

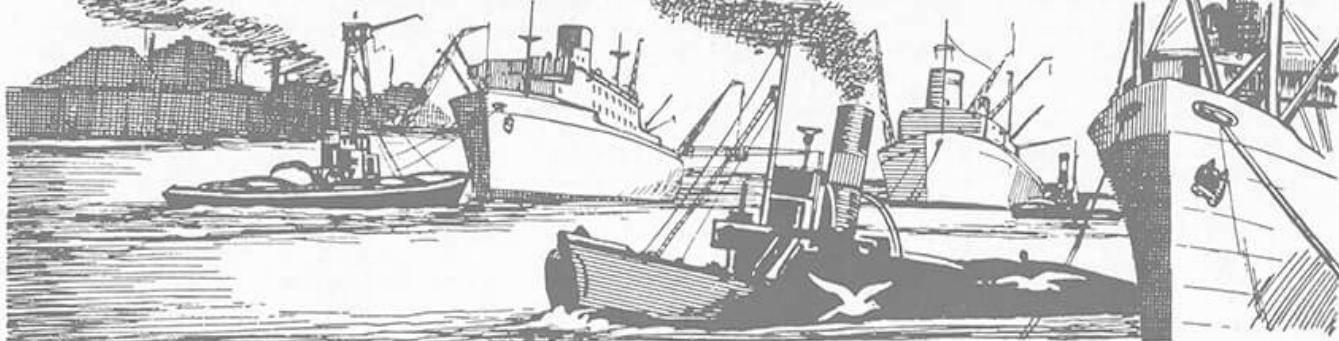
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1982

Αρ. Φύλλου 1125/884

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1125/884

15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1982

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Παράλληλες περιστάσεις

Νά προσέξουμε τά δόσα κατωτέρω άναφέρει ό Πρύτανις τής Έλληνικής Ναυτιλίας κ. Μανώλης Κουλουκούντης. Σπανίως ούτος άπασχολεί τήν δημοσιότητα. Πρέπει συνεπώς νά προσέξουμε ιδιαίτερα δόσα άναφέρει κατωτέρω:

Διά πρώτη φοράν εις τά χρονικά τών 'Αμερικανικών 'Εργατικών 'Οργανώσεων, κατά τάς διαπραγματεύσεις τής άνανεώσεως τών συμβάσεων μέ τάς μεγάλας έταιριας παραγωγής αυτοκινήτων, έσημειώθη περιπτωσης κατά τήν όποιαν ή έργατική όργανωσης δχι μόνον δέν ύπεβαλεν αιτήματα αύξησης τών άποδοχών, άλλα συνεφωνήθη παραχωρησις παρά τών έργατών μέρους τών άπολαυών των και προσωρινή παραίτησης τού δικαιωμάτος των μέ τόν συντελεστήν τής αύξησης τού κόστους τής ζωής.

"Όντως ή βιομηχανία τών αυτοκινήτων έννη Αμερική πάσχει δεινώς. "Οχι μόνον σοβαρώς έπληγη άπό τόν διεθνή και ιδια τόν ιαπωνικόν συναγωνισμόν ή πώλησης τών αυτοκινήτων τών όποιων μεγάλως ηγέηθη κατά τά τελευταία έτη, άλλα ή έπελθούσα οικονομική κρίσις τόσον έπηρέασε γενικώς τάς πωλήσεις ώστε αι τρεις μεγάλας έταιριας νά σημειώσουν άπωλειας δισεκατομμυρίων δολαρίων τόσον κατά τό παρελθόν ώς και τό τρέχον έτος.

Αι έν λόγω έταιρια εύρισκομεναι εις την άναγκην τής περισταλλογής έκλεισαν άριθμόν έργοστασίων παραγωγής και άπελυσαν πλέον τών 100 χιλιάδων έργατών, σοβαρώς έπιδεινώσαντες τό πρόβλημα τής άνεργιας έν τή χώρα.

'Αναγνωρίζουσα τό κρίσιμον τής καταστάσεως και άποφασισμένη νά σταματήση τό κακόν ή έργατική όργανωσης έδεχθη νά κάμη τάς παραχωρησιες, ύπεβαλε τήν συμφωνίαν εις τήν άλμελειαν και κατά μεγάλην πλειοψηφίαν έπετυχε τήν κύρωσιν τής.

"Ηλλαξε ούτω ή νοοτροπία τού έργατικού κόσμου. Κύριον μέλημά του έν οψει τής κρίσεως είναι ή διατήρησης τής έργασιας του και ή έπιδιωξις του προβλέπεται οτι θά πρεσβεύση εις τάς διαπραγματεύσεις μεταξύ τών έργατικών όργανώσεων και άλλων βιομηχανικών όργανισμών διά τήν άνανεωσιν τών συμβάσεων.

Παράλληλοι περιστάσεις ύπάρχουν σήμε-

νον, τόν όποιον όλοκληρος ο ναυτικός κόσμος, έφοπλισται και ναυτεργάται, διατρέχομεν νά ένημερώσουν τά μέλη των.

