε. Αμβέρσαν 7/3 διά Όδησσον	ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	δέωθι Ντούμπιτι 28/1
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ε. Μακάη 8/2	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Χάμπτον Ρόδς 3/3 διά Ρόττερνταμ
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Δουνκέρκην 26/2	ΒΕΡΑ	65	20806	δ. Κωνίτολν 13/2 διά Οδησσόν
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Ναϊκόνια 25/2	ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	75727	α. Ν. Όρλεάνην 8/3
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	δ. Γιβραλτάρ 25/2 διά Πειραιά	ΒΕΡΝΑ	61	4364	εις Ν. Όρλεάνην από 23/12
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33104	όργει εις Πειραιά από 24/4	ΒΕΤΑ	72	3246	ε. Σόλεντ Άνκ. 17/3
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Σίδνευ 23/2	ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΚΒ	66	10210	εις μεταφ. Μαύρης Θαλάσσης
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	ε. Κουβέιτ 20/2 διά Καράται	ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.	63	9269	δ. Ρόττερνταμ 12/1 διά Βέντστολς
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	όργει εις Πειραιά 24/9	ΒΙΒΗ	59	4532	εις Πειραιά από 24/9
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	36487	όργει εις Πειραιά από 28/6	ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	α. Καέν 9/3 διά Έλ. Τζαζίρ
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Μορμουγάκ 5/3 διά Ιαπωνίαν	ΒΙΚΥ ΛΑΜ.	57	3951	α. Πειραιά 12/3 διά Ιταλίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ξέωθι Βεγγάλης 2051	ΒΙΛΕΛΜΙΝΑ	59	2251	ε. Λεμεσόσ 30/1
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΙΔΗ(δ.)	77	66259	α. Αμβούργον 27/2 διά Πιούμπινο	ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	δ. Γιβραλτάρ 15/3 διά Ασσάμπ
ΑΡΤΖΥΛ (δ.)	66	36764	α. Τζένταν 27/2 διά Βουβάνη	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Τζένταν 14/3 διά Σουέζ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Γουρουπάν 16/3	ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ.)	72	11974	α. Πειραιά 2/3 διά Αλιβέρι
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	δ. Κουνίτολν 12/3 διά Μαύρην Θάλ.	ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	α. Μη. Μηλάνικα 15/2 διά Ίρακ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ε. Ρίο Ιανέριο 2/2 διά Όδησσον	ΒΙΠΚΕ	71	6717	ε. Μασσαλία 15/2
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	εις Γάνδην από 18/7	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	δ. Κωνίτολν 12/3 διά Ιτασεφόκ
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	δ. Σουέζ 15/3 διά Μπανγκόκ	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	όργει εις Ελευσίνα
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.).	76	75134	ε. Τόκιο 6/3 διά Νταμάρι	ΒΟΜΑΡ :	71	16313	δ. Κωνίτολν 15/3 διά Νοβορωσίκην
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Σόλλορ Βέρε 15/2 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	α. Πειραιά 22/2
ΑΣΗΜΗ (δ.)	64	33847	α. Λ. Αντζελες 10/3 διά Γιοκοχάμα	ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ε. Θέσια 19/2
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Γιβραλτάρ 18/2 διά Ν. Ύρκην	ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ	61	2408	εις Βεράκρους 16/2
ΑΣΙΑ	67	9525	α. Φιλαδέλφεια 10/3 διά Φρημπορ	ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	όργει εις Χακίδα από 9/10
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Αμερτεράν 16/3 διά Βεντσόπιλς	ΒΥΖΑΝΤΙΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	α. Τζένταν 1/3 διά Ίραν
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Χόκη Κόγκ 8/3 διά Σαγκάνη	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Χαλιφάς 15/3
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά Βότερνταν	ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	
ΑΣΛΕΥ'	70	13363	ε. Φουκουνίδα 25/2				
ΑΣΠΑΖΑΙΑ Μ.	61	9852	α. Μπωμόντ 13/2 διά Ματάντι				
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	ε. Τζένταν 13/3				
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	δ. Γιβραλτάρ 20/2 διά Π. Χάκουρτ				
ΑΣΠΙΣ	58	9278	ε. Αλεξάνδρεια 14/3				
ΑΣΠΥΡ	60	9580	α. Λάγος 20/2				
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Κολομπο 28/2				
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	δ. Π. Σαΐδ 13/3 διά Καζαμπλάνκα				
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Λ. Πάλμας 26/1 διά Πιούμπινο				
ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ	60	6134	δ. Θέρναντα 8/3 διά Γιοκοχάμα				
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Πειραιά 12/3 διά Βεγγάλην				
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Αμβέρσαν 10/3 διά Τζένταν				
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	δ. Σκώ 20/2 διά Κλαιμέντα				
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ε. Ράς Τανόύρα 25/2				
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611	α. Αντζελες 23/2 διά Γιοκοχάμα				
ΑΣΦΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	δ. Ναναμε 10/3				
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	ε. Λισσαβόνα 12/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. Τούμπα 9/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Πειραιά 11/3 διά Μερούν				
ΑΤΖΙΝΤΙ	59	10364	δ. Π. Σαΐδ 28/2				
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	όργει εις Πειραιά 18/7				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΓΓ	71	1435	α. Κ. Τάουν 9/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	δ. Φιλαδέλφεια 10/3 διά Αρούμπα				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	ε. Ρίο Γκράντε 7/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	64	10292	α. Λεμεσόδει 10/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΟΥΕΣ	71	7232	δ. Μπρεμερχέφεν 16/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	α. Φρημάντλ 20/2				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	όργει εις Πειραιά από 16/5/77				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	α. Τζένταν 13/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΑΣΜΑΝ	69	16229	α. Χιούστον 9/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	δ. Λισσαβόνα 12/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ε. Μπ. Αύρες 8/3 διά Ρωσία				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Ροζόριο 1/3 διά Σαν Νικολας				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	δ. Κωνίτολν 11/3 διά ΗΠΑ				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Α. Αντζελες 9/3 διά Γιοκοχάμα				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	60	5788	δ. Μερούν 23/2				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	5430	δ. Σεράντος 8/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Λιούστον 15/1				
ΑΤΑΔΑΣ	77	11804	ε. Μαντράς 13/3				
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	α. Γενόβα 23/1 διά Γιβραλτάρ				
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Σιγκαπούρην 13/3 διά Μπαγκόκ				
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	δ. Σουέζ 8/3				
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	δ. Σουέζ 15/3 διά Καράται				
ΑΤΡΟΤΟΣ	61	10893	ε. Κουνίτολν 24/1				
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	δ. Π. Σαΐδ 6/2 διά Μαύρην Θάλ.				
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Ρόττερνταν 6/3				
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	ε. Αλεξάνδρεια 10/3				
ΑΓΑΙΣ	72	16402	ε. Ν. Όρλεάνην 23/2				
ΑΓΑΙΣ	79	10993	ο. Ρόττερνταν 27/2 διά Κή Γουέστ				
ΑΓΥΝΣ ΕΣΠΕΡΕΣ	60	3476	όργει εις Χαλκίδα				
ΑΓΥΡΑ (δ.)	67	44467	δ. Πειραιά 20/2				
ΑΓΥΡΑ	68	9624	δ. Σεράντος 28/2				
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΖΕΡ	73	6680	δ. Γιβραλτάρ 6/2 διά Ν. Ύρκην				
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	δ. Γιβραλτάρ 26/12 διά Λάγος				
ΑΦΟΦΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	ε. Μπλάντος 8/3				
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ε. Τάνγκο 24/2				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑ'ΙΟΛΕΤ	66	2966	ε. Πειραιά 15/3				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	δ. Χιούστον 4/2				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	ε. Ν. Υόρκη 13/3 διά Αρούμπα				
ΑΦΡΟΣΕΣΑ (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 13/3				
ΑΦΡΟΣ	68	3340	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (δ.)	62	13017	ε. Ντάρμπατ 16/3				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	ε. Παρανάκουν 11/3 διά Ρόττερνταν				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Μαντράς 14/3				
ΒΑΓΙΑ	69	9985	δ. Κωνίτολν 3/3 διά Όδησσον				
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ	68	2895	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	ε. Λουάντα 13/2				
ΒΑΝΤΑ	66	13762	ε. Αμβέρσαν 9/3				
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14720	δ. Κωνίτολν 20/2 διά Όδησσον				
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	ε. Ράγκουν 27/2				
ΒΑΡΕΝΒΕΛΑΣ	76	11802	ε. Μαντράς 14/3				
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	ε. Μπαλικόπαν 21/12				
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	ε. Παναό 12/3 διά Μπουεναβεντούρα				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	ε. Αμβέρσαν 14/3				
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Μπράκες 13/3				
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	ε. Π. Ορλέάνην 7/2				
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	9991	α. Π. Κελάργ 10/3 διά Τζένταν				
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	ε. Κέπρε 8/3 διά Μπαγκόκ				

ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	ε. Λεμεσόν 16/3 εις μεσογειακός μεταφοράς	ΔΑΝΑΟΣ.....	63	7833	ε. Γκέντ (Γάνδη) 5/2 α. Χάμπτον όδς 8/3 διά Τυνιδία
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	ε. Βρέμην 13/3	ΔΑΝΙΛΑ.....	63	13628	ε. Γκατούν Αττική 14/3
ΓΚΑΡΠΑΝΤΙ	62	4823	α. Σιγκαπούρην 2/3	ΔΑΦΝΗ.....	74	19451	α. Τέπρε 22/1 διά 'Εκουαντόρ όργει εἰς Π. Σάδι (άποθήκη)
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Παναμά 14/3	ΔΕΛΤΑ (δι).....	61	7864	α. Θεσσαλία 9/3 διά ΗΠΑ εἰς Νουακότ
ΓΚΙΩΝΑ (δ)	63	32901	εις Μαδαβάου άνκορ. όποι 10/2/79	ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	ε. Λισσαβώνα 22/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	ε. Ν. 'Υόρκη 13/1	ΔΕΛΦΟΙ.....	65	19049	ε. 'Αντεν 4/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΤ'ΙΝΤ	60	8058	α. Τενερίφη 3/3	ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	δ. Κωνίπολιν 23/1 διά 'Οδησσόν
ΓΚΑΟΡΙΚ (μ)	67	48717	ε. Σάν Χουάν 4/3	ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	61	9378	α. Μποριτώ 23/1 διά Νουακότ
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	εις Λούπιτο 5/3	ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	71	9085	α. Σ. 'Αννα Μπαιή 17/1
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836		ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	75	6741	α. Πειραιά 10/3 διά Σφέδε
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ				ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	58	2474	α. Ρεάθε 3/3
ΣΤΡΙΑ.....	73	16439	δ. Παναμά 2/3	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ. (δ.).....	65	32714	δ. Κωνίπολιν 23/1 διά Ρίγα
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Πρίνς Ρούπερτ 27/2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.....	63	10085	α. Ρότερνταμ 4/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Σητάρι 15/3	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.....	66	9410	α. Ντόριτσον 27/1 διά Καβάλα
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Βαλτιμόρη 11/3 διά Τυνιδία	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	α. Μποριτώ 23/1 διά Νουακότ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Ν. 'Υόρκην 8/3 διά Ρότερνταμ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.....	65	11906	α. Σ. 'Αννα Μπαιή 17/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	δ. Παναμά 2/2 διά Μαζανίλο (Μεξ.)	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	α. Πειραιά 10/3 διά Σφέδε
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Τόπιτα 28/2 διά 'Αμστερνταμ	ΔΕΣΠΟΥΑ Κ.....	60	8497	α. Μποριτώ 27/1 διά Νουακότ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΙΦ	77	16432	α. 'Ολκαντ 12/3 διά Σιδηνέυ	ΔΗΑΟΣ.....	70	8825	α. Λομπ 18/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ε. Ν. 'Ορλεάνην 15/3	ΔΗΜΗΤΡΑ.....	69	9861	α. Στέτε 26/2 διά Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	δ. Ξάθι Ντόρμπαν 6/3	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.).....	71	2873	εἰς μεσογειακός μεταφοράς
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΗ...	65	7952	δ. Πασάρι 2/2 διά Μεξικόν	ΔΗΜΗΤΡΑ Α.....	56	4828	εἰς Πειραιά όποι 19/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	δ. Βασίτη 2/2 διά 'Ελλάδα	ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	68	11670	ε. Σιμιζού 10/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	α. Βατιμόρη 6/1 διά 'Αλγερίαν	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 13/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΠΤ	72	12919	α. Μάλτα 17/3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Ντόριτσον 16/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Σαλβαδόρ 10/3 διά Βιτόρια	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	εἰς Μπαντάρ 'Αμπας 20/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Παρανάκουσ 7/3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.....	71	4994	α. Μαλαγκά 9/3 διά Λάγος
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕΤ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	α. Παρανάκουσ 3/3 διά Μη. 'Αύρες	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	17681	δ. Παναμά 3/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. Παναμά 11/2	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	ε. Τσιταγκόνης 24/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	δ. Παναμά 15/3	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	69	13053	α. Λ. 'Αντιζέλες 5/3 διά Γιοκοχάμα
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Χιούστον 9/3	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	α. Ντόριτσον 27/1 διά Ιράν
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ'	74	13036	δ. Γιβραλτάρ 19/2 διά 'Ελ Τζαζίρ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.....	63	7780	ε. Τζακάρτα 21/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479	ε. Χάρτην ρόδες 15/3	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. Γ.Κ.....	52	2823	εἰς μεσογειακός μεταφοράς
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	ε. Κοτονό 26/2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	α. Μπότγουντ 12/3 διά Π. Κελάγκ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	ε. Βενετία 12/3	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16227	α. Πειραιά 21/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Σάντος 6/3 διά Ρίο Γκράντες	ΔΙΑΚΑΗΣ.....	63	8872	α. Πειραιά 29/1 διά Καβάλα
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤ'ΙΖΟΝ	75	13036	α. Τόπιτα 19/3 διά Ρεοίφε	ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	δ. Παναμά 7/3
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	α. Ήση Λόντον 16/3	ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8868	α. Σιγκαπούρην 19/2 διά Λάγος
ΓΚΟΥΝΤ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	68	1804	δ. Μπρούνημποτελ 26/2 διά Κουύτα	ΔΙΑΜΑΝΤΕΝΙΑ.....	60	8750	ε. Τζακάρτα 19/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ	70	11525	δ. Παναμά 5/2	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	56	8243	ε. Μίνα Σάρκ 21/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	ε. Γκέντ 2/3	ΔΙΑΜΑΝΤΟ (δ.).....	58	13105	ε. Πειραιά 30/1
ΓΚΟΥΝΤ ΓΑΙΤΑΝΗ	77	10076	ε. Γκέντ (Γάνδη) 29/1	ΔΙΑΣ.....	71	16379	δ. Σουεζ 8/1 διά Μη. 'Αμπας
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΜΜΟΥΡ	70	12379	εις Μπάραν	ΔΙΔΥΜΟΙ.....	76	19166	ε. Βανκούμπερ 13/3
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΡΑΤ	64	10141	ε. Σ. 'Αντιόνιο 24/2	ΔΙΔΩΣ.....	70	10378	ε. Αμβούργον 16/3
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	δ. Κωνιτόλιν 7/3 διά 'Οδησσόν	ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.....	55	6663	δ. Π. Σάδι 25/1 διά Δυρράχιον
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	δ. Λούπιον 11/2	ΔΙΟΝΥΣΟΣ.....	61	32000	εἰς Κωνσταντίναν υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	ε. Ντόρμπαν 15/3 διά Ρότερνταμ	ΔΙΡΦΟΣ ΙΙ.....	61	9443	ε. Πειραιά 4/3
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ	68	9067	ε. Πειραιά 3/3	ΔΙΩΝΗ (δ.).....	67	44646	ε. Πούλο Μπούκου 14/3
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ	66	36276	ε. Λ. 'Αντιζέλες 25/2	ΔΟΡΥ.....	54	4784	εἰς Ράς διά Καθημάτι 31/10 (ΕΠΩΛ)
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8805	δ. Σουέζ 10/3	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ.....	72	19162	ε. Π. Λινκολν 7/3
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	ε. Λάγος 1/3	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	δργει εἰς Πειραιά όποι 10/8
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΣ	63	10141	ε. Π. όψι Σπαιλί 14/1 διά Δυτ. Αφρική	ΔΡΟΜΩΝ.....	64	17487	α. Χάμπτον ρόδες 17/1 διά Ελλάδα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	56	8805	δ. Σουέζ 15/3 διά Περοκόν	ΔΡΟΜΩΝ	64	1596	δ. Κωνίπολιν 2/2 διά Τριπολίν
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	9070	δ. Παναμά 11/2 διά Κίνα	ΔΡΥΣ.....	65	20201	ε. Πειραιά 3/3
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΑΝ	65	21388	ε. Γιουροπότηρ 15/3 διά 'Αμπούργον	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	εἰς Πειραιά όποι 25/12 (έπισκευα)
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	60	4470	ε. Πειραιά 12/2	ΔΥΣΤΟΣ.....	72	3847	υπό παραλαβήν
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9080	ε. Αμπούρη Ντόρμπα 27/1 διά Μη. 'Αμπας	ΔΩΔΩΝ (δ.).....	54	11313	εἰς μεσογειακός μεταφοράς
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ	68	9080	ε. Δουνικέρην 13/3 διά Ιράν	ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Πειραιά 10/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ...	60	11837	ε. Ντόρμπαν 11/3 διά Λιοσιαβώνα	ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Ν. 'Υόρκην 12/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3843	ε. Π. όψι 27/2 διά Μπράουνσβιλ	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ	72	16396	δ. Γιβραλτάρ 9/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	ε. Πειραιά 4/2	ΔΩΡΙΟΣ (δ.).....	67	43231	ε. Π. Αρθουρ 25/2 (ΕΠΩΛ)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Αμπερτόντα 5/3	ΕΒΕΛΥΝ.....	63	11893	α. Βούβανη 6/3 διά Λιβερπούλ
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	ε. Λάγος 26/2 διά 'Αμπιτζάν	ΕΒΕΡΕΣΤ.....	52	5709	ε. Μπάραν ρόδες 20/8/80
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΙΚΕΤ	67	38636	ε. Αμπερτόντα 5/3	ΕΒΙΑ.....	61	10029	α. Αύγουστα 23/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ε. Αμπερτόντα 18/3	ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Πειραιά 24/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΑΕΡ	58	6923	ε. Λιβερπούλ 28/1	ΕΒΡΟΣ.....	62	20372	α. Τακοράντη 7/3 διά Τάουν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΤ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	ε. Πειραιά 8/3 διά Απτακία	ΕΔΕΣΑ.....	64	8083	άργει εἰς Πειραιά όποι 3/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	ε. Π. Σάδι 9/3	ΕΘΝΙΚΗ (δ.).....	75	125947	δ. Θέραπται διά 4/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ)	67	42273	ε. Ρίταρντος Μπάι 9/3 διά Ταρραγόνα	ΕΘΝΙΟΣ.....	77	16726	άργει εἰς Πειραιά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑϊΤ'	63	15381	ε. Σιγκαπούρην 5/2 διά Σόχη	ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ε. Μπάραν ρόδες 20/8/80
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	ε. Μπράουνδι 16/2	ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ.....	58	7762	α. Βούβανη 6/3 διά Λιβερπούλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Σακάντες 7/3 διά Κολούμπια ρίβερ	ΕΙΡΗΝΗ ΙΙΙ.....	72	9132	ε. Κοτονό 4/3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23390	ε. Πειραιά 28/2	ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.....	62	8399	ε. Τζεντάν 5/3 διά Χοντέντα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ	62	15389	ε. Έκεντερούρ 26/1	ΕΙΡΗΝΗ Δ.....	64	9406	ε. Σιγκαπούρην 29/1 διά Κορέα
ΓΚΡΕ'ΙΣ Σ.	71	16306	ε. Π. Έλιστερμπ 11/3 διά Γαλλία	ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	31638	δ. Κωνίπολιν 9/3
ΓΚΡΗΝ ΣΚΑΪ'	68	4995	ε. Σέτες 27/2 διά Μερίνα	ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	23814	ε. Ρ. Ιανέριο 7/3 διά Λένιγκραντ
ΓΚΡΗΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ε. Μορμούκηδον 13/3 διά Κόντινεντ	ΕΙΡΗΝΗ Φ.	67	23552	α. Ν. Όρλεανη 28/2 διά Μπιλμπό
ΓΚΡΗΝ ΦΡΑΞ	68	90905	όργει εἰς Πειραιά όποι 21/4	ΕΙΡΗΝΗ ΦΙΛΙΠΠΟΣ	69	2985	α. Μπάρα 10/3 διά Μασαλία
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	όργει εἰς 'Αργοστόλι όποι 23/12	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά Αμπιτζάν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΟΥΑΙΝΒ.	69	14209	α. Άντοφαγκόλι 10/3 διά Τοινόμπο	ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	ε. Βεραβόδη 24/2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	26356	ε. Νιούκαστλ 6/3	ΕΚΤΟΝ.....	62	11428	ε. Βανκούμπερ 2/3
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΣ	65	11624	ε. Σιγκαπούρην 13/3 διά Κόμπε	ΕΕΛΕΙΤΣΤΡΑ I.....	66	10659	ε. Ιμινχάρη 11/3
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	ε. Κάλιρα 24/2 διά Βόλον	ΕΕΛΕΙΤΣΤΡΑ II.....	64	9237	ε. Γουωτερφόρτ 9/3
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘΟ	66	20723	ε. Σεβίλη 7/3 διά Βατιμόρην	ΕΕΛΕΙΤΣΤΡΑ III.....	59	12307	ε. Ν. Όρλεανη 12/3
ΓΟΥΑΓΟΣ	58	7061	ε. Λ. Πάλμας 7/3	ΕΕΛΕΥΘΕΡΙΑ.....	62	16677	ε. Αλεξανδρείας 28/2
ΓΟΥΑΓΙΗΝ (δ)	58	12732	ε. Κάτων 4/3 διά Β. Γαλλία	ΕΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	71	11005	δ. Γιβραλτάρ 25/1 διά ΗΠΑ
ΓΟΥΑΓΙΝΤ ΠΟΡΤΟΣ	62	1427	ε. Σάδι 6/3	ΕΕΛΕΥΣΙΣ.....	65	9694	α. Τόμπη 20/2 διά Μπαρανκίλα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ							

ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ	72	8987	α. Πούρα 2/3 διά Σουφρί	ΗΒΗ	79	16376	α. Γκήλογκ 8/2 διά Ρωσία
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ	81	4280	α. Αμέρεραν 11/3 διά Θεσσαλονίκην	ΗΓΚΑ	52	2674	ε. Κουβέτι 8/3
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY	60	7297	ε. Ν. Ύόρκην 14/3	ΗΓΚΑ.	58	1590	δ. Παναμά 4/2
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	62	8927	ε. Μομπάρα 14/3	ΗΖΥ ΡΑΤ'ΝΤΕΡ	81	4617	α. Τεργέστη 16/3 διά Ταρτούς
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Βατιμόριον 2/3	ΗΛΙΑΣ	47	3575	εις Ράς άλλ Καθημ 25/9 (ΕΠΩΛ)
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	α. Καράτοι 11/3 διά Μασσαλίαν	ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14472	α. Λ. Άντζελες 19/2 διά Μπαλμπό
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ	71	10327	δ. Γιβραλτάρ 10/3 διά Χιούστον	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	δ. Παναμά 7/3
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ε. Ν. Όρλεανην 13/3	ΗΛΙΟΣ	62	10750	ξωθι Βουβάθης 15/3
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗ	72	11201	δ. Γιβραλτάρ 11/3 διά Μόρεχεντ Σίτυ	ΗΡΑ	79	16390	δ. Παγαμά 23/1
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Πειραιά 12/3	ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	ε. Κωνίπολην 7/3
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΚΑ'Υ'	62	6846	α. Κάλκούτα 14/3 διά Μπράουναβίλ	ΗΡΩ	65	23390	α. Λ. Πάλμας 9/3 διά 'Οδησσόν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΛΑΙΝΤΑΡ	59	9550	ε. Πειραιά 11/3	ΗΡΩΔΑΣ	57	7068	εις Πειραιά από 14/12 (ΕΠΙΣΚΕΥΑ)
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Ντουμπάι 16/3 διά Κουβέτι	ΗΣΤΡΟΥΓ'ΙΝΤ	81	16700	α. Λάγος 7/3 διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΑΙΝΟ	72	10329	ε. Πειραιά 27/2	ΗΣΤΡΟΡΤ	67	27018	εις 'Αργοστόλι από 23/12
ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΡΕΝΤΖΙΠ.	72	13098	δ. Γιβραλτάρ 15/3 διά Κουβέτι	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	δ. Κωνίπολην 7/3 διά Κουβέτι
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	δ. Μπρούναυμπούτελ 20/1 διά Π. Χάρκουρτ				
ΕΛΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ε. Χάλιφας 23/2				
ΕΛΛΩΡΑ (μ.)	67	41660	δ. Μόμπιλ 6/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ε. 'Αμβέραν 8/3
ΕΛΛΙΜΑ (μ.)	69	54857	ε. Πειραιά 26/2	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΩΣΑ (δ.)	77	76088	ξωθι Κόρπους Κρίστι 1/3
ΕΛΛΜΕΑ III	69	12102	ε. Τοίμα 9/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Βανκούβερ 21/2 διά Ριτσαρντς Μπαϊ
ΕΛΛΤΑΝΙΑ	65	7408	ε. Κορίντο 25/2	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Κωνίπολην 7/3
ΕΛΟΝΑ	69	6162	α. Ρότερνταμ 13/3 διά Ντέρνα	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Κολούμπια ρίβερ 3/3 διά Περσικόν
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	ε. Χιούστον 4/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	48781	α. Λισσιβώνα 3/3 διά 'Αρουμπά
ΕΛΠΑΝ	67	5487	ε. Μερόν 27/2	ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ε. Πειραιά 18/1	ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (μ.)	65	37431	
ΕΛΠΙΔΑ	56	8352	ε. Βουβάνην 29/12	ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Κεμπέκ 22/3	ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	
ΕΛΠΙΣ (δ.)	58	12262	ε. Κωνίπολην 16/2	ΘΑΣΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	76	9444	
ΕΛΠΙΣ	71	9885	δ. Π. Σάιδ 23 διά 'Αλεξανδρείαν	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	
ΕΛΦΑΛΕΘ	61	4555	ε. Τζένταν 7/3	ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	58	9585	
ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	α. Κάτων 2/3 διά Γαλάτσι	ΘΕΑΝΩ	69	10650	
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Ναγκούλι 6/3	ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΜΗΝΗΟΣ	65	27830	α. 'Αμβέραν 13/3 διά Γκάλβεστον	ΘΕΟΚ	78	16685	
ΕΜΟΥΑΙ (δ.)	58	20590	α. Ρότερνταμ 14/3	ΘΕΟΓΕΝΗΝΤΗΡ	68	35477	
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Κωνίπολην 3/3	ΘΕΟΑΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δ. Π. Σάιδ 23 διά 'Αλεξανδρείαν	ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	
ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ.	60	9997	ε. Τζένταν 7/3	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤ'ΙΖ	57	9132	α. Κέπτεν 2/3 διά Γαλάτσι	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	
ΕΠΑΦΟΣ	58	7230	α. Ν. Όρλεανην 20/2	ΘΕΟΗΑΠΤΟΣ	65	41872	
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	δ. Σουέζ 7/3 διά Αφρική	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Σιγκαπούρην 10/3 διά Μπαγκόκ	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	8992	
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	α. Σ. Μάικλ 10/3	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	
ΕΠΟΣ	77	9786	εις Λουάντα από 15/5	ΘΕΟΦΙΛΟΣ	57	9153	
ΕΠΟΣ.	78	6053	όργει εις Πειραιά από 21/8	ΘΕΟΦΙΟΔΑΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ.	66	16301	ε. Νιούκαστλ 5/3	ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ.	65	15765	ε. Βαρκελώνη 12/3	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	α. Τζένταν 1/3	ΘΕΤΙΣ	74	35540	
ΕΠΤΑΝΗΣΗΣ (δ.)	62	31051	α. Μπάχι Μπλάνκα 20/2 διά Ρότερνταμ	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	
ΕΡΕΧΘΙΟΝ	58	7447	ε. Πειραιά 7/2	ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	12610	όργει εις Πειραιά	ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΣΙΟΥ (δ.)	66	39580	
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	ε. Βουβάνην 20/1	ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΑΕΥ'	63	33924	
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Νιόρμπαν 11/3	ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	
ΕΡΜΙΟΝΗ	78	1250	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	8917	α. Σάντος 14/3 διά Μπ. "Άυρες				
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ε. Ρεάθε 14/3 διά Φρέρπορτ (Μπαχα)				
ΕΡΟΤ'ΙΚ ΣΕΥ'ΛΑΡ	57	2074	ε. Ν. Ύόρκην 10/3 διά 'Αρουμπά				
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	63	12758	ε. Σιγκαπούρην 9/3				
ΕΤΕΡΝΑΛ ΠΙΤΣ	63	9341	ε. Μόμπιλ 8/3				
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗΛ	56	5087	δ. Π. Σάιδ 16/3				
ΕΥΑ	81	41223	ε. Λουάντα 5/3 διά Σουφρί				
ΕΥΑ	59	11894	ε. Κούνιατος 16/3 διά Σέτε				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ε. Πειραιά 13/3				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ	63	9153	ε. Λούμπτο 21/2				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	ε. Λονδίνο 24/2				
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	ε. Βρέμην 12/3 διά Τριπολίν				
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Πειραιά 22/2				
ΕΥΑΛΗ	59	7059	ε. Αλεξανδρείαν 15/3				
ΕΥΑΝΩΙΑ (δ.)	66	38304	ε. Φιλαδέλφειαν 14/3 διά Φρέρπορτ (Μπαχα)				
ΕΥΑΝΩΙΑ Μ. (δ.)	59	16840	ε. Ρεάθε 14/3				
ΕΥΒΟΤΟΣ ΚΓΑΛΦ	63	8454	δ. Π. Σάιδ 11/3				
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	όργει εις Χαλκίδα από 25/11				
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	ε. Σιγκαπούρην 9/3				
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Μόμπιλ 8/3				
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. II	54	1582	δ. Π. Σάιδ 16/3				
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ε. Καζαμπάνα 7/3				
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ε. Χαλκίδα 1/3 διά Γαλάτσι				
ΕΥΗ Α.	67	14569	α. Πειραιά 25/1 διά Σέτε				
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	δ. Κωνίπολην 12/3 διά ΗΠΑ				
ΕΥΟΥΤΗΣ	73	10006	ε. Βρέμην 15/3				
ΕΥΛΑΙΑ	59	8630	δ. Κωνίπολην 7/3 διά Πειραιά				
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Πειραιά 4/3				
ΕΥΝΟΓΙΟΝΗΒ	61	12207	α. Καζαμπάνα 7/3 διά Πειραιά				
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	δ. Γιβραλτάρ 12/3				
ΕΥΠΟ ΣΕΥ'ΛΑΡ	60	10611	ε. Α'γυούστα 7/3 διά Νιγηρία				
ΕΥΠΡΟΣ ΣΕΩΡΕΣ	56	2672	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Π. Σάιδ 5/3 διά Φλώσιγκ				
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	όργει εις Λουάντα από 5/9				
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	α. Λισαβόνηαν 10/3				
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	δέωθι Νοβερωσιαν 23/2				
ΕΥΣΑΤΟΣΙΑΘΑ	57	7165	όργει εις Μάλτα 29/11				
ΕΥΤΕΡΗΝΗ	56	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	δ. Κωνίπολην 18/2				
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	ε. Κωνίπολην 7/3				
ΕΦΙΔΜ ΤΣΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Π. Σάιδ 10/2 διά Τριπολίν				
ΕΦΙΔΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Γιοκούχα 10/3 διά Μπράουνπαιην				
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	75	57160	δ. Γιβραλτάρ 5/3 διά Ισπανία				
ΦΗ	61	3791	δ. Γιβραλτάρ 11/3 διά 'Αμπέραν				
ΦΗ	58	2556	εις Αύγουσταν από 1/12/77				
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	ε. Ν. Ύόρκην 6/3 (ΕΠΩΛ)				
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Πειραιά 14/3 διά Θεσσαλονίκην				
ΖΑΝΗΣ	81	22857	α. Ντόρμπαν 22/2 διά Κορέα				
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Σακάντε 16/1				
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	όργει εις Τρινκομάλη 28/1				
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.(δ.)	65	34501	όργει εις Πειραιά από 12/11				
ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Βανκούβερ 2/3				
ΖΕΥΣ	60	11687	α. Πειραιά 10/2 διά Αντίκυρα				
ΖΕΥΡΟΣ	77	17366	α. Λ. Πάλμαρι 20/2 διά ΗΠΑ				
ΖΗΝΟ	81	23100	εις Μιζουσίμια υπό συμπλήρωσιν				
ΖΙΝI	76	11348	α. Λάγος 13/3 διά Ντουάλα				
ΖΙΡΙΑ	71	4635	α. Τάραντο 16/3 διά Κόρη				
ΖΥΓΟΣ	76	19166	ε. Τζένταν 23/12 διά Μπανάρ 'Αμπάς				
ΖΥΓΟΣ	69	3490	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	α. Πειραιά 4/3 διά Τούνιδα				
ΖΩΟΔΧΟΣ	60	21407	δ. Γιβραλτάρ 10/3				