Δέν είναι ίσως έφικτόν νά άναθεωρηθή άμεσως ή σύμβασις, ούτε είναι αύτό τό όποιον προτείνων. Νομίζω όμως ότι είναι καθηκον των νά ειδοποιήσουν τά μέλη των διτί άμεσος άναγκη ύπάρχει τής έλαττώσεως τού κόστους τής διαχειρίσεως τού Έλληνικού πλοίου και τουλάχιστον νά συστήσουν μετριοπάθειαν εις τάς άπαιτήσεις των δια υπερωρίας και κατά τό δυνατόν τέλειαν άποφυγήν των.

Βεβαίως δέν είναι αύτό πού θά διορθώση τήν κατάστασιν. "Ολα τά κονδύλια τού ήμερησιου κόστους τής διαχειρίσεως τού Έλληνικού πλοίου πρέπει νά έξετασθούν από τούς ίδιοκτήτας και κάθε δυνατή οίκονομία νά έπιβληθή.

Ο καιρός τών παχέων άγελάδων παρήλθε. Έλπιζω αι ισχναί νά μή κρατήσουν τά Βιβλικά έπτα έτη. "Άλλως φοβούμαι ότι δεινώς θά πληγή ή Έλληνική Ναυτιλία, ή τόσον ζωτική διά τήν Έθνική Οικονομίαν. "Αν παύση νά είναι άποδοτική δέν θά ύπάρξουν κεφάλαια διαθέσιμα διά ναυτικάς έπενδυσεις, ούτε νέοι έφοπλισται νά προσέλθουν εις τήν Έφοπλιστικήν Έπιχειρησιν.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Μάρτιος, 1982

Τό δεκαπενθήμερον

‘Η άντιστροφη μέτρηση

‘Η μείωση στά μεγέθη τής Έλληνικής Ναυτιλίας πού έπισημάνθηκε άπό τόν περασμένο Δεκέμβριο συνεχίσθηκε και κατά τούς πρώτους μήνες τού τρέχοντος έτους μέ έντεινόμενο ρυθμό. Συγκεκριμένα, κατά τό πρώτο τρίμηνο τού 1982 οι έγγραφές στά έλληνικά νηολόγια περιορίσθηκαν σε 34 πλοία συνολικής χωρητικότητας 441.668 τον. γκρός, ένω οι διαγραφές ύπερα-

κοντίσθηκαν στά 116 πλοία χωρητικότητας 1.318.795 τόννων γκρός, γεγονός πού άποδεικνύει ότι κατά τή χρονική αύτή περίοδο ο ύπότο Έλληνική σημαία στόλος έμειώθη κατά 82 σε άριθμο πλοίων και κατά 877.127 τον. γκρός σε χωρητικότητα.

‘Η μείωση και τού άριθμού τών πλοίων και τής χωρητικότητας είναι ή μία διάσταση τού προβλήμα-

τος πού έμφανιζεται για πρώτη φορά τα τελευταία χρόνια. Ή δεύτερη, τελείως άγνωστη στους πολλούς, είναι ότι ένας άριθμός από τα νεοαγοραζόμενα πλοιά, ήσας τα περισσότερα, δέν άναζητούν την στέγη του έθνικου νηολογίου αλλά κατευθύνονται σε άλλα. Και ή τρίτη, ότι ένας έπισης άριθμός Έλλήνων έφοπλιστών σπεύδουν νά δημιουργήσουν γραφεία σέ χώρες της "Απω Ανατολής. Δέν είναι πολλοί, ή κίνηση ομώς είναι ένδεικτική και δείχνει τίς τάσεις πού ένδεχομένως θά έπικρατήσουν.

Έφθάσαμε, λοιπόν, στήν άντιστροφή μέτρηση: Γιά τό καλό του τόπου αυτού τό άπευχόμεθα αλλά δέν άρκουν οι δικές μας εύχες μόνον. Γιά νά σταματήσει ό κατήφορος χρειάζονται γενναίες άποφάσεις και γενναία μέτρα και από την Ναυτιλία και από τους ναυτικούς μέ έναν και μοναδικό στόχο. Νά άποκτήσει πάλι τό έλληνικό πλοιο από τό όποιο έζητήσαμε τά πάντα τήν άνταγωνιστικότητά του. Ιδού ή πρόκληση.

ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εύρεια παρουσίαση τών άποψεων τού Προέδρου τής Ε.Ε.Ε. κ. Αριστ. Καραγεώργη, δημοσιογράφων, κάνει ό διεθνής ναυτιλιακός τύπος.

Υπογραμμίζονται ιδιαίτερα τα τελικά συμπεράσματα τού κ. Καραγεώργη, σύμφωνα μέ τά όποια, μπροστά στή σημερινή κρίση τό πρώτο πράγμα πού πρέπει νά κάνει ή έλληνική Κυβέρνηση είναι νά λάβει τά άναγκαία μέτρα γιά νά διατηρήσει τή συναγωνιστική-

τα τού έλληνικού πλοίου. "Οχι μόνο ύπερασπίζοντας τήν έλευθερία τών θαλασσών στους διεθνείς οργανισμούς αλλά παίρνοντας συγχρόνως πρακτικά μέτρα ένισχυσεως και κυρίως ρυθμίζοντας απαξ διά παντός τό πρόβλημα τών Έλλήνων και ξένων ναυτικών επί τών έλληνικών πλοίων. Ήξε αλλού οι τραπέζες οφείλουν νά δείξουν κατανόηση τών δυσκολιών πού διέρχονται οι πελάτες τους Μιά άναλογη κατανόηση οφείλουν νά δείξουν έπισης τόσο τά Clubs σσο και διεξοδοί οι έπιχειρήσεις πού έλκουν σημαντικά άφελήματα από τήν έμπορική ναυτιλία.

●

ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ

Κατά τήν τελευταία έκθεση τού γνωστού οίκου Drewry, τό κόστος έπανδρωσεως τού πλοίου αυξήθηκε σημαντικά κατά τά τελευταία έτη, λόγω τής πιέσεως τού πληθωριστικού μισθολογίου και έφθασε νά διπλασιάσθει από τό 1973. Παραλήλως τό άνοιγμα μεταξύ εύθηνών και άκριβών σημαίων διευρύνθηκε τόσο πολύ, ώστε προστιθέμενο στή χαμηλή ναυλαγορά νά προκαλέσει τήν προσφυγή μεγάλου άριθμού φορτηγών πρός τίς ένες σημαίες.

Έκτος από τόν καθαρό μισθό, τό κόστος αυξάνουν οι διάφορες έπιβαρύνσεις όπως είναι οι υπερωρίες, τά έπιδόματα και οι άσφαλτικές είσοφορές. Κατά κανόνα στής εύρωπαικές χώρες οι άξιωματικοί πληρώνονται επί συνεχούς βάσεως, άσχετως ήν είναι ναυτολογημένοι ή όχι, ένω τά πληρώματα πληρώνονται μόνο γιά τό διάστημα τής ναυτολογησεώς τους. Σημαντική έπιβάρυνση δημιουργεί τό καθεστώς τών άμειβομένων άδειών, τό όποιο ύποχρεώνει τόν έφοπλιστή νά χρησιμοποιεί μεγαλύτερο άριθμο άξιωματικών κατά πλοίο. Ήξε αλλού έπειδη πολλοί άξιωματικοί, λόγω τού υψηλού φόρου είσοδηματος, άποφεύγουν τίς πολλές ύπερωρίες, προκαλείται αύξηση τού κόστους έκμεταλλεύσως.

Κατά κανόνα τά μισθολόγια συμφωνούνται μέ τά ναυτεργατικά σωματεία ή ορίζονται από τό κράτος τής σημαίας και διαφέρουν τόσο κατά κατηγορία πλοίων σσο και

κατά έθνικότητα τών μελών τού πληρώματος. Παρά τή δυσχέρεια τών άκριβών ύπολογισμών, ή σύγκριση τού ήμερησίου κόστους πλοίων ξηρού φορτίου τών 25.000 τον. d.w. μεταξύ πλοίων διαφόρων σημαίων, φέρει πρώτη τήν άμερικανική σημασία μέ πλήρωμα 25 ('Αμερικανών) και μέ ήμερησίου κόστος 5.745 δολαρίων. Δεύτερη τή Δ. Γερμανία μέ πλήρωμα 28 και κόστος 4.145 δολαρίων. Τρίτη τήν Όλλανδια μέ πλήρωμα 33 και κόστος 3.395 δολαρίων. Τέταρτη τή Νορβηγία μέ πλήρωμα 18 και κόστος 2.450 δολαρίων. Ήξε αλλού ή άντιστοιχη άναλογια μερικών σημαίων τής "Απω Ανατολής έχει ως έξης: Χόγκ - Κόγκ πλήρωμα 31 και κόστος 1520 δολαρίων. Σιγκαπούρη πλήρωμα 30 και κόστος 1.090 δολαρίων. Ίνδια πλήρωμα 48 και κόστος 980 δολαρίων.

●

ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Οι ναυτικές χώρες πού έχουν αύξημένο κόστος έκμεταλλεύσεως τού πλοίου, γιά νά έπιζησουν στή σημερινή άνταγωνιστική άγορά, είναι ύποχρεωμένες νά έφαρμόζουν καινούργιες μεθόδους όργανώσεως τής έργασίας τού πλοίου, ικανές νά ένισχυσουν τήν άποδοτικότητά του. Πρόκειται γιά έρευνες κεφαλαίωδους σημασίας, τίς όποιες, στήν άρχη τουλάχιστον, μόνο οι έταιρες μπορούν ν' άναλάβουν. Οι μέχρι σήμερα προσπάθειες έδειξαν δτι ο προσανατολισμός πρός τό πλήρωμα τών 18 άνδρων, στά μέσης ηρητικότητος σκάφη, είναι όρθος και έφαρμόσιμος, τόσο στά μπάλκερς σσο και στά κοντέινερς. Τίς μεγαλύτερες προόδους στόν τομέα αύτό πέτυχαν ή Ιαπωνία, ή Γερμανία, ή Όλλανδια, ή Νορβηγία και ή Έλλας.