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	69	11329	α. Κόμπη 10/3 διά Βανκούβερ β. Αυγούστα 11/2 διά 'Αβάνα		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	58	3993	δ. Κωνίπολιν 7/3 διά 'Ελλάδα
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.).....	74	15938	ε. Χάιφα 15/3		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	52	2736	δ. Κωνίπολιν 3/3 διά 'Ελλάδα
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ.....	59	12331	ε. Μάλτα 11/3		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ.....	58	5250	δ. Κωνίπολιν 11/3 διά Κωνστάτζαν
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ.....	63	15929	ε. Κωνίπολιν 9/3		ΚΕΧΡΕΑ.....	61	14982	δ. Κωνίπολιν 4/2
ΚΑΛΜΑΡ.....	51	6199	όργει εἰς Λουάντα ἀπό 1/11/77		ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.).....	66	52870	α. Πειραιά 11/3
ΚΑΛΥΨΟ.....	69	5997	ε. Τζένταν 12/3		ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.).....	64	33445	ε. Πειραιά 10/2
ΚΑΛΥΨΟ Ν.....	69	11430	ε. Τόκιο 5/3		ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ.....	63	15378	εἰς Πέραμα 16/3 (ἐπισκευαί)
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14568	α. Μομπάσα 13/3		ΚΙΘΑΙΡΩΝΑΣ.....	81	15400	εἰς Βάρνα ὑπό συμπληρωσιν
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.).....	58	11926	α. Βαλτιμόρην 25/2 διά Τζαμάικα		ΚΙΚΑ.....	70	16196	α. Τζένταν 8/2 διά Β. Κορέα
ΚΑΜΠΟΣ.....	71	13116	δ. Γιβραλτάρ 12/2 διά ΉΠΑ		ΚΙΚΗ.....	57	9723	ε. Ρεσίφε 2/2
ΚΑΜΠΟΣ (δ.).....	58	12633	ε. Σιγκαπούρην 7/3 διά Ράς Τανούρα		ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΑΟΥ.....	67	11174	α. Πλάσιπαγκ 5/3 διά Τελόκ 'Αιρ
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.).....	53	15882	ε. Φούρα 14/3		ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ.....	58	8322	α. Λομπίτο 9/1 διά Λουάντα
ΚΑΠ ΙΤΕΑ.....	71	4960	ε. Χάιφα 3/3		ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ.....	62	10834	α. Φουνές 8/3 διά Ν. 'Ορλέανην
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ.....	74	3600	α. Πειραιά 7/3 διά Λιβύην		ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.).....	65	35395	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 12/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ.....	77	10459	ε. Βρέμην 16/3		ΚΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗ.....	58	8300	α. Κ. Τάουν 28/2 διά Βαλπαραΐζο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850	ε. Παναμά 9/3 διά 'Ιαπωνία		ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ.....	77	17300	α. Σιγκαπούρην 22/2 διά Βλαδιβοστόκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	68	24801	ε. Μπάχια Μπάχια 9/3 διά Ρωσία		ΚΛΑΡΙΤΑ.....	59	5024	α. Π. Σάιδ 16/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II.....	73	9219	ε. Ν. 'Ορλέανην 10/3		ΚΛΑΣΙΚ (μ.).....	73	73492	α. Άλεξανδρειαν 15/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313	εἰς Ούμι Κάρο ἀπό 19/9/80		ΚΛΕΑΝΟΗΣ.....	76	16366	α. Πιουροπόρτ 4/3 διά Γιβραλτάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ.....	68	24668	α. Ν. 'Ορλέανην 27/1		ΚΛΕΙΟΣ.....	58	8791	ε. Μπωμόν 27/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I.....	68	15353	α. Μπράουνσβιλ 4/2 διά Μαρακάιπο		ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ.....	59	21187	ε. Πειραιά 3/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	67	8113	α. Γιβραλτάρ 10/3 διά Μη. 'Αυρες		ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II.....	57	4770	ε. Κολόμπο 25/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.....	69	10839	ε. Βομβάρδην 22/1		ΚΛΕΛΑΙΑ (δ.).....	63	4336	α. Βομβάνη 6/1 διά Καράτοι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν. Α. (δ.).....	62	39169	προς 'Ελλ Μάκτα ('Αλγερία) 28/12/80		ΚΛΕΛΩΝ (δ.).....	59	16063	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	14807	α. Τζένταν 14/2 διά Σουηρμάγια		ΚΛΗ.....	58	9882	α. Ρουκέρ 5/2 διά Σαντάντην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ.....	58	6359	α. Π. Σάιδ 17/2		ΚΟΜΕΤ.....	72	9824	ε. Καντάλια 28/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ.....	67	16098	α. 'Αλεξανδρειαν 3/3 διά ΉΠΑ		ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547	ε. Ρότερνταμ 14/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ.....	68	23372	ε. Γκάλβεστον 5/3		ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	67	4507	ε. Π. Κλέδη 24/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ.....	66	16048	α. Π. Λινκούλ 12/1 διά Ρωσία		ΚΟΜΠΑΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	68	3858	ε. Ρούβηνα 16/2
ΚΑΡΕΤΑΝΙΣΣΑ.....	80	32600	ε. Ν. 'Ορλέανην 22/2		ΚΟΝΙΣΤΡΑ.....	58	10034	α. Κ. Σουκέρ 5/2 διά Σαντάντην
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ.....	72	16366	α. Βίλμιγκτον 9/3 διά Μόντρεαλ		ΚΟΝΙΤΣΑ.....	75	34298	ε. Σκώ 22/2 διά Ροστόκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ.....	60	9319	ε. Δουκέρκην 10/3		ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219	δ. Παναμά 15/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858	α. Ρ. Ιανείρο 14/2 διά Χαλκίδα		ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ.....	81	16000	δ. Σουέζ 13/3 διά Ράς Τανούρα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	63	15819	δ. Κωνίπολιν 27/2 διά 'Οδησσόν		ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.).....	77	105000	α. Σ. Σεμπαστιάν 7/13
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ.....	65	19019	α. Βανκούβερ 24/2		ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ.....	81	16000	α. Ρότερνταμ 13/3 διά Π. Σουδάν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193	α. Χάμπτον ρόδς 6/3 διά 'Αμβούργον		ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ.....	72	39219	α. Χέν πόντη 24/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ.....	69	9731	ε. Ντράμπιν 26/2		ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820	α. Βακαγιάμα 19/2 διά Ριτσορντς Μπαιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ.....	62	3144	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ.....	80	16000	α. Κολόμπο 1/3 διά Χάλιφας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ.....	66	9806	α. Βρέμην 17/3 διά Βουβάνη		ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.).....	73	114543	όργει εἰς Σιγκαπούρην 8/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763	εἰς Βουβάνην ἀπό 9/6/80		ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ.....	68	22836	ε. Βικτώρια (Β.Κ.) 3/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	13531	δ. Κωνίπολιν 27/2 διά Ρωσίαν		ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	79	16000	α. Ντουμπάτι 10/3 διά Μ. Καμπούς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.....	72	16207	δ. Γιβραλτάρ 16/3		ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΟΥΤ.....	70	24693	δ. Γιβραλτάρ 11/3 διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372	α. Μόρεχτον Στίτι 11/3		ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΝΑ.....	82	16000	ε. Ρήγικα 3/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ.....	60	9163	ε. Παρανάγκουα 7/3		ΚΟΝΚΟΡΝΤ ΤΡΙΤΩΝ.....	81	16000	α. Μίνι Καμπούς 12/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....					ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ.....	66	42164	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 15/6/81
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....	76	123648	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 11/12		ΚΟΝΣΤΕΛΕΙ'ΣΟΝ.....	58	6480	εἰς Περακών Κόλπον 10/3
ΚΑΤΕΡΑ.....	67	21194	α. Ρίτσαρντς Μπαι 12/3		ΚΟΝΣΤΕΛΕΥ.....	67	7680	ύπο παραλαβήν
ΚΑΤΕΡΑΣ.....	77	21194	δ. Γιβραλτάρ 10/3		ΚΟΝΣΤΕΛΕΥ - ΙΣΩΝ.....	77	5539	α. Λεισερδόν 13/3 διά Λαττάκιο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.....	61	13338	ε. Παναμά 6/2 διά Ναχόντικα		ΚΟΝΤΕΛΕΤ'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ.....	67	7687	α. Χάμπτον ρόδς 13/3 διά Ν. 'Υρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖΑ.....	66	19595	α. Ρ. Ιανείρο 10/3 διά Βάχραν		ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	71	14764	δ. Σουέζ 15/3
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	9038	δ. Γιβραλτάρ 22/2 διά 'Οδησσόν		ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	63	7689	ε. 'Ητα Λόντον 13/3
ΚΑΡΑ'ΙΣΚΑΚΗΣ.....	65	16903	δ. Κωνίπολιν 12/2 διά Νοβρωσιόκην		ΚΟΡΟΙΑΝ.....	58	9892	ε. Αμβούργον 10/3
ΚΑΡΑ'.....	65	11940	ε. Τσούλιαν 12/2 διά Νοβρωσιόκην		ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.).....	55	8998	εἰς Πειραιά 30/10
ΚΑΡΕΝ.....	76	4617	α. Π. Χόρκουρτ 6/3		ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ.....	62	10451	δ. Παναμά 5/1 διά Κίνα
ΚΑΡΕΡΑ.....	67	5453	α. Πειραιώς 5/3 διά Ρότερνταν		ΚΟΡΥΤΟΝ.....	75	19134	α. Ρίτσαρντς Μπαι 10/3 διά Κορέα
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	15961	α. Τζένταν 1/3 διά Τσιταγκόκ		ΚΟΡΩΝΙΑ.....	70	11826	α. Τζένταν 6/3 διά Περαϊκόν
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΤΡΗΜΣ.....	62	9979	δ. Κωνίπολιν 14/3		ΚΟΣΜΑΣ (δ.).....	64	34921	δ. Παναμά 22/2
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ.....	73	23688	α. Γιοκοχάρδα 10/3 διά Α. 'Αντζελες		ΚΟΣΜΙΚ.....	48	1594	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΙΝΑ.....	67	41914	α. Α. 'Αντζελες 25/2 διά Ιντσόν		ΚΟΣΜΟΣ.....	59	2670	α. Μάλαγκα 11/3 διά Βάχραν
ΚΑΡΙΝΑ.....	56	4870	εἰς Γουόριρη ἀπό 8/1/81		ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	64	4772	α. Π. Σουδάν 2/3 διά Ασσαμ
ΚΑΡΙΟΒΑ.....	75	29314	α. Α. 'Αντζελες 13/2		ΚΟΥΗΝ ΣΗ.....	55	4565	δ. Κωνίπολιν 27/2 διά Βάρνα
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	68	10562	δ. Γιβραλτάρ 4/6 Βανκούβερ		ΚΟΥΥΙ'ΝΣΥ.....	60	9423	εἰς Λουάνταν 5/2
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	66	5681	α. Λούπιο 8/9 διά Λουάντα		ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ.....	58	9878	ε. Νταμάρ 5/3
ΚΑΡΡΑΣ.....	73	13324	α. Γκάλβεστον 28/2		ΚΟΦΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	66	5153	ε. Μομπάσα 1/3
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	68	25084	ε. Παναμά 26/12 διά Σαγκάη		ΚΡΑΝΑΟΣ.....	59	3354	α. Ταμπικο 22/2 διά 'Αβάνα
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	73	34067	α. Τακόμα 19/2 διά Σιμιζό		ΚΡΑΝΤΟΡ.....	64	2304	α. Ζ. Κίτς 24/2 διά Κούβα
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	10886	α. Μερούν 23/2 διά Πειραιά		ΚΡΑΝΤΟΡ.....	47	1534	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 8/9/79
ΚΑΡΥΣΤΟΣ.....	57	2466	α. 'Αμπεράσ 3/3 διά Αλγερία		ΚΡΑΤΙΑΣΟΣ.....	60	3995	α. Βερακρούς 10/2
ΚΑΡΥΣΤΟΣ.....	78	5080	α. Πούλα 14/3 (ΕΠΩΛ. ΑΛΛΟΔ.)		ΚΡΑΤΙΟΣ.....	69	6084	α. Δάνος 6/3
ΚΑΣΟΣ.....	76	14983	α. Π. Κελάργκ 7/3 διά Τάγν		ΚΡΕΣΤΕΝΑ.....	67	1788	α. Ζ. Κίτς 24/2 διά Κούβα
ΚΑΣΟΣ.....	56	3105	δργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 31/8/79		ΚΡΕΟΝ.....	68	12660	δ. Κωνίπολιν 7/3 διά Νοβρωσιόκην
ΚΑΣΠΙΑΝΑ.....	59	15125	α. Ίντσόν 5/3		ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΑΡΟΥ.....	61	3866	α. Τασγκουαρδάς 12/3
ΚΑΣΣΑΝΔΑΡΑ.....	69	14318	δ. Γιβραλτάρ 9/3		ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	58	3914	εἰς Σαλίνα Κρούς 24/11
ΚΑΣΣΙΑΝ ΤΚΑΛΟΥΡ.....	59	4632	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά Λαγός		ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΗΒ (δ.).....	74	42470	ε. Φάλκονταρα 4/3
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ.....	68	30294	α. 'Αμπεράσ 14/3 διά Μόντρεαλ		ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ.....	78	10832	α. Κόμπη 9/3 διά Ντουμπάτι
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ.....	68	26644	ε. Μόντρεαλ 1/3		ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470	α. Π. ντε Μπούκ 28/2 διά Σικελίαν
ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ.....	57	1235	α. Θεσλίκη 3/3 διά 'Αλγερίαν		ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΤΑ'ΜΟΝΤ.....	77	10832	α. Ντουμπάτι 4/3 διά Κόμπη
ΚΑΣΤΡΟ.....	65	1225	α. Κιότζα 10/3 διά Τομπρούκ		ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.....	78	10832	ε. Κόμπη 27/2
ΚΑΣΤΡΟ Κ.....	54	5955	α. Πάλμας 10/3 διά 'Εβονμασούθ		ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	79	10832	ε. Σιγκαπούρην 11/3 διά Τζακάρτα
ΚΑΣΤΡΟ.....	50	7544	ε. Τζένταν 14/3		ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054	εἰς Αγ. Θεοδώρους 1/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.....	61	3824	α. Γουόρικοντ 22/2 διά Νταράμ		ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.).....	73	42470	α. Μίλφροντ Χάφεν 9/3 διά Γιβραλτάρ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.).....	58	2580	α. Βαρκλέων 25/2 διά Σκικάτηνα		ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	1596	α. Λιβύρο 12/3

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ'	68	4350	ε. Κωνίπολιν 12/2	MARI	74	8925	α. Μομπάσα 9/3 διά Χόγκ Κούρκ
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	ε. Κωνίπολιν 27/2	MARI ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Θέουτα 28/2 διά ΗΠΑ
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ε. Πειραιά 15/2	MARIA (δ.)	65	47544	εις θέσιν 41.54 Β. — 24.57 Δ. 11/1
ΛΑΓΟ...	61	5005	α. Κοστιν 15/3 διά Σουέζ	MARIA	70	9101	α. Ισκεντερούν 23/2 διά Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	α. Αλεξανδρείαν 8/1 διά Ταρτούς	MARIA A...	58	5746	όργει εἰς Χαλκίδα
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ε. Πόδαρίες 5/3 διά Γουώρρι	MARIA A...	62	3199	α. Αμβέρσαν 3/2
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Γιβραλτάρ 12/3 διά Πειραιά	MARIA ΓΛΥΠΤΗ	74	15938	ε. Ιμπινχαμ 10/3
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	α. Σάντος 14/3 διά Τάμπα	MARIA ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	19565	α. Κορτζακόδηκος 13/1 διά Μάριελ
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΟΦ ΠΑΐ'ΡΙΟΥΣ	80	2925	α. Βαρκελώνη 13/3	MARIA ΖΑΚΕΙΝΑ Σ	68	6978	δ. Π. Σαΐδ 15/3 διά Μεσογείου
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς	MARIA Κ. (δ.)	70	1599	α. Φός 14/3 διά Μπαχρέιν
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	α. Αλεξανδρείαν 14/3	MARIA K...	70	51602	α. Ρεσίφε 12/1
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	ε. Έμμινχαμ 16/3	MARIA Λ...	70	9069	α. Λάς "Αντζελες 10/3 διά Γιοκοχάμα
ΛΑΚΥ ΡΑΪΤ'ΝΤΕΡ	81	7000	ε. Σπέτζα 10/12	MARIA ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Λάς Πάλμας 14/3
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Λισσαβώνα 22/3	MARIA ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Αμστερνταμ 19/2 διά Βοστώνη
ΛΑΚΩΝΙΚΗ (δ.)	65	34185	α. Πειραιά 24/10	MARIA Ν...	73	13631	ε. Αμβέρσαν 13/3
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	ε. Ταυτικό 10/3	MARIA Ξ...	68	11361	ε. Βανκούμπερ 14/3
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς	MARIANNA (δ.)	73	17432	α. Συγκαπούρην 4/3 διά Ρωσία
ΛΑΝΙΑ (δ.)	68	81744	· Τοιταγκών 19/1	MARIANNA	79	5700	εις Σ.Τζών από 29/4/81
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Ντουάρλα 11/2	MARIANNA VII(δ.)	75	68411	α. Τής 12/3 διά Βικελμαχόδεν
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Λίβρωρπον 13/3 διά "Αμστερνταμ	MARIBIK...	62	23805	α. Ρεσίφε 5/3
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	α. Λ. Ταύρας 12/2	MARIGΩ...	72	9824	ε. Γκουαγιακίλ 4/3
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Μόζι 15/3	MARIΕΒΑ	67	3953	α. Ν. "Υόρκην 28/2 διά Σ. Κρουά.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Σάν Νικολας ('Άργυ) 8/3	MARIETTA (δ.)	75	115207	όργει εἰς Πειραιά από 21.11.79
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	ε. Πειραιά 2/1 (έπισκευα)	MARIETTA	65	8344	α. Τενερίφη 5/3
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	ε. Βανκούμπερ 12/2	MARIZINA (δ.)	67	40075	ε. Γκόδεντυπουργκ 28/12 (έπισκευα)
ΛΕΔΕΑ	63	17879	α. Καστελαμάρες 13/2 διά 'Ελλαδα	MARIKA...	62	9055	εις Λισσαβώνα από 4/8
ΛΕΜΑΝ...	66	2953	α. Αύγουστα 1/2 διά Γιβραλτάρ	MARIKA T...	60	6235	όργει εἰς Πειραιά από 3/11
ΛΕΝΑ	61	9191	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Κατώνια	MARIΕΛΕΝΑ (μ.)	71	72335	α. Γιουρούποτ 6/3 διά Σέβεν "Αιλ.
ΛΕΝΙΟ Χ.	63	15929	δ. Σουέζ 13/3 διά Μπ. Χομενί	MARIΠΑ...	71	16269	δ. Κωνίπολιν 15/3 διά Νοβερωσίου
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	εις λομποτιό από 20/11	MARIΠΑΙΝΑ	68	14569	δ. Κωνίπολιν 20/12
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	ε. Λομποτιό 10/2	MARINA...	80	40000	α. 'Ανκρα ντός Ρέις 15/3
ΛΕΡΟΣ ΑΤ'ΜΑΝΤ	61	13480	α. Νεκοτέα 5/3 διά Ρόττερνταμ	MARINA...	60	4116	α. Ρουέν 5/3 διά Αλεξανδρεία
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	δ. Γιβραλτάρ 25/2 διά 'Ελ Τζαζίρ	MARINA ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Κουβέιτ 10/3 διά Ράς Τανούρα (ΕΠΩΛ.)
ΛΕΥΘΕΡΟ	62	14027	ε. Μπαντάρ Χομενί 31/1	MARINA Λ...	65	19566	δ. Γιβραλτάρ 16/2 διά ΗΠΑ
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ*	60	4489	α. Πειραιά 14/2	MARINA Π...	61	7838	ε. Ντουμπάρι 15/3
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Γιουρούποτ 17/3	MARIOΓΚΑ (δ.)	65	36066	α. Τοκούπιλα 27/2 διά "Αγ. Βικέντιου
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	όργει εἰς Χαλκίδα από 20/7	MARIOΝ...	67	33586	δ. Κωνίπολιν 9/3
ΛΕΩΝ...	75	15684	ε. Ετζέρασην 11/3	MARIΣΤΑ...	68	29324	δ. Κωνίπολιν 1/3 διά 'Οδησσός
ΛΕΩΝ	72	2311	ε. Ραθέννα 30/1	MARIΤΣΑ Λ. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Κωνίπολιν 23/2 διά 'Αργεντινή
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Κωνίπολιν 3/3 διά Μεξικό	MARIΠΑΙΛ...	58	2140	ε. Τζιμπούτι 8/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Μεθίλ Ρόδης 18/2	MARKA Λ...	75	14785	δ. Παναμά 26/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Πειραιά 25/2 διά Στυλίδα	MARKΑΛΑΝ...	68	14771	ε. Ντέρμπιταν 3/3 διά "Απω Ισακεντέρου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά 'Αβανά	MARKΙΖ...	75	28082	α. Αγούστα 1/3 διά 'Αργοστόλη
ΛΗΓΚ	61	8658	α. Λάγος 5/3	MARKΟΣ Ν...	69	11434	ε. Βομβάνη 9/3
ΛΗΔΑ	68	28879	α. Μπολήπον 12/3 διά Ισπανία	MARLEN...	57	5087	α. Κόρκ 25/1 διά 'Ελ Τζαζίρ
ΛΗΔΑ	63	8566	δ. Π. Σαΐδ 28/2	MARΛΙΔΑ...	59	20827	α. Φός 5/3 διά Μ. έλ Μπρέγκα
ΛΗΔΑ II	67	9381	ε. Τζέντα 7/2 διά Άμπας	MARΟΥΔΑΙΟ...	78	19974	ε. Γιοκοχάμα 3/3
ΛΗΝΤΕΡ	56	7510	δ. Σουέζ 7/3 διά 'Ακομπα	MARΟΥΚΩ...	57	8899	όργει εἰς 'Αργοστόλη
ΛΗΝΤΟ (δ.)	67	44646	ε. Πειραιά 25/2	MARPΗΣ...	48	3368	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΗΝΤΟ	72	6106	α. Πειραιά 20/2 διά Βόλον	MARYΛΙΔΑ	61	11915	δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά Β. Εύρωπη
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Λομποτιό 19/1 διά Μοκαμέντες	MARΩ...	70	15806	α. Σύρον 27/2
ΛΙΑΝ Χ. (δ.)	67	48719	όργει εἰς Πειραιά 7/11	MARΩ...	73	32510	α. Βανκούμπερ 6/3
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ε. Λάς "Αντζελες 12/3				εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	ε. Όριστανο 24/11 διά Τρίπολι				α. Αμβούργον 14/2 διά ΗΠΑ
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	δ. Π. Σαΐδ 10/2				α. Σ. Χουάν 4/3 διά 'Αρούμπα
ΛΙΤΣΙΩΝ ΠΡΑΐ'ΝΤ	71	9074	ε. Φρήπορτ (Μπαχ) 9/3 διά Μεσογείου				α. Χόμπιτον 10/3 διά Χάρτηνα
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. Πάλη (Μεγάρων) από 1/3				δ. Κωνίπολιν 16/3 (ΕΠΩΗΘ)
ΛΙΨ	68	9650	ε. Ν. 'Ορκένην 14/3				ε. Τζιμπούτι 8/3
ΛΟΓΙΑΤΑ	69	9045	όργει εἰς Μπάρων από 24/9/80				δ. Χάρτην 16/2 διά Τζαζίρ
ΛΟΙΓ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	ε. Ρόττερνταμ 18/2				εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Νιούκαρτ 5/3 διά Ρωσίαν				α. Χόμπιτον 10/3 διά Σέβεν
ΛΟΔΙΝΙΟΝ	50	2696	εις Καλαμπάνκα (ΕΠΩΛ. ΆΛΛΟΔ.)				δ. Κωνίπολιν 1/3 διά Γαλάται
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	δ. Σουέζ 27/2				ε. Χουάλ 10/3
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Τζέντα 19/2 διά Μαλασίδα				όργει εἰς Πειραιά από 1/8
ΛΟΥΓΣΙΟΣ	73	63287	ε. Ρίσαρντη Μπαί 28/2				α. Χάρτην 6/2 διά 'Ελ Τζαζίρ
ΛΟΥΖ...	74	16006	α. Νιούκαρτ 17/3 διά 'Άμπον Ντόμπι				εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΥΖ...	59	1226	εις Θεσσαλονίκη από 6/2/81				δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά Β. Εύρωπη
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Θεσσαλονίκη 28/2				α. Σύρον 27/2
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	δ. Κωνίπολιν 13/3 διά Τουάφ				α. Βανκούμπερ 6/3
ΛΥΡΑ	67	41914	ε. Νόρτηνχεν 1/3				
ΛΥΡΙΚ	64	29375	ε. Καντίς 19/1				εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	δ. Γιβραλτάρ 18/2 διά Γουώρρι				α. Αμβούργον 14/2 διά ΗΠΑ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	δ. Κωνίπολιν 2/2 διά Μ. Θάλασσαν				α. Σ. Χουάν 4/3 διά 'Αρούμπα
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	εις Αμστερνταμ 30/12				α. Χόμπιτον 13/3 διά Γαλλία
ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	ε. Πειραιά 19/1				δ. Κωνίπολιν 5/3 διά Γαλάται
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	εις Ναγκασάκι ύπο τοπική				ε. Χουάλ 10/3
ΜΑΙΟΣ	53	2025	ε. Πειραιά 7/2				όργει εἰς Πειραιά από 1/8
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Γιβραλτάρ 8/3 διά ΗΠΑ				α. Χάρτην 16/2 διά Χάρτηνα
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Π. Νούδη 4/3				ε. Γένοβη 12/3 διά Χάρτηνος Ρόδης
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ε. Χούλι 16/1 διά 'Ελ Τζαζίρ				ε. Γιοκοχάμα 3/3
ΜΑΙ'ΖΑΝ ΙΙ.	58	5376	ε. Σουέζ 5/3				όργει εἰς 'Αργοστόλη
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ...	68	9504	δ. Μπρούνδιμπούτελ 3/3 διά Βέντοπης				εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΚΗ Κ.	58	8388	ε. Κοκόμπο 10/12 διά 'Ελλαδα				δ. Τζέντα 23/2 διά Γιοκοχάμα
ΜΑΚΡΑ	73	8957	ε. Λάγος 14/3				ε. Χόρκ Κόκι 28/1 διά Λομποτί
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ε. Βούβάνη 19/2				ε. Λ. Υόρκη 4/2 διά 'Αρούμπα
ΜΑΝΑΜΑΡΙΑ (δ.)	65	13278	ε. Ρόττερνταμ 10/3				α. Γένοβη 17/2 διά Γουώρρι
ΜΑΝΟΘΟΣ	77	5874	ε. Λαγός 25/2				α. Σ. Νικόλας Μπαί 1/3
ΜΑΝΙΑ	68	2918	ε. Ποσούλι 2/4 διά Λαστάκια				ε. Π. Σαΐδ 25/2 (έπισκευα)
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	υπό παραλόβην				ε. Μασσαλία 29/2 διά Γιοκοχάμα
ΜΑΝΤΟΙΝΑΙΑ	77	16267	ε. Σαρδιμόνη 11/3				ε. Λαζαρίδη 23/2 διά Γιοκοχάμα
ΜΑΝΤΟ Χ (δ.)	72	17432	ε. Παλέρμο 18/2 (έπισκευα)				ε. Σ. Χουάν 1/3 διά Σίντι Κρέπ
ΜΑΝΤΟΥΝ ΘΑΡΡΟΥΣ	80	5511	ε. Λάς Πάλμας 7/3 διά 'Αργεντινή				ε. Σιγκαπούρη 8/3
ΜΑΝΤΟΥΝ ΟΛΥΜΠΟΣ	68	18525	δ. Γιβραλτάρ 12/3 διά Χάρτηνος Ρόδης				α. Αιμβέρσαν 4/3 διά Τόγκο
ΜΑΝΤΟΥΝ ΠΑΡΝΑΣ	77	17149	ε. Μπορντών 5/3				ε. Σιγκαπούρη 7/3 διά Π. Κελάγκ
ΜΑΝΤΟΥΝ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Φρημάντα 4/3 διά Δυτ. Γερμανία				ε. Σάρος 10/3
ΜΑΝΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	ε. Σίδουν 11/3 διά Χόγκ Κόγκ				α. Σιγκαπούρη 3/3 διά Τζακάρτα
ΜΑΝΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΑΗ	80	33500	ε. Γιβραλτάρ 17/3				α. Αύγούστα 3/3 διά Βρέμην
ΜΑΝΟΥΝΤ ΠΗΛΙΩΝ	68	57204	ε. Βατιμόρων 9/3 διά Ιταπωνίαν				α. Π. Κρούζ 12/3 διά Φλαδέλφεια
ΜΑΝΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ε. Πειραιά 11/3				ε. Θέουτα 7/2
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ε. Λείπ. Ταύρας 1/2				