Θά ήταν σφάλμα, μάλλον, νά νοιοσθεί δτι τό δλο θέμα περιορίζεται στή μείωση τής συνθέσεως τού προσωπικού τών πλοίων. Τό πρόβλημα είναι πολύ πιό έκτεταμένο και σύνθετο και άναφέρεται στήν έξευρεση μιᾶς άποτελεσματικότερης όργανώσεως τής συνολικής, ναυτικής και χερσαίας, έργασίας τού προσωπικού. Παραλήλως είναι άναγκη νά κατανοηθεί δτι κανένα σύστημα δέν μπορεί ν' άποδώσει χωρίς τήν πλήρη συνεργα-

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Ε Υ Χ Ο Ν Τ Α Ι

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΣ ΤΩΝ
ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΥΣ

ΚΑΛΟ ΠΑΣΧΑ

σία τού προσωπικού αύτού, τό όποιο συγχρόνως πρέπει νά πιστέψει ότι οι προτεινόμενες μεταβολές είναι άναγκαίες γιά νά διατηρηθεί ή ναυτιλιακή έπιχειρηση στήν όποια έργαζεται και προσφέρει και άπο τήν όποια ζει.

ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ

Θά έπεκταθούν, λοιπόν, και στόν ναυτεργατικό χώρο τά προβλεπόμενα άπο τό νομοσχέδιο γιά τόν συνδικαλισμό πού κατέθεσε στή Βουλή ό υπουργός 'Εργασίας μέ τήν διαμόρφωση, σύμφωνα μέ σχετική δήλωση τού κ. Γιώτα, ειδικών διατάξεων γιά τή λειτουργία και τήν οργάνωση τών ναυτεργατικών συνδικαλιστικών 'Ενώσεων ώστε νά άνταποκρίνονται στήν ιδιαιτερότητα τού χώρου.

'Άλλα ένω ό υπουργός 'Εργασίας κ. Κακλαμάνης συνδύασε τήν κατάθεση τού νομοσχέδιου του μέ έκκληση πρός τούς έργαζομένους νά αύξησουν μέ τήν συνειδητή συμμετοχή τους τήν παραγωγικότητα τής έπιχειρήσεως στήν όποια έργαζονται, ό κ. Γιώτας δέν έκαμε καμμιά σχετική μνεία στίς δηλώσεις του.

'Έν τούτοις, ή αύξηση τής παραγωγικότητας τών ναυτικών μας είναι σήμερα άναγκαία περισσότερο άπο κάθε άλλη φορά γιατί έτοι μόνο θά μπορέσουν νά διατηρήσουν τά κεκτημένα. Χρειάζεται προσφορά στό πλοιο γιά νά μπορεί νά άνταποδίδει. Αύτό περισσότερο άπο κάθε άλλου πρέπει νά τό γνωρίζουν καλύτερα οι ναυτικοί μας και άποτελεί κατά τήν άντιληψή μας ύποχρέωση τής Πολιτείας όχι μόνο νά τούς τό ύπενθυμιζει σέ κάθε εύκαιρια, ώστε νά είναι συνειδητή ή συμμετοχή κάθε έργαζομένου στήν άνάπτυξη τού τομέως πού ύπηρεται, άλλα και νά λαμβάνει τά άνάλογα μέτρα πού θά τείνουν πρός τήν κατεύθυνση αύτη.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Στά περισσότερα λιμνία τού κόσμου, ή έπικοινωνία τών πλοίων μέ τούς πράκτορες είναι ή άπλουστερη ύπόθεση. Δυστυχώς δέν συμβαίνει τό αύτό και στήν 'Ελλάδα όπου έχακολουσθούν νά υπάρχουν και νά έφαρμόζονται άπαρχαιωμένοι κανονισμοί, δημιουργήματα παρωχημένων και άνωμάλων έποχών.

Στήν Πύλο, λόγου χάρη, σύμφωνα μέ τόν κανονισμό λιμένος, δταν ένα πλοιο θέλει νά έπικοινωνήσει μέ τόν πράκτορά του πρέπει νά σφυρίζει, νά πάει στό σκάφος «λάντζα» γιά νά ρωτήσει τί θέλει και κατόπιν νά ύπάρχει η έπικοινωνία μέ τόν πράκτορα. Αύτά κατά τόν κανονισμό, και έπειδή ή έφαρμογή του είναι και χρονοβόρος και δαπανηρά — χωρίς κανένα σύνταστικό λόγο — χρησιμοποιείται ή δόδος τών παρακλήσεων, τήν όποια γνωρίζουμε δλοι, ένω τό άπλουστερο τών πραγμάτων θά ήτο ό έφοδιασμός τών ναυτικών παρακτόρων μέ VHF ώστε νά έχουν άμεση έπικοινωνία μέ τά πλοια. Σημειώνεται ότι η έπικοινωνία μέ τό VHF δέν δημιουργεί κανενός είδους έμπόδιο ούτε στή ναυσιπλοία, ούτε στίς άεροπορικές συγκοινωνίες, άλλωστε τό σύστημα αύτό χρησιμοποιείται παράνομα μέν άλλα άποτελεσματικά σέ άλλα λιμάνια, γεγονός πού είναι γνωστό και έπιτρέπεται σιωπηρώς.

Σημειώνεται ότι η σχετική άμοδιότητα άνήκει στό υπουργείο Συγκοινωνιών, τό όποιο είναι εύλογο νά μήν μπορεί νά άντιλ-

φθεί τήν σημασία πού έχει γιά τά πλοια ή εύχερής έποικοινωνία άνα πάσα στιγμή. Γι' αύτό πιστεύομε ότι ή άμοδιότητα αύτή πρέπει νά διαβιβασθεί στό υπουργείο Ναυτιλίας γιά νά δοθούν οι άπαιτούμενες άδειες και νά άποκτησουν δλοι οι πράκτορες VHF γιά τήν άμεση έπικοινωνία τους. Έκείνο πού δέν μπορεί νά συνεχισθεί είναι ή σημερινή άπαραδεκτη κατάσταση.

ΤΟ «ΛΙΜΝΑΖΟΝ» ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

'Αναφέρεται ότι τούς τελευταίους μήνες τό λεγόμενο «λιμνάζον» συνάλλαγμα περιορίσθηκε σέ 150 έκατομ. δολάρια άπο τό έπιπεδο τών 500 έκατομ. στό όποιο διετηρείτο σταθερά έπι πολύν καιρού. Και τό στοιχείο αύτό, ίπως και πολλά άλλα, άποκρύπτεται γιά νά μή δημιουργηθούν, ίπως άναφέρεται δυσμενείς έντυπωσεις.

Παρατηρείται ότι ή μείωση πού παρουσιάσεται τό «λιμνάζον» συνάλλαγμα οφείλεται σέ δυσμενείς έντυπωσεις πού προκάλεσαν στούς ένδιαφερομένους διάφοροι χειρισμοί άλλα και πληροφορίες γιά μελλοντικούς χειρισμούς. Και αύτές τίς έντυπωσεις έπρεπε νά προσέξουν και νά προλάβουν οι άρμοδοι και δχι τίς έντυπωσεις πού θά δημιουργηθούν έναν γνωστοποιηθεί ή μείωση και οι ίποιες άλλωστε δέν θά έχουν καμμία ούσιαστική σημασία, γιατί ή ζημία έχει ήδη γίνει και δέν νομίζομε ότι είναι δυνατόν νά έπανορθωθεί — έκτος φυσικά άν ύπάρχουν γενναία μέτρα.

ΘΑ ΠΛΗΓΕΙ Η ΥΠΟΔΟΜΗ

'Ένω γιά τίς καθαρά ναυτιλιακές έταιρίες δέν πρόκειται νά ισχύσουν οι δυσμενείς όροι πού προβλέπονται άπο τίς τροποποιήσεις τών νόμων 89 και 378, σύμφωνα μέ σχετικές κυβερνητικές δηλώσεις πρός τούς έκπροσώπους τού έφοπλισμού, καμμία μέριμνα δέν έληφθη γιά τό πλήθος τών άλλων έταιριών πού ύπάγονται στούς άνωτέρω νόμους και είναι άκριβώς έκεινες πού άποτελούν τήν ναυτιλιακή ύποδομή τού Πειραιώς.

Χαρακτηριστικό έπι τό προκειμένου είναι τό κατωτέρω τηλεγράφημα τού Σωματείου Ναυλομεσιτών πρός τήν Κυβέρνηση, τό όποιο προσυπογράφομε και ύποστηρίζουμε τό

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Κατά τήν συνεδρίασιν τής Βουλής τής 8 τρέχοντος, έψηφισθη τελικώς, ως έτροποποιηθή ύπό τής Γερουσίας, ό νόμος περί κυρώσεως τής συμβάσεως Δημοσίου και 'Εθνικής Άτμοπλοίας διά τήν έκτελεσιν τής γραμμής 'Ελλάδος — Βορ. Αμερικής.

— 'Η σημερινή δύναμις τής ναυτιλίας μας άνέρχεται είς 578 πλοία 1.513.434 τον. γκρός. 'Η δύναμις αυτή άποτελεί ρεκόρ, διότι διά πρώτην φοράν ή 'Ελληνική ναυτιλία έμφανίζεται άριθμούσα άνω τού ένος και ήμίσεος έκατομμυρίου τόννων γκρός δύναμιν.

— Οι έκ Πλέιτ ναύλοι έστημεσαν χθές άρκετήν βελτίωσιν, περιορισθείσαν όμως διά σκάφη μικράς χωρητικότητος και έτοιμα πρός φόρτωσιν, άτινα και σπανίζουν. ένω άπ' έναντιας αι τιμά διά σκάφη χωρητικότητος 7.000 τον. είναι χαμηλότεραι κυμαίνομεναι είς τά σελ. 17/- διά φορτώσεις 15-30 'Απριλίου και σελ. 17/3 διά φορτώσεις 1-15 Μαΐου. 'Ένδεικτική τών καλών τιμών διά μικρά σκάφη είναι ή ναύλωσις τού 'Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή' έκ Σάντα Φέ διά Σαίν Ναζέρ 19/3 ά.φ.

— Εις τούς κατάπλους τού πρώτου διμήνου τού έτους είς δλοις τούς λιμένας τής 'Αργεντινής, τήν πρώτην θέσιν κατέχει ή 'Αγγλική σημαία μέ 263 πλοία 921.821 τον. και τήν δευτέραν θέσιν ή 'Ελληνική σημαία μέ 44 πλοία 122.038 τόννων.