ΜΕΣ ΠΝΟΗ (δ.)	72	17365	ε. Σ. Αννα Μπαι 4/3	ΝΑΝΟΥΛΑ.	63	2589	α. Μασσαλία 11/3 διά Τριπόλη
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	δ. Σουέζ 15/3	ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	ε. Είλατ 15/3
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Σουδάμη 14/11	ΝΑΝΟ Κ.	66	1789	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Φιλαδελφία 13/3 διά 'Αρούμπο	ΝΑΞΟΣ.	70	8825	δ. Παναμά 13/3
ΜΗΛΟΣ V	54	3724	α. Πόρτλαντ (Με) 25/2 διά Καρθαγένη	ΝΑΞΟΣ Α' ΙΔΑΝΤ.	80	10982	δ. Ν. Ορλεάνην 10/3
ΜΗΛΟΣ ΆΓΓΑΝΤ	79	10991	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΑΤΑ.	77	9359	α. Γιοκοχώμα 8/3 διά Τζενταν
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	δ. Μπρουνομπούτελ 24/2 διά Νιγηρία	ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	εἰς Κενίτρα 17/9
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	ε. Πειραιά 8/1	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά Βικεμόχαφεν
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2983	η. Σωτήρα 10/3 διά Σιμίζου	ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	ε. Αμβούργον 23/2
ΜΙΑΕΝΑ Α.	45	3401	* κ. πλ. 11/3	ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584	δ. Σάιδ 10/10
ΜΙΑΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. Αυμέρρος 6/3 διά Βαλτιμόρη	ΝΑΥΤΙΟΛΟΣ	66	6845	ε. Πειραιά 15/3
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	α. Χιούστον 5/3	ΝΑΥΤΙΟΣ.	70	16224	ε. Κωνιόπολην 3/3
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	57	5288	μετανομασθή «AEGEAN PRIDE»	ΝΕΑ ΕΠΙΣ.	78	16478	ε. Άλεξανδριαν 17/2
ΜΙΝΑ.	67	12843	ε. Βερακρούς 1/3	ΝΕΑ ΤΥΧΗ.	78	16478	ε. Πειραιά 27/2
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Ν. Ορλεάνην 1/11	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Ν. Ύόρκην 10/3 διά 'Αρούμπο
ΜΙΝΙ ΔΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Ν. Ορλεάνην 4/3	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'	78	33191	α. Λ. Αντιζέλες 11/12 διά Γιοκοχώμα
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤΟΝΕΣ	72	1563	α. Πειραιά 5/3 διά Ιταλία	ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	εἰς μεταφ. Ρ. Σουκερ - Σουέζ
ΜΙΝΙ ΛΑΚ.	69	1595	ε. Βενετία 12/3	ΝΕΙΤΙΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	βαλένθια 14/3 διά Ραβέννα
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	ε. Ραβέννα 23/2	ΝΕΑΝ Π. (δ.)	57	12483	ε. Γένοβα 14/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ντεμέρρα 25/2 διά ΗΠΑ	ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	ε. Ανάπολις Άνκορ. 1/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	δ. Παναμά 3/3	ΝΕΜΕΑ.	79	10993	α. Φρηνάντη 15/3 διά Εσπεράντζα
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.	70	1592	ε. Πειραιά 14/1	ΝΕΜΕΣΙΣ.	66	18781	δ. Παναμά 28/2
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Ν. Ορλεάνην 6/3	ΝΕΝΑ.	74	39866	ε. Ίντσαν 13/2
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.	70	1592	γ. Ν. Ορλεάνην 21/2	ΝΕΟΤΗΣ.	71	9082	ε. Σανκ Ανκυριτζ 10/3
ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'ΜΠΟΡ	71	1563	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	α. Λ. Αντιζέλες 3/3 διά Γιοκοχώμα
ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'Ν	70	1582	α. Κίγκοτον 13/3 διά Μποναρί	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ.	65	27960	α. Χάμπτον ρόδης 14/3 διά 'Αγγλιαν
ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'Σ	69	1570	ε. Κορούνα 15/3	ΝΕΣΤΩΡ.	68	25755	ε. Σύρον 14/12
ΜΙΝΙ ΛΗΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Κίγκοτον 7/3 διά 'Αιτή	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	ε. Λουάντα 15/1
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	δ. Παναμά 6/3	ΝΕΦΕΛΑΝ.	68	24894	δ. Ρότερνταν 5/3 διά Χάλιφαξ
ΜΙΝΙ ΛΙΑΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Βαρκελώνη 23/2 διά 'Ελ. Τζαζάρη	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ε. Αμβέρσαν 15/3
ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζένταν 10/3 διά Γκιζάν	ΝΗΡΕΥΣ.	56	9942	δρογεί εἰς Έλευσινα 28/7
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Βαρκελώνη 12/2	ΝΗΡΗΣ.	77	18080	ε. Πειραιά 19/1
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.	71	1592	ε. Π. ω Πρίνς 27/2	ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	δ. Σουέζ 10/3
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	προσήρη. Τζιτζέλι 6/3	ΝΗΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ.	61	3142	άργει εἰς Πειραιά 25/5
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ε. Πειραιά 24/2	ΝΗΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ.	61	5693	ε. Άλεξανδριαν 14/3
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Κανένες 4/1 διά Μπορμπάντος	ΝΗΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ.	57	3190	δ. Π. Σάιδ 17/12
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζένταν 8/3 διά Γκιζάν	ΝΗΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ.	61	6306	α. Κοπέρ 6/2 διά Κούβα
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Μαγιούλα 25/2 διά Βαρκελώνη	ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	α. Γιβραλτάρ 11/3 διά Ταρραγκόνα
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	δ. Παναμά 1/3	ΝΙΚΑΙΑ.	73	19831	α. Τάμιο 5/3 διά Τούρκιπο
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	α. Ραβέννα 12/2 διά Τρίπολη	ΝΙΚΑΤΩΡ.	64	10275	ε. Π. Έλιζαμπεθ 13/3
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ε. Ν. Ορλεάνην 10/3	ΝΙΚΗ.	71	9075	ε. Βίλα Κονστιτούούσον 10/3
ΜΙΝΙ ΛΩ.	71	1594	ε. Κίγυον 9/3	ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	ε. Δομπίτο 14/2
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	70	1592	ε. Κορούνα 15/3	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ε. Άκαμπτα 21/2
ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	α. Τόμπα 19/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	άργει εἰς Πειραιά 7/10
ΜΙΝΟΣ	75	28082	α. Σαβόνα 11/3 διά Βενετία	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΠΑΠΑΛΑΙΟΣ.	75	29004	ε. Πειραιά 11/2
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	ε. Ντάρμπον 5/3 (έπισκευα)	ΝΙΚΟΛΑΕΤΑ Κ.	69	11434	μετων. «IONIAN SH»
ΜΙΡΕΝ.	68	4998	α. Ν. Ορλεάνην 24/1	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	α. Αμπιτζάν 19/1 διά Ραγκούν
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Χιούστον 7/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ.	58	3566	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΑ	74	28082	α. Ζ. Νικολαΐς (Άργ.) 4/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΣΜΕΠΕΙΡΙΚΟΣ.	72	19162	α. Ν. Ορλεάνην 12/3
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	α. Κυνιόπολη 10/3 διά Κωνσταντίνου	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	δ. Σουέζ 1/3
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	65	28133	δ. Παναμά 15/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ.	64	1589	α. Λόρνακα 29/1 διά Ρωσία
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Τζέντο 3/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΑΙΟΣ.	75	29004	α. Αμβούργον 28/2 διά ΗΠΑ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	άργει εἰς Πειραιά όπω 9/6	ΝΙΚΟΛΑΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Μπράουνοβιλ (Τέξας) 12/3
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Αλγκεθράς 11/3	ΝΙΚΟΣ.	55	2303	ε. Κουβέτη 9/3
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Ν. Ορλεάνην 23/2	ΝΙΚΟΣ.	61	1543	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Μόντρεαλ 11/3	ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	άργει εἰς Πειραιά 21/7
ΜΙΧΑΛΗΣ.	74	8825	ε. Ρότερνταν 15/3	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ε. Πειραιά 14/3
ΜΙΧΑΛΗΣ ΣΥΛΑΣ	61	12662	α. Σύγκαπούρην 1/3 διά Τζένταν	ΝΙΚΟΛΑΙΣ Ι.	56	3274	ε. Αγιούστα 25/2 διά Πειραιά
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Λ. Αντιζέλες 17/2 διά Γιοκοχώμα	ΝΙΚΑΙΑΣ ΙΙ.	56	4269	ε. Π. Σάιδ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. Λισσαβάνη 12/2 διά Π. Καρτίς	ΝΙΜΠΑΛΑ.	71	2994	εἰς Πειραιά όπω 6/8/79
ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ (δ.)	69	47958	α. Σύγκαπούρην 16/2 διά 'Ινδονησία	ΝΙΟΒΗ.	69	21673	δ. Σουέζ 2/12
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Παλέρμο 6/3	ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ.	57	5279	εἰς Π. Σάιδ όπω 30/12/79
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Σαράρι 9/10	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	ε. Σύγκαπούρην 8/3 διά Π. Στάνβοκ
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Αλδελάιδα 1/3 διά Ναχόντκα	ΝΟΝΙ.	68	5430	ε. Κυνιόπολη 5/2 (ΕΠΩΛ)
ΜΟΥΑΤΙ ΦΡΟΣΤ	58	4037	α. Σύγκαπούρην 1/3 διά Τζένταν	ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ.	66	25820	εἰς Αλεξανδριαν όπω 11/4/78
ΜΟΥΝΣΤΕΡΑΙΕΣ ΙΝΤΣ	60	9365	α. Παναμά 28/1	ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ.	61	15092	α. Λ. Πάλαρια 1/3
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Ελλεσπόρη Πόρτ 6/3 διά Μπρόγουντ	ΝΟΡΟ ΧΑΙΤΝΕΣ.	62	15110	α. Γιβραλτάρ 6/3
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	α. Τζένταν 9/2	ΝΟΡΟΧΑΘΕΝ.	65	1236	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	δ. Σουέζ 9/3 διά Κολόμπο	ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Μπλέμερ 10/3 διά 'Αρούμπο
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	ε. Πειραιά 9/3 (ΕΠΩΛ)	ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	εἰς Ελευσινα 16/3
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	α. Μπαχρέδιν 10/3 διά Ντόχα	ΝΟΤΗΣ.	55	3956	εἰς Νάντην 3/4/80
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΤ	61	6950	α. Αύνουστα 29/12 διά Μιζουράτα	ΝΟΤΟΣ (δ.).	64	49055	έδωθι Μοχαμέντιας 7/2
ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ	57	5452	α. Μπαντίρα 30/12 διά Μιζουράτα	ΝΟΤΟΣ.	61	7351	α. Μπορντώ 19/2 διά 'Αμπιτζάν
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	ε. Πειραιά 5/1 (έπισκευα)	ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	ε. Πειραιά 13/3
ΜΠΕΛΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	ε. Ντόβερ 14/3	ΝΤΑΜΙΑΝ.	64	6460	α. Μερσίν 15/2 διά 'Ελ. Τζαζάρη
ΜΠΕΛΑ ΣΤΑΡ	56	4884	ε. Πιέτρα 10/10	ΝΤΑΝΑ ΣΗ (δ.)	63	34617	α. Χάλιντα 1/1 διά Συγκαπούρην
ΜΠΕΛΣΚΑΓ*	57	57	ε. Ντόβερ 14/12	ΝΤΑΝΙΑΣ (δ.)	59	12299	ε. Λάγκολετ 8/3
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Πάλεμα 20/12	ΝΤΑΝΙΕΛ.	67	3868	ε. Νεόπολη (Λακωνίας) 13/3
ΜΠΙΑ	75	7246	α. Ν. Ορλεάνην 8/3	ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ.	58	7396	α. Σαλβαντόρ 1/3 διά Βιτόρια
ΜΠΛΑΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	α. Πειραιά 27/1	ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡΝ.	61	13054	ε. Τακόρδαντ 4/3
ΜΠΛΑΟΥ ΜΠΑΙ'Υ	63	9657	δ. Γιβραλτάρ 27/1	ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΣΟΝ.	70	4800	α. Αμπέρσα 11/3
ΜΠΛΑΡΥ ΣΗ	58	3778	άργει εἰς Πειραιά 8/11	ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	ε. Καντί 26/2 διά Τρίπολη
ΜΠΟΝΑΤΣΑ	68	16005	ε. Μπιζέρτα 9/3	ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΑΡ (δ.)	58	11486	α. Π. ω Πρίνς 28/2 διά Γουατσαμάλα
ΜΠΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	3621	δ. Βουβάνη 8/3	ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	α. Μιλφ. Χάρεν 28/2 διά Γιβραλτάρ
ΜΠΡΑΙΤΣ ΣΚΑΪΥ*	69	2979	α. Χούντ Πόιντ 16/3 διά ΗΠΑ	ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ.	60	7178	ε. Βούβανη 23/2
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	α. Σπέτζια 18/2 διά Κάλιαρι	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙΝΤ	74	14523	α. Καζαμπλάνκα 12/3 διά ΗΠΑ
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	δ. Γιβραλτάρ 23/ διά Χάλιμπον ρόδες	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ.	77	15320	ε. Λάγος 10/3
ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	ε. Βανκούβερ 5/3	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝΗ.	77	15320	α. Κλέμε 5/3 διά Γκέθι (Γάνδη)
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Κουβέτι 10/3	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ.	77	15320	α. Χίουστον 2/3
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	δ. Γιβραλτάρ 6/3 διά 'Ελ. Τζαζάρη	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΑΚΟΝ.	80	17100	α. Λάγος 28/2 διά Καλαμπόρ
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Μπόγουντα 23/ διά Π. Καρτίς	ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ.	68	13553	α. Καράτσι 13/3 διά Κόρδα
ΜΥΡΤΙΑ							

ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	άργει εἰς Πειραιά 10/7	ΠΕΔΟΥΛΑΣ (δ.)	62	28222	δ. Ντουμπάι 14/3 διά Βούβανη
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	α. Καρθαγένη 9/3 διά Τύνιδα	ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Δ. "Αντέλεξ 4/3 διά Μπουσάν
ΝΥΜΦΗ Κ.	46	22260	α. Ν. "Ορλέανην 4/3	ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Βενετία 11/3 διά "Ανκόνα
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ.	80	16200	δ. Παναμά 13/3	ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	α. Τζένταν 24/2 διά Σουεζ	ΠΕΛΛΑ	79	10993	δ. Σουεζ 29/1 διά Περιοκόν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Σουεζ 14/3	ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	11120	α. Λάς Πάλμας 26/2	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34446	α. Ρουκέρ 12/1
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	65	10842	ε. Ντουμπάι 11/3	ΠΕΛΟΨ	55	7737	α. Ισταζέ 20/2 διά Μη. "Αυρες
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΜΑ	60	4824	ιδε «ΝΙΚΟΣ I» ώς μετων.
ΟΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Π. ά Πέιρ 10/1	ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	α. Κοτονό 21/2 διά Ντουμπάλα
ΟΓΑ Κ.	66	3024	α. Βαρκελώνη 25/2 διά Σκικνά	ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	72	57802	δ. Κωνιτόλιν 10/3 διά Κωνιτόλιν
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ	63	10617	δ. Κωνιτόλιν 14/3 διά Βάρνα	ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άργη εἰς Πειραιά 8/7
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	ε. Ρόττερνταμ 12/3	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Ν. "Υόρκην 4/3
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Σήρνες 16/3	ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άργη εἰς Πειραιά 18/9
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Αμβέρσαν 8/3 διά Πειραιά	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	ε. Ούλαν 14/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΛ (δ.)	65	38607	όργη εἰς Πειραιά όπω 14/8	ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Σουδίτισα 22/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Πειραιά 15/3	ΠΕΡΛΑ ΜΠΑΙ'Υ'	71	9623	α. Ν. "Ορλέανην 10/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΡΕΞ	69	15886	ε. Ν. Ορλέανην 8/3	ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Δ. "Αντέλεξ 3/3 διά Έλ. Σεγκούντο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΤ'ΙΝΝΟΥΟΥ (δ.)	75	43744	α. Ρουέν 9/3 διά Ντακάρ	ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	α. Ν. Ορλέανην 4/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΡΤΟ (δ.)	76	66259	ε. Σίδνευ 14/3	ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	άργη εἰς Πειραιά 8/2/81
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ε. Ζευμπρούκε 14/3	ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Ντουμπάι 11/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Βαλτιμόρην 11/3 διά Τζένταν	ΠΕΤΡΑΔΙ	72	9350	δ. Σάδι 10/3 διά "Αμβούργον
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	ε. Πειραιά 22/2
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	ε. Μαρόποι 25/2	ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	εις μεταφοράς Τζέντας
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	11946	ε. Σφαρ 17/2	ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	εις Τενέα (ιαπωνητική)
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12866	άργη εἰς Πειραιά όπω 6/3/78	ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	α. Πειραιά 15/3 διά Μέγαρα
ΟΣΕΑΝ	62	10530	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Πειραιά 14/3
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	α. Πειραιά 10/3 διά Βόλον	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 6/12
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	79	14884	α. Γκαλβετόν 21/2	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Τζένταν 6/3 διά Ρ. Τανούρα
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	58	8808	α. Μητέρα 28/2 διά Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 5/3
ΟΣΕΑΝ ΗΠΑΣΟΣ	61	16622	ε. Σαρζά όπω 5/3 (έπισκευα)	ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	εις μεταφοράς Τζέντας
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΤΝΤΖΕΡ	72	14675	ε. Βιζακαπανάν 13/3	ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	ε. Τζέντα 7/1
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΑ	80	15359	δ. Βιζαράταρ 16/3 διά Μόντρεαλ	ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 15/3
ΟΣΕΑΝ ΣΩΒΕΡΕΙΤ'Ν	66	11153	α. Τζένταν 26/1 διά Κίνα	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Τζένταν 7/3
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	ε. Τζένταν 10/3	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Σάδι 15/3
ΟΥΑΙΤ' ΡΟΟΖ	60	7504	α. Λομπίτο 13/2	ΠΕΤΡΟΓΚΑ 2 (δ.)	77	45755	ύπο παραλογήν
ΟΥΑΙΤ' ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΜΑΡΑ ΛΑΙ'Τ	57	8776	δ. Κωνιτόλιν 19/2 διά Γαλάτοι
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΣ Β-	63	15347	δ. Κωνιτόλιν 6/3 διά Κωνιτάντζαν
ΟΥΙΝΤΣΤΟΝ	70	15579	α. Μόρεχτην 3/12 διά Μεξικό	ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Ν. Ορλέανην 10/2
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΑΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Ν. Υόρκην 1/3 διά Ιόποντια	ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	εξωθή Ντώρμπαν 18/2
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	άργη εἰς Αλίβερτο όπω 3/2	ΠΗΔΑΕΥΣ	66	23706	α. Αυβέρσαν 9/3 διά Λάνος
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ	63	15377	α. Ρουέν 9/3 διά Τύνιδα	ΠΗΔΑΕΣ	69	10016	α. Σαλβαντόρ 10/3 διά Καρθαγένη
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	ε. Γκρέπτη Μπιτέρ Λείκ 10/3	ΠΗΔΑΙΟ (δ.)	71	109650	άργη εἰς Ιτέα όπω 16/10/79
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΑΣ	59	10361	α. Αμβέρσαν 10/3 διά Ρ. Ιανέριο	ΠΗΝΕΛΟΔΗΝ	62	6299	άργη εἰς Αστακό όπω 30/1
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	ε. Κολόμπο 5/3	ΠΗΝΕΛΟΔΗΝ	68	3035	ε. Λιοσιδάνια 13/3
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	77	9736	δ. Θερντάτη διά 15/3	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	ε. Πειραιά 22/1
ΠΑΙΑΝ	60	9317	α. Ρεόφερ 5/3	ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	δ. Κωνιτόλιν 27/1
ΠΑΙ'ΛΑΤΟ	70	2605	ε. Λισσαβώνα 22/2	ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	α. Αύγουστα 3/3 διά Κούβα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	ε. Τζένταν 13/3	ΠΕΙΡΟΣ	63	1702	α. Βενετία 14/3 διά Μιζουράτα
ΠΑΛΑΜΗΔΑΙ	61	9922	α. Κβινεστάντ 5/3 διά Πειραιά	ΠΙΝΑΡΑΡ	72	20045	α. Ολάκιο 6/3
ΠΑΛΛΑΙ Β. (δ.)	58	21489	α. Μόρεχτην 10/3 διά Αστόντον	ΠΙΝΑΡΟΣ	63	10617	δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά "Ακουπά
ΠΑΛΛΑΙ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	63	5149	α. Μομπάσα 9/3	ΠΙΝΑΡΟΣ (μ.)	64	37792	ε. Σιγκαπούρην 19/2 διά Σεμαράγκ
ΠΑΛΛΑΕΑ	60	10778	α. Σάντον 14/3 διά Μη. "Αυρες	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Σουδίπτο 10/3
ΠΑΛΛΙΜΣ	58	7695	δ. Φλώρικη 17/3	ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ε. Λομπίτο 15/10
ΠΑΛΛΥΡΑ (δ.)	67	47081	ε. Μονρόβια 7/1	ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. Τάραντα 9/2
ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	ε. Λισσαβώνα 11/3	ΠΛΑΤΡΕΣ(δ.)	69	93547	δ. Ντουμπάι 1/3 διά "Ινδία
ΠΑΝΑΓΙΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δ. Μπρουνόπολτέλ 25/1	ΠΛΕΙΑΣ	64	6341	ε. Αλεξάνδρειαν 23/2
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Κολόμπα 10/3 διά Τοταγκούκ	ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	άργη εἰς Κεφαλλονία 23/12
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	δ. Π. Σάδι 28/1	ΠΟΛΥ (δ.)	66	33291	δ. Πανάρι 24/2
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άργη εἰς Πειραιά 17/10	ΠΟΛΑ ΔΥΟ.	66	10233	α. Πιοροπόρτ 1/3 διά Βέντοπλις
ΠΑΝ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	70	11525	α. Σιγκαπούρην 13/2 διά Αύστραλιον	ΠΟΛΑΝΑ	60	8414	α. Μητέρα 25/2
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	α. Λαγός 14/3	ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	α. Ντώρμπαν 24/12 διά Καράτοι
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	ε. Ρεύνιον 13/3	ΠΟΛΥΒΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Τζάσονβιλ 12/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΑ.	70	7773	ε. Αμβέρσαν 19/12 διά Τρίπολιν	ΠΟΛΥΓΗΜΗΝΟΣ (δ.)	66	48801	άργη εἰς Πειραιά όπω 17/12
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ε. Αλεξάνδρειαν 11/3	ΠΟΛΥΣ (δ.)	62	17953	α. Π. Ελίζαπεθ 14/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	58	8764	άργη εἰς Πειραιά 30/7	ΠΟΛΥΣ ΕΠΙΚ (μ.)	65	40284	ε. Πειραιά 18/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Ρουέν 10/3 διά Καζαμπλάνκα	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	δ. Πανάρι 2/2
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	α. Τζένταν 26/2	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	άργη εἰς Πειραιά 15/4/75
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Τζένταν 22/3	ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Αρθουρ 4/2 διά Φρημάντλ
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	άργη εἰς Αργοστόλι όπω 23/12	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	ε. Αλεξάνδρεια 8/2	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	δ. Πανάρι 5/2 διά Κίνα
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΤ'ΙΜ (δ.)	64	33642	ε. Ξωλή Βορμπάς 23/2	ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	ε. Πειραιά όπω 10/11
ΠΑΝΤΑΖΗ Α	74	14790	α. Γκλάντιστον 22/1	ΠΟΠΗ Π.	67	11002	ε. Μη. "Αυρες 10/3
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΟΡΟΣ Α' ΑΙΔΑΝΤ.	77	10558	α. Καντίς 2/3 διά Έλ. Γκουωμάρας
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Λονδίνον 7/3	ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ.	70	3992	α. Γλασκώθην 8/3
ΠΑΟΔΙΝΟ	54	1020	άργη εἰς Πειραιά	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ε. Πειραιά 14/2
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	δ. Γιβραλτάρ 25/2	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	ε. Πειραιά 26/2
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	α. Πάλμας 26/1 διά Νιγηρία	ΠΟΣΕΙΔΩΝ Θ.	73	17941	ε. Μπορόδει 2/2
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2902	ε. Πειραιά 18/2	ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	61	9404	άργη εἰς Πειραιά 18/4
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	α. Κουβέτη 6/3	ΠΟΥΔΟΝ Β.	58	11048	α. Αμβέρσαν 2/3 (ΕΠΩΔ.)
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Πειραιά 13/2	ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	ε. Ήταζέ 24/2
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Ρουέν 16/3	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	εις Πέραμα (έπισκευα) 16/3
ΠΑΡΑΛΟΣ (δ.)	64	30735	ε. Μάλτα 5/3	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	δ. Π. Σάδι 17/2 διά Μεσόγειον
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	α. Πάλμας 12/2	ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	άργη εἰς Ντουμπάι όπω 1/1
ΠΑΡΓΑ	59	10065	εις Πειραιά	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Βερακρούς 2/2
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	προσφρένεις εις Τριπολ. Λιβύης	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	64	124724	άργη εἰς Πειραιά όπω 18/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	56	1990	ε. Πειραιά 7/2	ΠΡΟΣΩ	68	34640	α. Αμβέρσαν 2/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	62	9455	α. Μαπούτο 7/3	ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Ρίταρης Μπαΐ 12/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	ε. Φιλαδέλφεια 11/3	ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ	62	9229	α. Αύγουστα 2/3
ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	ε. Τακούριαν 24/2	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	μετων. «ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ»
ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Δρέπανον 24/2	ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Σιμονόσκι 27/2
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	69	1999	α. Χάριτον ρόδης 16/1 διά Αμβέρσαν	ΠΥΟΙΑ	72		

ΠΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ)	57	12812	όργει είς Ίτέα όποι 27/1	ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. "Ηστ Λόντον 15/3
ΠΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	ε. Σεβίλη 11/3 (ΕΠΩΔ.)	ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Λισσαβώνα 2/3 διά Μαρακάιμπο
ΠΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Σάντος 14/3 διά Παρανάγκουα	ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	6660	δ. Π. Σάδι 11/12
ΠΡΙΟ ΜΑΝΕΖ	68	24198	ε. Τάραντα 16/3	ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΙ'ΝΤ	77	11272	δ. Ν. Υόρκην 14/3 διά Βενεζουέλα
ΠΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙ'ΡΟ	57	4931	δ. Π. Σάδι 5/2	ΣΙΛΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	δ. Παναμά 7/3
ΠΡΙΟ ΣΑΝ (μ)	67	37311	δ. Μάλτα 20/2	ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	δ. Παναμά 12/3
ΠΡΙΟΝ (δ)	63	26376	δ. Χαμπτον ρόδς 13/3 διά "Άρουμπα	ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ'	69	9305	ε. Σάντος 11/3
ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	71	1552	ε. "Άλεξάνδρειαν 15/3	ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Πειραιά 2/3
ΡΟΑΝ (δ)	59	12270	δ. Π. Σάδι 9/3	ΣΙΛΑΒΕΡΣΑΡΚ	58	7686	δ. Π. Σάδι 8/3
ΡΟΔΟΣ	55	3370	δ. Γιβραλτάρ 6/3 διά Καζαμπλάνκα	ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	α. Αυθούργον 1/2 διά Λιβύη
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	ε. Σιγκαπούρην 6/2 διά Μεξικό	ΣΙΝΤΑ	59	2870	δ. Κωνπόλιν 7/3
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ)	60	20416	ε. Σιγκαπούρην 25/2 διά Τσάκαρτα	ΣΙΦΟΝΟΣ	72	16018	ε. Τάμπα 2/3
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	δ. Σουεζ 2/3 διά Ερυθρών Θά.	ΣΙΦΟΝΟΣ	66	10663	ε. Π. Πλάδια 14/3
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΝΗΣ	73	11160	ε. Λ. "Αντίζεξες 26/2	ΣΙΦΟΝΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	81	10990	υπό παραλαβήν
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ε. Αμβούργον 4/3 διά Ρ. Ιανέντρο	ΣΚΑΠΤΟΥΝΤ	70	9077	α. Π. Λιμόν 15/2 διά "Άλμπρετ
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ)	71	77049	ε. Σεμπετίμα 7/2 διά Κόμπε	ΣΚΑΠΛΕ'ΙΚ	53	3899	δργει εις Χακίδα 26/5/79
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	ε. Πειραιά 15/3	ΣΚΑΠΛΑΟΥΝΤ (δ)	61	22018	ε. Κορίδι 11/3
ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	69	2995	ε. Κορύδα 2/2	ΣΚΑΠΛΗΡΖ	71	9085	δ. Γιβραλτάρ 13/3 διά Νιγηρία
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΑΣΜΑΝ	72	4932	επώ παραλαβήν	ΣΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	α. Βοστώνη 9/3 διά "Άρουμπα
ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	ε. Γιοκούμπα 2/2 διά Σιγκαπούρην	ΣΚΑΥ'ΦΡΟΣΤ	63	1280	ε. Άδρας 9/3
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	ε. Σεπουμπάδ 2/2	ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	δ. Κωνπόλιν 6/3 διά "Ελλάδα
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	ε. Νέλσον (Ν.Ζ) 12/3 διά "Άγγλια	ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Ρεοφί 1/3 (ΕΠΩΔ.)
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΚΑ'Υ'	69	4212	ε. Γκουαγκάκι 9/3 διά Βαλπαραΐζο	ΣΚΟΠΕΑΔΟΣ (δ.)	58	12492	ε. Πειραιά 25/2
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	εξέθι. "Οδησσός 24/2	ΣΚΟΠΕΑΔΟΣ ΣΗ	57	1368	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	ε. Ρότερνταν 16/3	ΣΚΟΠΕΑΔΟΣ ΣΤΑΡ	58	4414	α. Μασσάλια 5/1 διά Λατάκια
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	όργει εἰς Χαλίδα	ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	εις Μπαντάρ Χομείνι 18/10
ΣΑΒΒΑΣ (δ)	59	20514	ε. "Άλεξάνδρειαν 15/3	ΣΚΥΠΤΡΩΝ	70	21777	ε. Γκέντι (Γανδή) 6/3
ΣΑΓΙ'ΖΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	7606	ε. "Αντεν 6/3	ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	εις Βομβάρην 3/3
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΟΝΥ (δ.)	68	53160	δ. Σουεζ 28/2 διά Περσικόν	ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Βομβάρην
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	εις Μαντράρ 10/12	ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	α. Χόμπιτον ρόδς 21/2 διά Ταιβάν
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Χουέλβα	ΣΗΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	α. "Άλεξάνδρειαν 8/12
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	εις Βούβανήν 21/8	ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	α. Λάρος 27/1
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	δ. Γιβραλτάρ 25/12	ΣΝΟΕΡΕ'ΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	α. Μπροντώ 7/3 διά "Ιταλία
ΣΑΙΝΤ ΖΩΝ	71	9767	ε. Μαπούστο 2/3	ΣΟΜΚΟΑ 2/6	67	2439	α. Τζένταν 13/3 διά Γκιζάν
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	ε. Κολόμπο 23/2	ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Νιούπορτ 6/3 διά Ν. Υόρκην
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	ε. Κ. Τάουνος 2/3 διά Ριάροντς Μποϊν	ΣΟΥΑΝ	63	5404	δ. Μπρούνσμπουτελ 24/2 διά Κούβα
ΣΑΛΑΜΙΤΟ (δ.)	56	12666	όργει εἰς Πειραιά 20/8	ΣΟΥΑΝ ΛΕΙΤ'Κ (δ.)	61	20433	ε. Αονδίν 17/3
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Αμβούργον 27/2 διά Τρίπολη	ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	δ. Κωνπόλιν 10/3 διά Μπουργκάς
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑΙ'Τ	71	4995	δ. Γιβραλτάρ 14/3	ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	α. Αντοφαγκάσα 20/12 διά Καλδό
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Κοτονού 2/3 διά Ντουάλα	ΣΟΥΖΙ'ΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ	56	10271	α. Κακίνατα 13/3 (ΕΠΩΔ.)
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	ε. Ρότερνταν 24/2 διά Γουόρροι	ΣΟΥΖΑΛΑ Κ.	58	10635	α. Κολόμπο 20/2
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	ε. Ν. Υόρκην 9/3 διά "Ισπανίαν	ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	ε. Τζένταν 1/3
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	ε. Τάραντα 14/3	ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ε. Φός 15/3	ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	δ. Κωνπόλιν 10/3
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ε. Λάρος 1/3 διά Ντουάλα	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Γκέντι (Γανδή) 14/3
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ'	71	6189	ε. Αμβρόσιαν 11/3 διά Γουόρροι	ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	δ. Κωνπόλιν 5/3 διά "Οδησσόν
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Βουλιών 4/3	ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	ε. "Άντεν 10/3
ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Κουνιάτων 17/2 διά Νοβορωσίκ	ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	όργει εἰς Πειραιά ώπο 14/11
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	δ. Μπρούνσμπουτελ 13/2	ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	όργει εἰς Πειραιά ώπο 23/12
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ε. Μπλάφ 9/3	ΣΠΕΤΣΕΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	70	8174	α. Θεούτια 13/3 διά Φλώρινγκ (ΕΠΩΔ.)
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	54	8517	ε. Αλεξάνδρειαν 17/2	ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	α. Σουάμπια 8/3 διά Νταμάν
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	66	1597	ε. Θεσσαλονίκη 20/2	ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Π. Χάρκουρτ 24/2
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	δ. Π. Άρενας 4/3 διά Ντουμπάδ	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μεθί ρόδς 25/2
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	ε. Θεσσαλονίκη 16/2	ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	όργει εἰς Πειραιά ώπο 20/1/81
ΣΑΜΠΛΙΔΕ (δ)	65	2916	υπό παραλαβήν	ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	α. "Αρρχους 10/3 διά Οινιεβάλδα
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	ε. Πειραιά 24/2	ΣΠΥΡΟΣ Γ	63	10736	ε. Λάρος 4/3
ΣΑΜΠΛΑ (δ)	57	13247	ε. Τσουμανία 10/3	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Βανκούβερ 14/3
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ε. Χόγκι Κόγκ 5/3 διά Γιαβάτα	ΣΤΑΔΙΟΝ Ρ.	64	41260	όργει εἰς Πειραιά ώπο 6/5
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	δ. Σκύλι 1/3 διά Ροστόκ	ΣΤΑΚΟΚΟ	50	3135	α. Βανκούβερ 14/3 διά Νταμάν
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	72	11505	ε. Ντώρμπιαν 21/2 διά Κορέα	ΣΤΑΛΑ 2	68	22118	ε. Π. Πάλμας 13/3 διά "Οδησσόν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	ε. Λ. "Αντέλες 24/2 διά Σαγκάπον	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	όργει εἰς Πειραιά 5/10
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ)	64	16417	ε. Αμετέρνταν 16/3 διά Στεκχόλμη	ΣΤΑΜΥ	72	30315	δ. Παναμά 16/2 διά Γένοβα
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	57	8952	ε. Πειραιά 27/10	ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	όργει εἰς Πειραιά 18/3/75
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	68	15338	ε. Γιοκούμπα 22/2	ΣΤΑΡ	64	1584	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΜΠΑΙ'Υ	79	10600	ε. Σιγκαπούρην 9/2	ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	δ. Σάδι 5/2
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	74	10329	ε. Ντόρμπιαν 28/2	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Χιούστον 9/3
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	61	11034	δ. Μπρούνσμπουτελ 22/2	ΣΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΖΕΡ	68	16611	δ. Παναμά 9/3 διά Βαρκελώνη
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	9084	ε. Αμβούργον 14/3 διά Ραγκούν	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	α. "Αμβρόσιαν 8/3
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	ε. Κίγκοντα 14/3 διά Σ. Τζών	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Γκλόγκ 14/3
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	ε. Σ. Τζόν 7/3 διά Λόγκορά	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Βανκούβερ 5/3 διά Ντουνεντίν
ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	ε. Π. όφ Σπούν 13/3	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Μπριουάτην 8/3
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	ε. Χάλιφας 12/3	ΣΤΑΡ ΛΑΙ'Τ	61	13184	α. Γιβραλτάρ 6/3 διά ΗΠΑ
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ	70	26553	ε. Α. "Αλεξάνδρειαν 14/3	ΣΤΑΡ ΛΟΥΖΟΝ	69	19024	α. Λ. "Αντέλες 1/3
ΣΑΝΡΑΤ'Ζ	75	1999	υπό παραλαβήν	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Λ. Πάλμας 2/3 διά "Άργεντινην
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ε. Ν. "Ορέλενην 5/3	ΣΤΑΡ ΠΡΑΪΝΤ	62	15649	α. "Αμβρόσιαν 8/3
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	δ. Π. Σάδι 11/3 διά Ρότερνταν	ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Λ. "Αντέλες 15/2
ΣΑΝΤΟ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	78	13646	ε. Σάντο Τόμα ντε Καστίλα 26/2	ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Μπιλμάριο 14/1 διά Λατάκια
ΣΑΝΤΟΣ	58	9017	δ. Π. Σάδι 8/3	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ...	71	1584	α. Κουβέτι 11/3 διά Κουμπάρ διά.
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	ε. Μη. Αύρες 10/3 διά Ν. Υόρκην	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Π. Χάρκουρτ 8/3 διά Λούμε
ΣΑΞΕΣΣ	58	11946	ε. Σπέτζια 4/1 διά Γιβραλτάρ	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	όργει εἰς Ίτέα ώπο 16/12
ΣΑΟΥΘΟΥΓΟΥ'ΝΤ	63	15981	ε. Ν. Υόρκην 22/2	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	α. Γιαππίτζαν 27/12
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΑΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. "Αντέν 12/3 διά "Οδησσόν	ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.)	68	103178	δ. Ντουμπάδη 14/3 διά Ρ. Τανούρα
ΣΑΠΩΦ Ζ	63	17876	ε. Ελίξαμπετ 14/3	ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	δ. Κωνπόλιν 13/3 διά Βάρνα
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ε. "Άλγκεβρας 5/3	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ε. Πειραιά 12/3
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. "Άλγκεβρας 5/3 διά "Απιτζάν	ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	δ. Κωνπόλιν 7/1 διά Βάρνα
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	ε. Γιβραλτάρ 6/3 διά Βαλπαραΐζο	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. "Ηστ Λόντον 15/3
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	όργει εἰς λαοπότι ώπο 20/9/77	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	α. Ήραλεον 21/2 διά Ταρτούς
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	ε. Καρσπάτλανα 1/3	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΝΤΗΣ	73	8953	α. Κ. Τάουνος 5/3 διά "Ιμπριχ
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	ε. Ρούεν 2/3 διά Νάντορ	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	81	30650	εις Μαγκάλια υπό συμπλήρωσιν
ΣΕΛΑΣ	63	10947	ε. Ντώ				

ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	εις Πέραμα (έπισκευαι) -6/3		ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	α. Γκάρστον 16/3 δι' ΈΛ Τζαζάρι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	α. Λάγος 25/2		ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	εις Μπάραν 9/10/80 (άποκλεισμένο)
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΤΑΡΑ	61	3943	δ. Π. Σάδι 18/12		ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	α. Κολόμπι 3/3 δι' Αμπτζάν
ΤΑΡΕΚ	53	4097	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Παναμά 11/2 διά Κίνα
ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Κ. Τάσουν 7/3		ΦΑΙΡΓΟΥ'ΝΤ	64	16299	α. Βαλτιμόρην 11/3
ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΑΝΤΙΝΕΑ	68	21498	δ. Γιβραλτάρ 7/3		ΦΑΙΛΚΟΝ	78	13889	α. Καράτοι 5/3 διά Σιγκαπούρην
ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΗΛΑΕ'ΠΝ	73	19420	α. Λισσαβώνα 13/3		ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	α. Γκάρετον 16/2
ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	ε. Κολούμπια ρίβερ 17/2		ΦΑΙΜΙΛΑΥ Α'ΙΒΟΡΥ	77	9477	ε. Σάντος 10/9
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Αγ. Φραγκίσκον 12/3		ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	α. Μπέλφαστ 13/3
ΤΑΣΙΑ	62	14150	ε. Ρουέν 15/3		ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΑΡΡΟΥ	81	11500	δ. Γιβραλτάρ 5/3 διά Βηρυτόν
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	δ. Κων/πολιν 6/3		ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΙΟΥΝΙΤΥ	66	10046	α. Αιγαίρεσαν 10/3 διά Τρίπολη
ΤΑΤΑ'Ι	65	1911	δ. Κων/πολιν 15/2 δι' Όδορον		ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΔΕΛΤΑ	65	10116	ε. Νουσκότ 11/3
ΤΑΤΑ'Ι ΚΟΥΗΝ.	66	1677	ε. Σκελετέφια 13/3 διά Κροτον		ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	9890	α. Πενάγκ 3/3 διά Μπαγκόκ
ΤΑΤΑ'Ι ΣΗ.	67	1926	ε. Γκέρθες 11/3		ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Δουνκέρκην 18/3
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Αμβρώγιον 16/3 διά Φλώιγκ		ΦΑΝΗΣ	55	3382	ε. Ρευνιόν 15/3
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	ε. Χιούστον 27/2		ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Μόντρεαλ 28/2
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	δ. Γιβραλτάρ 10/3 διά Τεργδότην		ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	α. Βαρκελώνη 6/3 διά Τρίπολη
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Σάρροχ 13/3 διά Τζένταν		ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Ντώρμπαν 26/2 διά Ρόττερνταμ
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	ε. Φιλαδέλφειαν 15/3		ΦΕΙΣΙΤΥ	50	5317	δρυγεί εις Πειραιά από 10/6/78
ΤΕΛΑΜΩΝ	62	4856	δρυγεί εις Χαλκίδη		ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Μπρεμεράφεν 16/2
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ε. Π. ντε Μπουκ 16/3		ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ξεωθι Κορίν 27/2
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	α. Λαύριον 8/1		ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Σουλού Βες 8/3 δι' ΗΠΑ
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	δ. Σκώ 7/2 διά Λενίνγκραντ		ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	ε. Γένοβα 14/12
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081	α. Θέσσαλη 5/2 δι' Αβάνα		ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	α. Βανκούβερ 26/2
ΤΖΕ'ΙΝΤ	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 21/1		ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	α. Χάδια 16/3 διά Ν. Καρβάλη
ΤΖΕ'ΙΝΤ ΙΙ	80	9100	α. Αιγέρερον 26/2 διά Μιζουράτα		ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΑΥΓΕΡΗΝ.	59	7801	δρυγεί εις Πειραιά 22-9
ΤΖΕΛΑ	62	9571	α. Πειραιά 10/2 διά Μιζουράτα		ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	α. Ντόχο 25/2 διά Νταμάρι
ΤΖΕΛΕΠΙ	67	9173	α. Άρχορος 20/2 διά Αιγύρων		ΦΙΛΟΩΝ	80	11730	α. Μοιτάρια 8/3
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Βαττίσιαρη 24/2 διά Τζένταν		ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	10141	δ. Παναμά 10/3 διά Δ. Αντζέλες
ΤΖΕΝΗ Σ.	67	9171	ε. Ν. Ορλέανην 2/3		ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥΓ'ΛΙΑΜΑΣ	62	19974	α. Π. Σάδι 11/3
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	α. Μπλέρια 1/3		ΦΙΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	ύπο παρακαλήν
ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ	68	3783	δ. Π. Σάδι 11/3 διά Τάραντα		ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΛΑΙ'ΕΡ	56	13408	ε. Αλεξάνδρειαν 8/3
ΤΖΙΜΑ Ν. (δ.)	63	27952	δ. Κων/πολιν 8/3 δι' Ιταλία		ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	7201	α. Σπαλάτον 14/3 δι' Αλεξάνδρειαν
ΤΖΙΝΙ	61	11125	δ. Έκσινόρε 26/2		ΦΙΛΑΜΙΝΓΚΟ	63	4647	δ. Παναμά 6/3 διά Λάγος
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	δ. Γιβραλτάρ 12/1 δι' ΈΛ Τζαζάρι		ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Γιβραλτάρ 15/3 διά Νοβορωσίσκην
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ ΙΙ.	68	16258	δ. Γιβραλτάρ 28/12		ΦΙΛΟΡΥ	58	2874	εις Γκάντια 8/8/79
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Αν. Βικέντιουν 6/3		ΦΙΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Ν. Ορλέανην 9/3 διά Χούστον
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	α. Γκήλογκ 24/2 διά Τανζανία		ΦΙΩΡΑ Κ.	60	9685	δ. Μπρουνόμπουτελ 11/2
ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	68	14569	δ. Σκώ 10/3		ΦΙΩΡΑ Ν.	73	17519	ε. Σάντος 13/3
ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	α. Αύγούστα 3/3 διά Γιβραλτάρ		ΦΙΩΡΑ ΙΙ.	60	5044	α. Λάγος 5/3
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	δ. Κων/πολιν 21/2		ΦΙΩΒΟΣ	58	5065	α. Μαπούτο 16/2 διά Ντουμπάι
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	ε. Βαλαρού 9/3		ΦΙΩΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	δρυγεί εις Πειραιά 24/3/81
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	δ. Δρέπανον 27/2 διά Λάγος		ΦΙΩΝΙΕ	69	11489	ε. Πειραιά 22/2
ΤΖΩΝ Κ.	72	5303	δ. Παναμά 3/3 διά Π. Καμπλέο		ΦΟΡ ΦΑΛΓΚ ΙΙ.	58	10340	εις Περαμά 16/3 (έπισκευαι) μετων.. "WHITE LADY"
ΤΖΩΝ ΥΨΡΑΣ	71	20045	α. Φιλαδέλφειαν 7/3 διά Κόμπε		ΦΟΡΕΣΤ	60	4485	α. Π. Κάιζερ 7/3 διά Καναδά
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	εις Λονδίνο 14/3		ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙΤΣ	63	16141	α. Καράτοι 15/3 δι' ΗΠΑ
ΤΖΩΝ Π.	68	4716	α. Αιγέρερον 13/2 διά Τριπ. Αιβίης		ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΖΜΑΝ	72	10219	ε. Ρόττερνταμ 16/3
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	δρυγεί εις Μανφρεντόνια από 21/9/79		ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	11825	ε. Πειραιά 4/3
ΤΖΩΝΗ	65	19750	εις Σουζέ 9/3		ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Μάλαγκα 5/2
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Ρόττερνταν 15/3		ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ'	66	2999	α. Σιγκαπούρην 3/3 δι' Αματερνταμ
ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	α. Φλώιγκ 7/3 δι' Αιγέρερον		ΦΟΡΕΣΤ	60	10371	εις Περαμά 16/3 (έπισκευαι) μετων.. "WHITE LADY"
ΤΖΟΡΤΖ	65	4323	α. Αιγέρερον 24/2 διά Ντέρνα		ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	α. Αμπερντήν 19/8
ΤΖΟΡΤΖΑ Λ.	75	14786	ε. Γκήλογκ 10/3		ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι.	66	1444	δ. Κων/πολιν 24/1 διά Τεργέστων
ΤΖΟΡΤΙΝΑ	77	11348	δ. Γιβραλτάρ 14/3		ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ.	59	8665	α. Μίνα Καμπους 3/1
ΤΗΟΥΣ	73	3917	α. Αιγέρερον 2/12		ΦΡΑΝΚΥ.	63	5417	ε. Ρευνιόν 12/3 διά Ντώρμπαν
ΤΗΔΕΜΑΧΟΣ	74	39214	δρυγεί εις Πειραιά από 14/5		ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	εις Μπάραν 28/8/80 (όποκλεισμένο)
ΤΗΝΟΣ	68	8825	δ. Γιβραλτάρ 8/3 διά Κουβέιτ		ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Ντώρμπαν 16/3 διά Κ. Τάουν
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	ε. Πειραιά 12/3		ΦΡΗΠΟΡΤ.	73	29709	η σημαντική για την ιστορία
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	δρυγεί εις Πειραιά 13/9		ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	εις ΦΡΙΓΚΟ Χ. σημ. Παναμά
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Ντακάρ 2/3 διά Καζαμπλάνκα		ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.	69	1581	α. Λ. Πόλας 11/3 διά Λάγος
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	ε. Σιγκαπούρην 9/3		ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Σιγκαπούρη 12/2
ΤΟΑΙΠ Β. (δ.)	62	2222	α. Λ. Πάλμας 6/3 διά Λάγος		ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Μπ. Μπλάκα 3/3 διά Ρωσία
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	δ. Μικρή Χαρφεν 15/3		ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	δ. Παναμά 27/2
ΤΡΑΙΑΝΤ' ΙΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	δ. Γιβραλτάρ 12/3 διά Χάμπτον ρόδες		ΦΡΟΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Βανκούβερ 9/3 διά Καρντίφ
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΚΗΝ.	64	13639	ύπο παραλόμην		ΦΡΟΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Τομπάτα 10/2
ΤΡΑΝΣ ΦΩΔΡΑ	64	6063	δ. Μπρουναμπούτελ 2/2 διά Λουάντα		ΦΡΟΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	ε. Αιθούργον 14/3
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	ε. Λουάντα 21/11		ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Τσαγκουεράμας 7/3
ΤΡΑΝΣ ΓΕΣ	59	3865	δ. Θεσσαλίαν 10/3 διά Τζένταν		ΧΑΑΡΕΝ.	60	6725	ε. Μαρσαΐνα 2/3
ΤΡΕΙΝΤ' ΙΝΤ ΚΡΗΣ	59	16786	ε. Χάμπτον ρόδες 8/3 δι' Ελλάδα		ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ε. Πειραιά 22/2
ΤΡΕΙΝΤ' ΙΝΤΗΝΤΕΝΤΕΝΣ (δ.)	63	58527	α. Φιλαδέλφειαν 25/2 διά Π. Λά Κρούς		ΧΑΡΡΥ Δ.	69	4025	ε. Θέσσαλη 10/3
ΤΡΕΙΝΤ' ΙΝΤ ΛΑΤΤ	67	25327	α. Μπρουναμπούτελ 15/2 διά Κ. Τάουν		ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	ε. Ν. Ορλέανην 12/3
ΤΡΕΙΝΤ' ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	δ. Κων/πολιν 11/3		ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Αμπού Ντάμπι 10/3
ΤΡΕΙΝΤ' ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	ε. Πιούπινον 10/3 διά Γιβραλτάρ		ΧΑΤΑΝΑ.	65	17962	δ. Κων/πολιν 14/3 διά Βατούμη
ΤΡΕΙΝΤ' ΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Ίντανον 20/2 δι' ΗΠΑ		ΧΕΛΑΜΑΡ.	60	4657	α. Αλεξάνδρειαν 14/3 διά Ρουμανία
ΤΡΕΙΝΤ' ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Κορούνα 25/2		ΧΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ	69	10016	δ. Παναμά 18/2
ΤΡΕΙΝΤ' ΙΝΤ ΟΦΤΙΟΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	ε. Μπλέρια 21/3		ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	68	10016	α. Γκάμης 26/1
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	η Ντόρμπαν 8/3 διά Κ. Τάουν		ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ.	68	10121	α. Σάντος 8/3
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	ε. Μπορντάνη 7/3		ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.	69	10016	ε. Μόμπιλ 3/3
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	18451	ε. Βρέμην 23/3		ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.	67	10086	εις Σαρδέμπι 20/1 (έπισκευαι)
ΤΡΟΙΤΑΝ Κ.	53	4584	ε. Αγ. Δομινικού 1/2		ΧΙΑΝ ΣΑΝ.	69	10016	ε. Σιγκαπούρην 22/1
ΤΡΟΙΤΑΝ ΕΝΝΠΕΔΑΣ	60	9255	ε. Λούπιτο 12/2		ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΑΡ.	68	10121	α. Τζάσσοντα 10/3
ΤΡΟΠΙΚΗ (δ.)	66	45255	ε. Πειραιά 10/3		ΧΙΑΝ ΣΗ.	69	10016	α. Αντζέλες 5/3 διά Γιοκοχάμα
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Τζένταν 4/3		ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ.	69	10016	δ. Σουεζ 13/3 διά Κουβέιτ
ΤΡΟΥ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΑΣ	74	11644	α. Τζένταν 4/3 διά Σαρζά.		ΧΙΟΝ ΙΧΙΛΛ.	69	10016	ε. Τσιταγκόν 14/3
ΤΣΑΙ ΤΡΕΙΝΤ' ΙΝΤΕΡ	58	6867	α. Σαρζά 10/3		ΧΙΟΣ Δ.	81	23000	ε. Τάσηρο Πόντη 9/3
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	56	7511	ε. Βομβάνη 1/3		ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ.	62	2200	προσήρ. Πελεστρίνα διλ.