— Πλήρης είσετι μιάς οφυζούσης δράσεως είς ήλικιαν 50 έτών άπεθανε τήν 9ην 'Απριλίου έν Χίω, έπι τού άτμοπλοίου τού πατρός του, τού όποιου και ήτο πλοίαρχος, ο Κωνσταντίνος Γεωργ. Σαλιάρης.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 32/15.4.1932)

αίτημα πού διατυπώνεται γιά τήν έξαιρεσή τους, γιατί άλλιως φοβούμεθα ότι θά έρημώσει ο Πειραιάς μέ άνυπολόγιστες συνέπειες:

— Τό σωματείο Ναυλομεσιτών έπισημαίνει ότι τά μέλη του άπειλούνται μέ άφανισμό έν όψει τού συζητουμένου νομοσχεδίου περί κινήτρων και συγκεκριμένων τού τμήματος

SANTOS – RECIFE – RIO GRANDE-BRAZIL OLYMPIC FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA

SHIPCHANDLERS

Director: Capt. G. Perivolaris

MAIN OFFICE

Jose Ricardo 35-37
P.O.B. 264, SANTOS
TFN: 326643, 346041
25827, AOH: 682453
TELEX: 131224 APMA BR
CABLES: OLYMPIC SANTOS

BRANCH OFFICE

Rua Bom Jesus 172
4th Floor, suit 404/405
TFN: 2247956
CABLES: OLYMPIC RECIFE
RECIFE, Pernabuco

BRANCH OFFICE

Rua Pinto Lima 28
TFN: 24916
CABLES: OLYMPIC RIOGRANDE
RIO Grande, Rio Grande de Sul

PIRAEUS OFFICE

Olympic Forn. de navios
T. Melis
Kolokotroni 92
TFN: 4129314, AOH 4136730
TELEX: 21-2420 OLYM GR

LONDON REPRES.

Marine General Agencies
Peter Naoumoff
TLX: 8951430 C Penny

ALSO ATTENDING AT THE PORTS:

S. Sebastiao, Angra dos reis, Itajai, S. Francisco do sul, Maceio etc.

πού άφορά καθεστώς τών έταιρών πού έχουν γραφεία στήν 'Ελλάδα μέ τούς Α.Ν. 89/67 και 378/1968. Μετά έξουσηντων αύξησης τηλών ΟΤΕ και σχεδιαζομένη αύξηση ποσού έγγυησεων για την επιβίωση του κλάδου μας πού πολλά προσφέρει στήν 'Ελληνική Ναυτιλία και 'Εθνική Οικονομία μας ζητά με νά ληφθεί ειδική μέριμνα και προστεθεί αύτοτελής μεταβατική διάταξη πού νά όριζει ότι οι διατάξεις περί άναπτρασμάργης του υψους της έγγυητης επιστολής δέν έχουν έφαρμογή στις άλλοδαπές ναυλωμεσοτικές έταιριες πού είναι μέλη του σωματείου μεσοτών ναυτιλιακών συμβάσεων».

«ΣΤΕΙΛΤΕ ΜΑΣ ΞΕΝΟΥΣ»

Τό αίτημα αύτό διατυπώνεται μέ μεγαλύτερη συχνότητα τόν τελευταίο καιρό άπο τούς πλοιάρχους πρός τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις και πρέπει νά προσελκύσει τήν ίδιατερη προσοχή δύλων. Ιδίως θυμάς τού ύπουργείου και τών ναυτεργατικών όργανων, πού όφειλουν νά μελετήσουν χωρίς χρονοτριβή τί είναι έκεινο πού άναγκαζει τούς πλοιάρχους μας νά ζητούν ξένους και νά προχωρήσουν στην άμεση λήψη τών επιβαλλομένων μέτρων. Έπαναλαμβάνουμε, χωρίς τήν παραμικρή χρονοτριβή, γιατί ή καθημερινή πραγματικότητα δημιουργεί καταστάσεις πού δέν μπορούν μετά νά άνατραπούν εύκολα.

ΠΟΙΟΣ ΚΟΡΟΓΔΕΥΕΙ ΠΟΙΟΝ;

Αντιγράφομε άπο τό δελτίο ειδήσεων τού YEN:
«Πρόστιμο 800.000 δρχ. έπεβαλε τό Κεν-

τρικό Λιμεναρχείο 'Ελευσίνας στόν ύπευθυνό τών Διυλιστηρίων 'Ασπροπόρου Α.Ε. γιά ρύπανση τής θάλασσας μέ μαζούτ».

'Εάν τό πρόστιμο αύτό δέν τό πληρώσει ό ύπευθυνος τών Διυλιστηρίων άπο τήν τοέπι του — και φυσικά δέν θά τό πληρώσει — τότε πρόκειται γιά καθαρή κοροϊδία, έπειδή τό Δημόσιο θά δώσει μέ τό ένα χέρι (τά Διυλιστήρια 'Ασπροπόρου είναι κρατικά) και θά είσπραξει μέ τό άλλο. Ποιός κοροϊδεύει ποιόν:

ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΑΠΕΡΓΙΑΣ;

'Ετέθη ύπ' όψει μας ένα έγγραφο τής διοίκησεως τής ΠΕΜΕΝ πρός τόν ύπουργό Ναυτιλίας και τά πολιτικά κόμματα, που κοινοποιήθηκε και πρός τά μέλη τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, μέ τό όποιο γίνεται έμφανεστατα αντιληπτό ότι προετοιμάζεται τό έδαφος γιά άπεργια.