ΨΑΡΑ	56	8524	εις Περσικόν 19/1
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Σπάλα 11/3 διά Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΣΕΡ	73	6680	μετων. «KUROSHIOR»
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	α. Τζαμπούτι 27/1 διά Κίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Σουέζ 10/3
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Λάγος 24/12

ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	α. Αμβέρσαν 2/3 διά Ν. Όρλεάνη
ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	α. Δ. Πάλμας 5/1 διά Λάγος
ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	δ. Μάλτα 2/3
ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	α. Άντεν 3/3
ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	α. Καλκούτα 24/2 διά Μεξικό
ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	δ. Θεούτα 13/3 διά Γένοβα
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	α. Πειραιά 11/3 διά 'Αλεξανδρείαν

Τά ύπο ξένας σημαίας



ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (κ.δ.)	69	90890	εις Ράς 'Άλ Καιμάχ 2/2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	α. Βαλέρι Μπαϊτ 12/2 διά Ματαντί
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	ε. Συμάνκα Μπαι 5/3
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	α. Πειραιά 10/3 διά Ρεγκέα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	εις Πειραιά 12/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	δ. Σουέζ 2/3
ΑΓΡΙΔΙΑ (π')	57	9144	ε. Μόντι 1/3
ΑΔΕΦΑ (π')	66	11536	α. Ραβέννα 12/8
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	α. Βαλτιμόρην 2/3 διά Καζαμπλάνκα
ΑΕΛΛΟ (δ.)	57	20745	αργεί εις Πειραιά 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π')	51	2430	ε. Μανζανίλι (Μεξ.) 4/2
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Βαλτιμόρη 15/3
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ε. 'Αντεν 13/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.δ.)	81	18495	δ. Σουέζ 8/2 διά Μη. 'Αρπας
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	εις Χερώνα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	ε. Μ. Αχαντι 13/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Ρόττερνταμ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	59	8724	αργεί εις Πειραιά 2/12
ΑΘΛΟΣ (Ιην.)	66	1176	ε. Λισβόνης 13/3
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Βανκούβερ 23/2
ΑΙ'ΚΟΝ'	71	27958	ε. Γιουκόχαμ 6/3
ΑΙ'ΡΗΝΗ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	69	6200	ε. Ρεσίδε 13/3
ΑΙ'ΡΗΝΗ ΡΑΨΩΝΤΥ (κ.)	67	29256	ε. Οδησσόν 14/12
ΑΙ'ΡΗΝΗ ΣΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	8914	α. Είκατ 7/1 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	εις Κ. Τάουν 6/11 (έπισκεψαι)
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	α. Ταΐμα 10/3 διά Ναγκονία
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	ε. Φιλαδέλφειαν 9/2 (έπισκεψαι)
ΑΚΡΟΝ	72	62701	ε. Χάρπατον ρόδες 10/3
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Λ. 'Αντζελες 6/3
ΑΛΑΜΕΙ'Ν (π.)	62	10403	αργεί εις Πειραιά 3/11
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ'	66	2777	δ. Σουέζ 13/3
ΑΛΕΚ (κ.)	53	4702	α. Λ. Πάλμας 20/1
ΑΛΕΚΟΣ (π.)	57	2707	α. Α'μπο Ντάμπι 16/2
ΑΛΕΝΤΕΙ'Λ (δ.)	70	51615	ε. Πειραιά 26/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Πένιγκτον 4/2 διά Π. 'Αρθουρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. 'Ασοντόν 6/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	α. Σέτε 24/2 διά 'Ελ Τζαζάρι
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	α. Τζένταν 4/3 διά Ντώρμπαν
ΑΛΚΑΝ*			
ΑΛΚΥΟΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ε. Γκάλερτσον 10/1
ΑΛΜΑ Μ. (κ.)	55	3709	εις Καρδιτόν ύπο 23/6/80
ΑΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	ε. Σακάι 10/3
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. Βαγγάρει 13/3
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Σαράζ 4/3 διά Καράται
ΑΜΠΛΙΤΥ (κ.)	51	996	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙ'ΔΑΝΤ			
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (π.)	73	115135	δ. Θεράπων 1/3, 11/3
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Μ. άλ Φαχόλ 20/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Ρ. 'Ιανέριο 3/3
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Βανκούβερ 11/3
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΙΥ	68	21426	α. Γιουκόχαμ 18/2
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Σινκαπούρην 13/3
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	δ. Παναμά 12/3
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Γένοβα 31/1 διά Περσικόν
ΑΝΘΟΥΔΑ Ι. (κ.)	65	1204	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Μ. Μάιλ 14/3
ΑΝΝΟΥΔΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	αργεί εις Χαλκίδα 17/7/79
ΑΝΤΙΜΑΡΑ (κ.)	62	8587	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Μπαρχόριν 24/3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1501	αις Μπερμπέρο πόδε 14/1/81
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	αργεί εις Τραπάνι 3/5/89
ΑΠΟΛΛΩΝ*			
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	68	27989	α. Λ. 'Αντζελες 1/3
ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Α. (κ.)	66	1286	α. Ριγιέκα 24/2 διά Ντέρνα
ΑΡΑΧΩΣ ΤΚΑΛΟΥΡ*			
ΑΡΑΧΩΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)	57	9852	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	56	5230	α. Τζένταν 10/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ	67	1523	ε. Σαβόνα 16/3
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Ρ. Τανόύρα 23/1 διά Π. 'Αρθουρ
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΤΙΚ ΣΩΣΑΝ (κ.)	62	17298	δ. Γιβραλτάρ 14/3
ΑΡΩ (κ.)	68	2571	εις Βιρτού 4/3 (έπισκεψαι)
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.)	57	5992	α. Ζύρων 13/1 διά Τρίπολιν
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ε. Μισουράτα 10/3
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	ε. Χάλιφες 28/1
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	εις Πειραιά 9/12 (έπισκεψαι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	δ. Π. Σάιδ 25/2
ΑΤΑΛΑΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	34000	εις Ριγιέκα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΦΑΜΙΣ (δ.π.)	65	37865	ε. Πειραιά 21/1
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΛΤΕΤΣΙ (π')	59	4791	α. Κίγκοντ 22/2
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ ΑΛΦΑ(κ.)	71	19392	α. Ν. Γουεστμπέρτ 8/3
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Ράς άλ Χαφτζί 20/2
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)	60	8368	αργεί εις Πειραιά 7/1
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	α. Πειραιά 12/3 διά 'Ιταλιαν
ΒΡΥΣΗΣ' (κ.)	57	9791	ε. Τζένταν 25/2
ΩΑΚ (π.)	62	10028	α. Νικάρ 4/2 διά 'Αμπιτζόν
ΖΑΧΑΡΟΥΔΑ (κ.)	61	1841	εις Λειψόνες 18/2
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	δ. Π. Σάιδ 8/3 διά Βόλον
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Π. Σάιδ 11/3
ΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	57	9433	α. Λάγος 6/3
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	α. Ν. Όρλεάνην 19/2
ΟΑΣΩΣ (δ.) ΣΥΚ	74	51501	α. Φατέχ Τέρμ. 28/2
ΟΕΩΔΩΡΑ	72	69874	α. Βαλτιμόρην 9/3 διά Χάμπτον ρόδες
ΟΕΩΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	61	8943	δ. Σουέζ 7/2 διά Σ. 'Αραβία
ΟΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)	58	11765	δ. Κωνιόπολιν 22/3
ΟΕΟΧΑΡΗΣ (κ.)	68	9803	α. Σηκαπούρην 1/3 διά Ντουμπάτ
ΟΘΑΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	δ. Π. Σάιδ 8/3
ΟΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 10/3 διά 'Ιτανια
ΙΜΑ*	68	27989	α. Χάμπτον ρόδες 8/2
ΙΟΑΝΝΙΑ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	66	20959	α. Χάμπτον ρόδες 21/2 διά Παναμά
ΙΟΣ Ι (π.)	70	3971	δ. Σουέζ 15/2
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	δ. Σουέζ 24/2
ΚΑΒΑΛΑ*			
ΚΑΒΟ ΣΠΑΟΙ (δ.κ.)	65	43666	ε. Τάμα 12/3
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	ε. Μπουσάν 2/3
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	64	4229	εις Σαρζό 30/1
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)			α. Αύγουστα 16/1 διά Τρίπολη

ΚΑΠΑΔΑ (κ.)	55	1599	ε. Μπέρια 16/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (ητ.)	57	3826	α. Κοστακοάλκος 8/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ε. Αύγουστος 27/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10905	δρυγεί εις Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Μάντρα ντί Ντιού 10/3
ΚΑΠΤΑΙΝ Σ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	18000	α. Γιουροπόρτ 13/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)*	66	3168	α. Ρουέν 6/3 διά Ντακάρ
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)*	60	4068	υπό παραλόην
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ (ητ.)	56	8203	δ. Σουέζ 24/2
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	ε. Α'μβερσάν 15/3
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	εις Μανιλή
ΚΑΣΑΣΑΝΔΡΑ	59	9493	δ. Γιβραλτάρ 11/3 διά Θεσσαλονίκη
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (ητ.)	81	3900	εις Ίμαυτσού υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΣΤΑ Λ. ΑΦΑ (κ.)	72	18774	ε. Ναύκογια 9/3
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)*	63	8671	α. Ρεσίφε 14/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	ε. Γκάλερτσον 5/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	εις Ντουμπάι 10/3
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Λο Γκουάιτ 12/3
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (ητ.)	61	13308	ε. Φλωριάκ 22/2
ΚΑΛΕΙΟ Κ. (ητ.)	62	6039	δ. Γιβραλτάρ 25/2
ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΑΛΙ (δ.π.)	64	37348	α. Μπ. Μπαΐα 19/2
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	δ. Σουέζ 2/2
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	αργεί εις Πειραιά 8/2/79
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Γκιουμπόρι 14/3
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραλόην
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)*	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΩΗΡΑ*	70	16043	α. Π. Λίνκον 21/3 διά Ρωσίαν
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	αργεί εις Τίτα 12/12
ΚΥΝΟΙΑ*	69	11315	α. "Ηατ Λοντόν 10/3 διά Ιαπωνία
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	προσφέρεν Τερτόνις 3/2
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	δ. Παναμά 6/3 διά Περού
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	αργεί εις Πειραιά 1/3/74
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Σουύλας 15/2 διά ΗΠΑ
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	α. Στρέτι Τίραν 31/12 διά Σουέζ
ΛΕΜΠΙΔΟΝ (κ.)	60	4068	α. Τζένταν 1/3 διά Μοκά
ΛΕΞΙΝΙΚΤΟΝ (ητ.)	67	7718	ε. Μπουεναβέντουρα 13/2
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	εις μεταφοράς Ίνδονησίας
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Ραβένια 19/2 διά Τρίπολη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ	67	28648	α. Τακόμα 8/3 διά Ιαπωνίας
ΛΙΖΑ (ητ.)	58	8370	ε. Νιάρ έ Σαλάμ 7/3
ΛΙΔΑ (ητ.)	50	2734	α. Σπαλάτο 4/3 διά Τρίπολη
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΓΑ)*	81	16700	α. Ντώρμπαν 2/3 διά Ρότιτερνταν
ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓ*)	81	16700	δ. Σουέζ 9/3 διά Νταμπάρ
ΛΟΡΕΝΤΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ *	68	39617	ε. Σιγκαπούρην 22/1 διά Π. Κελάγκ
ΛΟΥΣΥ (ητ.)	54	2557	εις Χαλκίδα
ΛΟΥΣΥ Ι (ητ.)*	52	4755	εις Μπαχρέν 3/11
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣ (μ.)*	75	136991	δ. Ντουμπάι 2/2
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	16840	δ. Παναμά 7/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	ε. Σαβόνα 15/3
ΜΑΡΒΑ Α. (ητ.)	59	8596	α. Λα Παλίς 9/3
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (ητ.)	64	3947	ε. Μπράουνοβιλ 20/2
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)*	60	13339	αργεί εις Πειραιά 3/7
ΜΑΡΙΖΑ*	62	3244	α. Τσαγκούρας 25/1
ΜΑΡΙΚΑ Π.	73	45500	α. Τουμπαράδη 25/2
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	α. Ρ. Σουκερί 2/2
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	εις Πειραιά 10/4/9
ΜΑΡΙΜΠΛΑΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	ε. Σιγκαπούρην 8/3
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ.π.)*	65	13512	α. Α'ν Σουύνα 1/3
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	α. Αλεξανδρεία 15/3
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Κυνουρίκων 9/3
ΜΑΡΙΤΣΑ III (ητ.)	65	10596	α. Ν. Όρλεανην 11/3
ΜΑΡΙΩ	65	17238	α. Ιακεντέρουρ 8/2
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	α. Σιγκαπούρην 14/2
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	α. Σιγκαπούρην 14/2
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	εις Κουβέιτ 24/6/78
ΜΕΡΙΤΙΚΑ (κ.)	60	3745	α. Σύμρων 13/2 διά Τρίπολη
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (η.δ.)	66	71337	εις Μπόνη (άποθηκη)
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (ητ.)	61	9194	αργεί εις Λουστίνα
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Ριο Χάνια 24/1
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	ε. Σουύπατο 13/3
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Μπούλεν Μπαΐα 17/2
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΟΛΑΓΩ (δ.)	76	75125	εις Γκάλη διά Χαμόπετς (άποθηκη)
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	ε. Π. Απίερ 19/2
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	ε. Σιγκαπούρην 13/3
ΜΗΛΟΣ VI (κ.)	59	4666	εις Χαλκίδη από 10/7
ΜΙΑ	80	15552	δ. Σουέζ 9/3
ΜΙΝΑ Φ. (ητ.)	58	8733	ε. Χόγκ Κήκ 14/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΝΕΡ (ητ.)	71	1590	ε. Α'λεξανδρεία 15/3
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝ (ητ.)	70	1582	ε. Ν. Όρλεανην 11/3
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'Τ (ητ.)	70	1587	α. Ν. Όρλεανην 13/3
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (ητ.)	70	1591	ε. Ν. Όρλεανην 7/12
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (ητ.)	70	1591	α. Ν. Όρλεανην 26/2
ΜΙΝΙ ΔΕΝΣ (ητ.)	71	1562	α. Βενετία 10/3
ΜΙΝΙ ΛΗ (ητ.)	71	1562	α. Ν. Όρλεανην 12/3
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ' (ητ.)	70	1592	ε. Ν. Όρλεανην 10/3
ΜΙΝΙ ΛΙΔΥ (η.δ.)	70	1781	ε. Ραβένα 15/2
ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ (ητ.)	71	1562	εις Τζάκονταν 3/6 (έπισκευα)
ΜΙΝΙ ΑΙΡΥ (ητ.)	71	1584	δ. Παναμά 13/3
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (ητ.)	71	1584	α. Σ. Χουάν 11/1
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (ητ.)	70	1592	ε. Ν. Όρλεανην 27/2
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (ητ.)	70	1582	ε. Μπούεναβέντουρα 16/2
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	ε. Ν. Όρλεανην 17/2
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	α. Φρέρπορτ (Μπαχ) 8/3
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Αμπιτζάν 15/1
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	ε. Α'ντζελς 11/3
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	α. Λάγος 4/3 διά Λαμέ
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (ητ.)	57	2281	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΑΣΤΙΟΝ ΑΛΦΑ(ητ.)	68	13706	α. Πειραιά 10/3 διά ΕΛ Τζαζίρ
ΜΠΑΤ'ΥΡΟΝ (ητ.)	61	1460	α. Σιγκαπούρην 27/2 διά Π. Νούάρ
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	εις Πειραιά 15/12/20
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1591	α. Μπιλμπάδο 6/3 διά Λάρος
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΠΙΕΡ (ητ.)	64	16073	α. Ντώρμπαν 27/2 διά Βαρκελώνη
ΜΠΡΑΒΟΑΛΤΟΝΑ (ητ.)*	55	5233	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΡΑΒΟΝΟΔΑ (ητ.)	67	4659	ε. Σ. Λορέντζο 28/8/2
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (ητ.)	67	3861	ε. Π. Αρθουρ 1/3
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	ε. Μπούεναβέντουρα 17/2
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Ρότερνταν 19/2 διά Πολωνία
ΝΑΓΟΣ	61	9037	δ. Ντουμπάι 6/2
ΝΑΣΑΣΑΟΥ (δ.)*	73	103961	ε. Ορανίτζαντ 19/2
ΝΕΑΔΑ (κ.)	61	1458	α. Ρ. Τανόρα 19/2
ΝΕΟ (κ.)	67	2996	ε. Ορανίτζαντ 7/3
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	58	24152	εις Μαρμαρά 16/4/81
ΝΗΜΕΡΗΤΗ (δ.)	52	11234	αργεί εις Τίτα από 14/4