'Επειδή ώς πρόσχημα λαμβάνεται τό ζήτημα τών συναντήσεων τών διοικήσεων τής ΠΕΜΕΝ και τής Ε.Ε.Ε. γιά τό θέμα τής συλλογικής συμβάσεως τών μηχανικών, είναι νομίζομε εύκαιρια νά διατυπωθούν μερικές σκέψεις που δέν άπευθυνονται στήν διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ άλλα στούς ίδιους τούς μηχανικούς. Η έκαστοτε διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ έπι πολλά και συνεχή χρόνια άρνεται γιά διάφορους λόγους τήν ύπογραφή τής συλλογικής συμβάσεως, ή όποια θυμάς έφαρμόζεται και γιά τούς μηχανικούς. 'Έτσι ή έκαστοτε διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ κεραυνοβολεί έκ τού άσφαλούς τούς πάντες, έμφανιζεται σάν ή μόνη πού άγωνιζεται γιά τά συμφέροντα δχι μόνον τών μηχανικών άλλα δλων τών ναυτικών και ό χορός καλά κρατεῖ. Μέ μία θυμάς

ούσιωδή και σημαντική διαφορά. Δυστυχώς τώρα τά πράγματα άλλαξαν, ή κατάσταση δέν είναι καθόλου ρόδινη — αύτό τό γνωρίζουν καλύτερα άπο τή διοίκησή τους οι μηχανικοί πού προσέρχονται νά ναυτολογηθούν — και κανείς δέν είναι σέ θέση νά προβλέψει ποιά θά είναι ή πορεία τής Ναυτιλίας μας. Γι' αύτό έπιβάλλεται ή μεγαλύτερη δυνατή προσοχή άπο δλους τούς ναυτικούς μας και όχι μόνον άπο τούς μηχανικούς. Μιά άπεργια μέ οποιδήποτε πρόσχημα θά είναι καταστρεπτική και γιά τούς ναυτικούς μας, και γιά τόν τόπο γενικότερα.

• 'Η διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ σέ πρόσφατη συγκέντρωση μηχανικών στόν Πειραιά έπανελαβε τήν άποψή της ότι ή άνεργια τών ναυτικών είναι τεχνητή, δημιούργημα τών έφοπλιστών, οι όποιοι μέ τόν τρόπο αύτόν έπιχειρούν, κατά τήν διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ, νά «τρομοκρατήσουν» τούς ναυτικούς μας και νά μήν διεκδικούν τά αίτηματά των. Και έκαλεσε τούς μηχανικούς πού είναι ναυτολογημένοι νά άπολύονται μόλις συμπληρώνουν τόν άπαιτούμενο χρόνο ύπηρεσίας ώστε νά άναλαμβάνουν έργασια οι συνάδελφοι τους πού είναι άνεργοι. Ποιός θυμάς άδηγησε στήν κατάσταση αύτή, δηλαδή νά παρατείνουν τόν χρόνο τής ναυτολογησώντων οι ύπηρης άνεργια. Ποιός εύθυνεται, λοιπόν, πού οι ναυτικοί παρατείνουν τήν ναυτολόγησή τους; 'Όχι βεβαίως οι έφοπλισταί οι όποιοι προσπαθούντες νά διατηρήσουν τά πληρώματά τους μέ τήν έκ περιτροπής ναυτολόγησή τους συναντούν δυσκολίες δταν ζητούν τήν άπόλυτη τών ηδη ναυτολογημένων.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΙΑΤΡΙΚΗ

Σέ πρόσφατη άνακοίνωσή του Γάλλος υγειονομικός έπιθεωρητής άνέλυσε τή θέση τής σημερινής ναυτικής ιατρικής στή σημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα, κατά τήν όποια 2 περίπου έκατομμύρια άνθρωπων εύρισκονται συνεχώς στή θάλασσα.

Γιά τήν ύγεια αύτών τών άνθρωπων, τό υγάχρονο πλοίο διαθέτει έναν τυπικά ύπευθυνο άξιωματικό, ένα έγχειριδιο ιατρικού άδηγού, ένα φαρμακείο και τήν τηλεπικοινωνιακή καθοδήγηση. Μολονότι δλα αύτά συνιστούν ύπολογίσιμη πρόσδο ού σε σχέση μέ τό παρελθόν, πρέπει νά θεωρήσουμε βέβαιο ότι ή ύπαρξη τού έξειδικευμένου ναυτικού ιατρού είναι σήμερα άναγκασια γιά τήν άντιμη πώποιση τών ειδικών προβλημάτων τού συγχρόνου θαλασσίου περιβάλλοντος. Μία βεβαίως είναι ή ιατρική και ή ύγειεινή τού άνθρωπου, άλλα δέν έφαρμόζεται πάντοτε κατά όμοιόμορφο τρόπο. Γιατί είναι βέβαιο πώς δέν θά φροντίσουμε κατά τόν ίδιο τρόπο, ούτε κατά τούς ίδιους σωματικούς και ψυχολογικούς λόγους, έναν έπαρχιακό συμβούλαιογράφο και ήνα μηχανικό δεξαμενοπλοίου, μία γηραιά κυρία μεσογειακής καταγωγής, και ήνα ναύτη πυρηνοκινήτου ύποβρυχιού.