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ	/b	35567	άργει εις Πειραιά 23/12/73
ΝΙΚΟΙ Ι.(ητ.)	59	10748	ε. Γκεντη (Γανδή) 9/3
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	δ. Σκω 8/3 διά Ρίγα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ(κ.)	69	1473	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (ητ.)	67	4016	δ. Κωνιπούλια 9/3 διά Γαλάταις
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	ε. Μπράουνοβιλ 20/2
ΝΙΚΟΣ Α. (ητ.)	56	2163	άργει εις Χαλκίδα
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	έβυθισθη
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΠ'ΙΣ (κ.)	60	4100	α. Σιγκαπούρην 12/3 διά Κόμπης
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ (ητ.)	59	8860	δ. Μπράουνομποτελ 12/2
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΤ'ΑΝΤ	67	22817	ε. Βισακαπατνάν 19/1
ΝΟΡΦΕΙ ΕΠΡΟ	67	25837	α. Γιουροπόρτ 12/3 διά Βερμουδας
ΝΟΡΓΟΥΙΓΝΤ	70	12063	δ. Κωνιπούλι 11/3
ΝΤΑΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	ε. Χιούστον 9/3
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	δ. Κωνιπούλι 28/2
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (ητ.)	61	5816	ε. Μαντράς
ΝΤΕΡΜΠΛ	66	7264	ε. Μίνα Σάκρ
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Λ. Πόλμες 12/2
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)*	67	22243	α. Μάλαγκο 20/1
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	α. Τζένταν 12/3 διά Σιγκαπούρην
ΟΑΣΙΣ (ητ.δ.)*	62	22424	άργει εις Σαουθάμπτον 11/12
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	α. Πειραιά 9/2
ΟΙΟΥΝΙΑΣ ΑΙΛΦΑ (κ.)	70	14095	α. "Αντεν 9/3 διά Χαλκίδα
ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Σιγκαπούρην 8/3
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ')	64	26174	α. Φιλαδέλφιαν 3/3 διά 'Αρούμπα
ΟΚΤΟΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΖ (ητ.)	61	13271	ε. Ν. Ύόρκην 24/1 (έπισκευα)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ε. Ν. Όρλεανην 23/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	άργει εις Ίτεα 13/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (ητ.)	75	138037	α. Τριπολή (Αιβάνου) 12/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΕΡΙ'ΣΩΝ(δ.)	72	106123	α. Πειραιά 12/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	64	32380	άργει εις Ίτεα από 5/3/81
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	65	32478	α. Τζάκονηβιλ 2/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ(δ.)	72	128561	άργει εις Τζάκονηβιλ 16/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	α. Γιουροπόρτ 14/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΖ (δ.)	76	126990	άργει εις Ίτεα 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Γιουροπόρτ 16/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	32379	δ. Γιβραλτάρ 16/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΙΝΤΥ	66	15668	α. Φιλαδέλφιαν 2/3 διά Τζάκονηβιλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	66	15625	δ. Κωνιπούλι 13/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	65	15572	δ. Γιβραλτάρ 10/3 διά ΗΠΑ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΔΑΜ	65	15577	δ. Κωνιπούλι 2/3 διά Όδησσον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	α. Χιούστον 3/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΛΑ	65	15516	ε. Πειραιά 13/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΤ'ΙΣ	69	15688	δ. Μπράουνομποτελ 21/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙ'ΝΤ	67	15697	ε. Τζένταν 14/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ε. Κωνιπούλιν 12/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Μπιλμπάδη 12/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπούλεν Μπαΐα 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	α. Μπούλεν Μπαΐα 20/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΙΒΑΡΥ (δ.)	64	30581	άργει εις Πειραιά 21/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	άργει εις Πειραιά 21/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Σέπραμα 10/3
ΟΛΥΜΠ			

ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διά Μίζουρας
ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Λειόρες 9/3
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	άργει εἰς Αμπιτζάν 8/9/78
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΛΩΝ (δ.)*	70	91954	α. Σιγκαπούρην 22/12
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Φρούτδουν 19/2
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΩΦΙΑ (π.)*	57	9311	α. Δάρνακα 16/3 διά Ίραν
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Μαπούτο 16/2
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	ε. Μπάρ 18/2
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)*	80	32000	ε. Άιοι 26/2
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει εἰς Πειραιά 25/2/77
ΣΥΜΗ (π.)*	59	12180	ε. Πειραιά 23/1

ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	ε. Τέμα 27/2
ΤΖΕΣΗΣ ΠΑΓΙΩΝΗ (δ.π.)*	61	8816	άργει εἰς Τουλόν 12/2
ΥΖΩΝΑ (κ.)*	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (δ.)	68	45988	δ. Π. Σαΐδ 22/2 διά Μαρόκο
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)*	78	45330	ε. Μαντράς 1/3
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)*	77	124499	άργει εἰς Π. Ρεάλ
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	άργει εἰς Ιτέα 23/1
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)*	60	9030	άργει εἰς Σιγκαπούρην 13/9/76
ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	α. Χιούστον 11/3 διά Ν. Όρλεανην
ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	άργει εἰς Πειραιά 26/10
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Γκήλογια 1/3 διά Ρωσία
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)*	54	1890	δ. Κωνιπόλιν 3/2
ΦΙΟΝΑ Μ. (δ.π.)	58	15940	α. Ράς Τανούρα 25/2
ΦΟΡΤΑΦΑ (κ.)	72	16135	δ. Θερανταί διλ 13/3
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)*	71	10586	εις Αμέσσαν 25/2
ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	ε. Πειραιά 30/12 (εποχικαι)
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)*	63	1097	άργει εἰς Πειραιά
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (μ.)*	60	3563	υπό παραθήνη
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ (π.)*	59	9604	ε. Πειραιά 20/1 διά Νιγηρία
ΧΑΒΑΓΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Χονολουλού 23/2
ΧΑΒΑΓΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Μπάμπερς Πόιντ 18/2
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ*	71	5042	α. Άλεξανδρεια 14/3
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	45267	δ. Κωνιπόλιν 10/3
ΧΑΡΙΣ (μ.)	55	2740	ε. Τένταν 26/2
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	ε. Ρότερνταν 10/3
ΧΟΡΙΖΟΝΑ (μ.)	62	10530	ε. Τένταν 15/2
ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	εις Σουέζ 28/2
ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*	67	3020	δ. Γιβραλτάρ 12/3
ΧΡΙΣΤΙΝ Ι (π.)	57	1570	εις Τένταν 13/2
ΧΡΥΣΗ (δ.)	66	41066	α. Φιλιδλαφίαν 7/3
ΧΡΥΣΗΤΣ (π.)	59	4378	εις Πειραιά 31/12
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	άργει εἰς Πειραιά 31/12
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	εις Νταμάρ (άποθήη Τσιμέντων)
ΩΚΕΑΝΙΑ (π.)	62	10530	δ. Σουέζ 12/2 διά Μπ. Αμπάς

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176 658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ

Έκδοτης Διευθυντής	Διευθυντής Συντοξεώς	Υπευθύνος Τυπογραφείου
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σμελτζ 3. Έκδηλ	ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σεριφου 50 & Αχωρων	ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Π.Κ. Κιλαρη 15

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 2.000

Φ NAFSI

REG. OFFICES:
34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836
TELEX: 21.2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE
TELEPHONE: 4410211 (5 LINES) -
TELEX: 213344 NFI GR.
CABLE: "NAFSI" PIRAEUS - GREECE

Η φορτηγίδα «CEMENT COURIER» ναυπηγήθηκε στίς νέες
έγκαταστάσεις της ΝΑΥΣΙ (πρώην Ε.Ε.Γ.Ε.) γιά λογαριασμό της Έταιρείας
«ΤΣΙΜΕΝΤΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ»

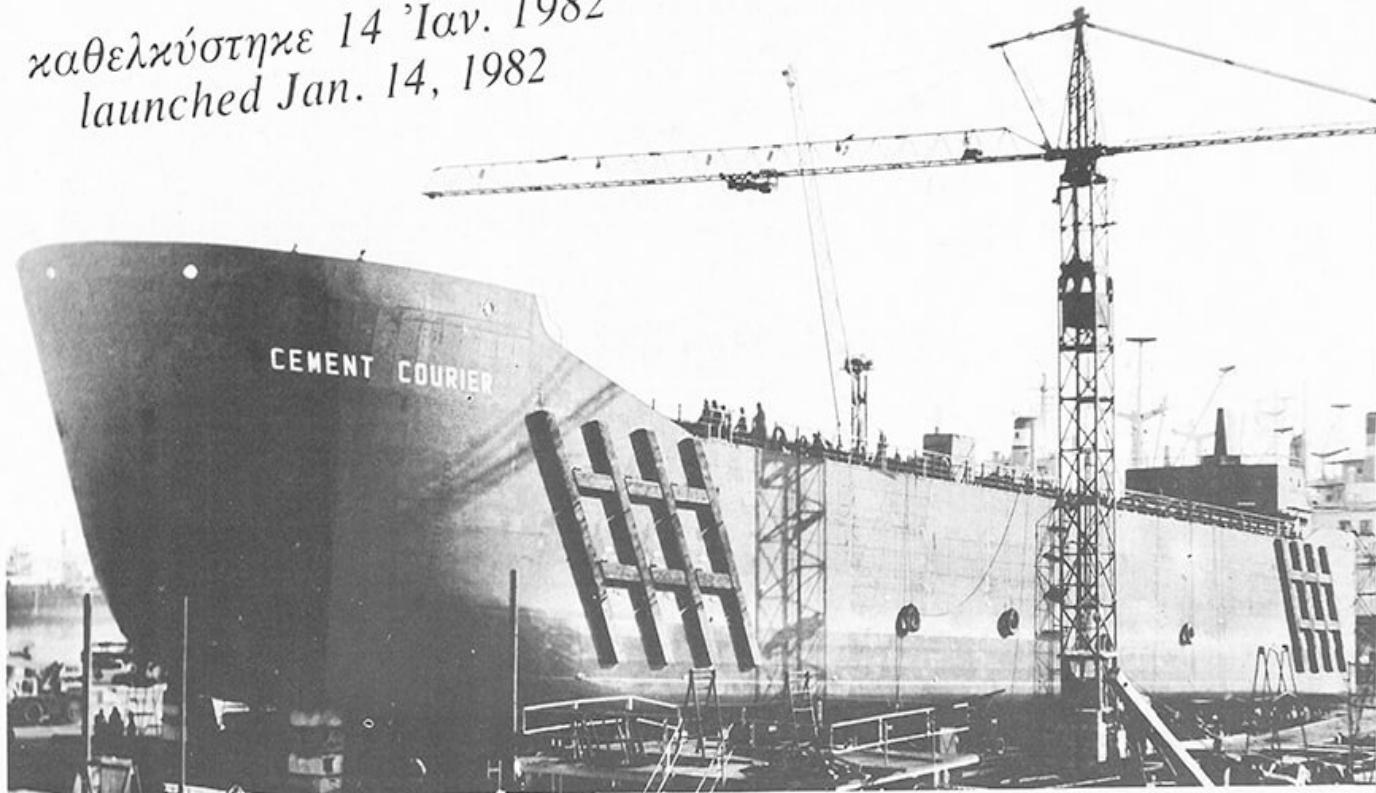
- Έχει ώφελιμο χωρού φορτίου 5.325 κ.μ. 7.500 τον. D.W. και
χοησιμοποιήθηκαν 1.250 τον. έλασμα - δλικό μήκος 96 μ. πλάτος 17 μ. και
δύθισμα (έμφορτη) 6 μ.

Oι νέες έγκαταστάσεις της ΝΑΥΣΙ έχουν έκταση 25.000 τ.μ. και διαθέτουν:
- Προβλήτα γιά μεθόδημη 4 μέσου μεγέθους σκαφών, κινητό γερανό κ.τ.λ.
- ναυπηγική κλίνη γιά νέες κατασκευές μήκους 100 μ.
- σχάρα ανέλκυσης σκαφών μέχρι 500 τον.
- μηχανολογικό και ήλεκτρολογικό τμήμα, σωληνουργείο, έλασματουργείο,
ξυλουργείο κ.τ.λ.

The barge "CEMENT COURIER" was built at the new ship building facilities
of NAFSI (formerly H.C.G.E.) for the "CHALKIS CEMENT" Company.
The loading capacity is 5.325 c.m., 7.500 tons D.W. (1.250 tons of steel were used
to build the vessel) — total length 96 m., width 17 m., draft - loaded 6 m.

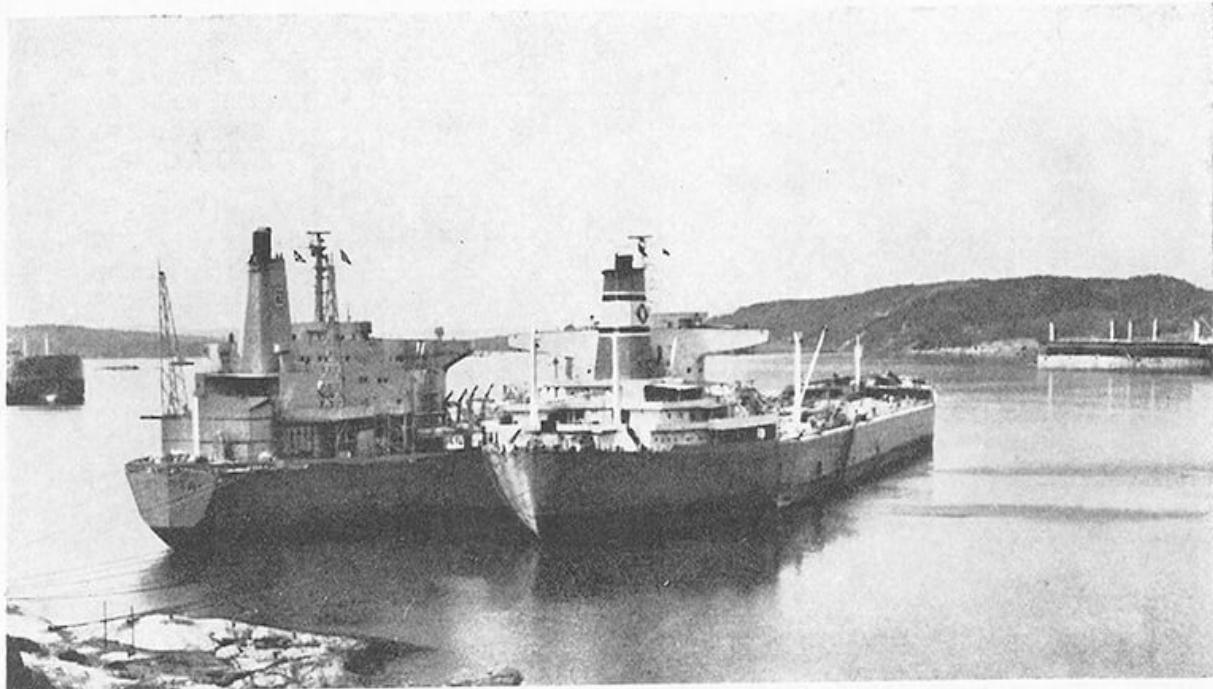
The new premises of NAFSI (formerly H.C.G.E.) extend to an area of
25.000 m² and include:
- pier for the berthing of 4 medium size vessels (pier is equipped with a
travelling crane)
- newly built slipway for new constructions of approximately 100 m. length
- slipway for hauling vessels up to a weight of 500 tons.
- covered spaces for machine, electrical, carpentry and piping departments,
plate-shop etc.

καθελκύστηκε 14 Ιαν. 1982
launched Jan. 14, 1982





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 αέρος εις τά βασικά μηχανήματα ούτως ώστε ή σχετική ύγρασία νά μην ύπερβαίνει τό δριον τών 50% RH, ή διάθρωσις τού χάλυβος έξουδετερούται. Τά έπιπλα και ό ηλεκτρικός έξοπλισμός προστατεύονται έπισης, διά της έξαλείφεως τής ύγρασίας.

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

ΑΦΥΓΡΑΝΣΙΣ MUNTERS ΣΗΜΑΙΝΕΙ:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

- Χαμηλή δαπάνη λειτουργίας.
- Όλιγάριθμον προσωπικόν έπι τού πλοίου.
- Μόνον ή γεννήτρια έπειγούσας άναγκης λειτουργεῖ.

ΑΠΟ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΑΠΟΨΕΩΣ

- Ύφηλός βαθμὸς ἀξιοπιστίας. Όλιγα κινητὰ στοιχεῖα.
- Καλῶς δεδοκιμασμένη μέθοδος. Πολυετής έμπειρία ἐκ παρομοίων έφαρμογῶν.

ΑΠΟ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΑΠΟΨΕΩΣ

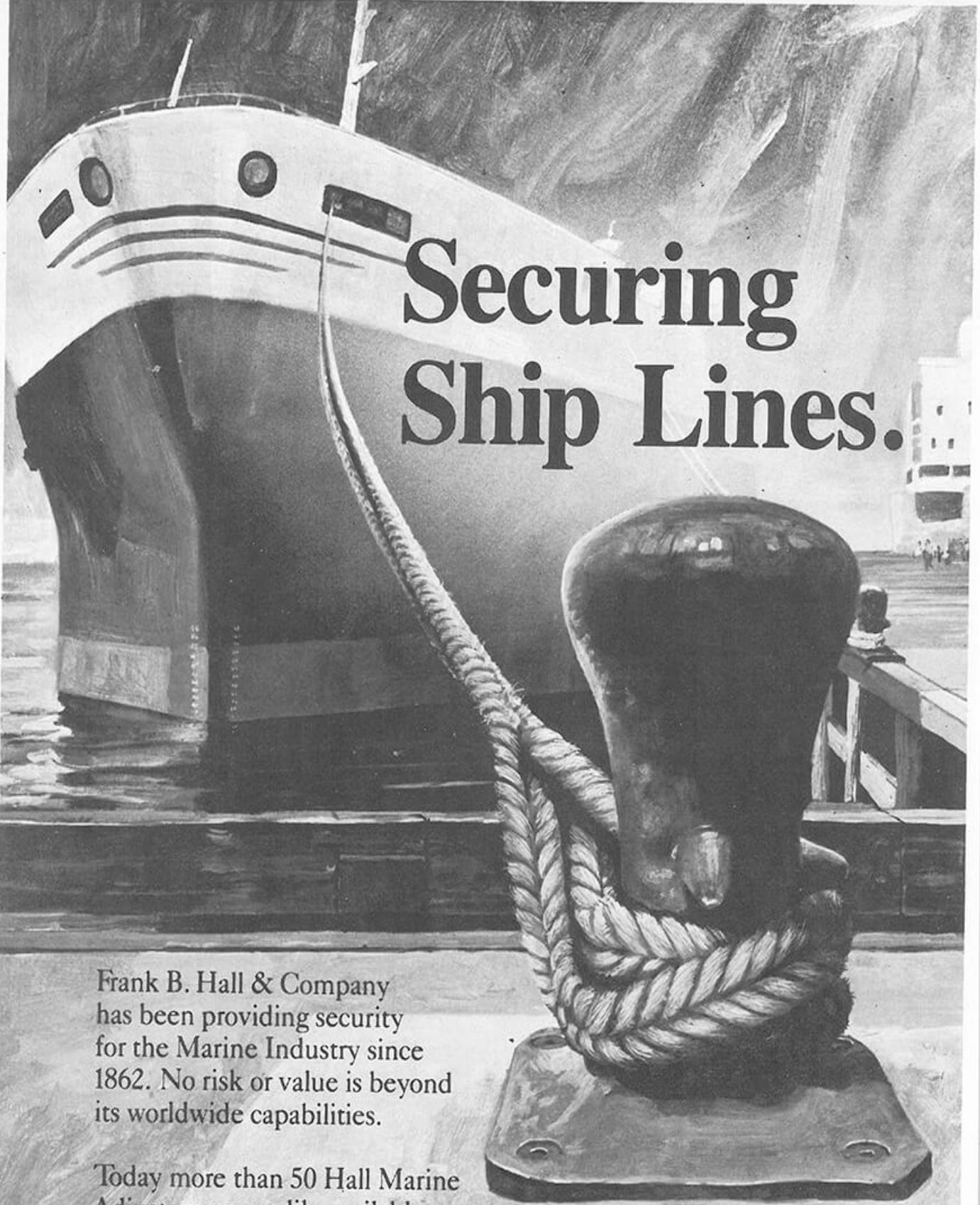
- Άπλή έγκαταστασίας.
- Αύτόματος ἔλεγχος διά της χρήσεως ύγροστάτου.
- Διαθεσιμότης ἀμεσος. Ο έξοπλισμός προστατεύεται εις τὸν χώρον τῆς έγκαταστάσεώς του.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:



ΨΥΚΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΟΣ Ε.Π.Ε

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



Securing Ship Lines.

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

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

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