"Όλα αύτα γίνονται άκομη δυσκολότερα δταν πρόκειται νά νά ναυτικό πού άρρωσταίνει σέ έναν χώρα. Αν δέν ύπάρχει ναυτική ύγειονομική ύπηρεσία θά βρεθεί στήν άναγκη νά προσφύγει σέ χερυαία ιατρεία, οπου θά έπιληφθούν άνθρωποι χωρίς καμμία πείρα τού πλοίου και τού θαλασσίου περιβάλλοντος.



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:

TONIO COLON

TELEX:

From U.S.A.: 368-8572

From Others: 379-8572

TELEPHONE:

Colon 45-0127

45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 443

Colon, R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

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

24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

Για τούς λόγους αύτούς, κατέληξε ό Γάλλος έπιθεωρητής, ή ναυτική ιατρική έξακολουθεῖ νά είναι κεφαλαιώδους σημασίας γιά τό σύνολο τών ναυτικών δύο τού κόσμου.

ΟΥΤΕ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ, ΟΥΤΕ ΠΛΟΙΑ

Αναλύοντας τήν κατάσταση τών σοβιετικών εισαγωγών τό Λόγδες - Σιππίγκ - Έκονομιστ, παρατηρεῖ ότι από τό 1979 ή Ρωσία δέν μπόρεσε νά φθάσει τούς στόχους τού πενταετούς προγράμματος και υποχρέωνται νά εισάγει 30-43 έκατομτά τόννους δημητριακών κάθε χρόνο, από τήν Αμερική, τήν Αργεντινή, τόν Κάναδα και τήν Αυστραλία.

Αύτά είναι γνωστά. Έκείνο πού δέν φαίνεται τόσο γνωστό είναι ότι έπειδή τό πολύ ψηλό έπιπεδό τών εισαγωγών δέν είχε «έπισημως» προβλεφθεί, τά προγράμματα άναπτυξεως τού έμπορικού στόλου παρέλειψαν νά προβλέψουν τή ναυπηγήστη τών άναγκαιων σκαφών γιά τή μεταφορά τών από μεγάλης άποστάσεως εισαγωγών. Σήμερα ό φοιτεικός στόλος δέν περιλαμβάνει παρά 36 μέσου τοννάς σκάφη κατάλληλα γιά μεταφορές μεγάλων άποστάσεων. Γι' αύτό και προσέφυγε σε ναυλώσεις ξένων πλοιών πού συνέβαλαν σημαντικά στήν ύψωση τών ναύλων. Έφετος ή Ρωσία θά άναγκασθεῖ και πάλι νά χρησιμοποιήσει πλοιά τών Δυτικών χωρών γιά νά μεταφέρει τίς εισαγωγές τής. Τό 1980 πού έγινε ή μερική άπαγόρευση έξαγωγής άμερικανικών σιτηρών πρός τή Σοβιετική Ένωση, τό 31% τών μεταφορών μεταξύ Αργεντινής και Μαύρης Θαλάσσης πραγματοποιήθηκαν μέ πλοιά σημαιών εύκαιριας, ανήκοντας σε άμερικανικές έταιριες. Πάντως ή συμπετοχή τής Έλληνικής ναυτιλίας ύπήρξε ίδιατέρως σημαντική, πράγμα τό όποιο δικαιολογεῖ τήν άρνηση τής Έλλάδος νά καταδικάσει τήν κήρυξη τού στρατιωτικού νόμου στήν Πολωνία. Άλλα αύτό - καταλήγει ο Έκονομιστ - είναι μία άλλη ιστορία.

Ο ΜΟΝΟΣ ΤΡΟΠΟΣ

Τό διάλυση τών πλοιών άποτελεί τό μόνο άποτελεσματικό μέσο γιά τόν περιορισμό τού σημειρινού πλεονάζοντος τοννάς στά δεξαμενόπλοια. Αύτά έδηλωσεν ό γνωστός μεγαλεοπλοιστής Πάο, μέ τήν ίδιότητά του ως Προέδρου τής Ίντερτάνκο.

Είναι φυσικό νά διστάζει ό κάθε έφοπλιστής νά διαλύσει τά πλοιά του, άλλα πρέπει

νά καταλάβει ότι δέν υπάρχει άλλο μέτρο γιά νά άποκατασταθεί ή ισορροπία στήν άγορά, ή όποια ύποφέρει σήμερα από ένα πλεόνασμα 80 περίπου έκατομμυρίων τόννων. Η διάλυση θά πρέπει νά άρχισει από τά παλαιά πλοιά και ίδιατέρως από έκεινα πού δέν διαθέτουν άποδοτικές μηχανές προώσεως.

Τό Ίντερτάνκο ύποστηριξε ένθερμα τίς προσπάθειες τού IMCO και τών άλλων Όργανων γιά τή βελτίωση τών δρων άσφαλειας και τήν παρεμπόδιση τής ρυπάνσεως τής θαλάσσης. Ένεθέρρυνε έπισης τά μέλη της νά συμμορφωθούν στά νέα διεθνή έπιπέδα άσφαλειας. Γιατί πιστεύει ότι άσφαλεια και ναυλαγόρα συμβαδίζουν. Και ότι δταν τά παλαιά άσυμφορα πλοιά άποσυρθούν και διαλυθούν, τά άπομένοντα ίκανά δεξαμενόπλοια θά μπορέσουν και πάλι νά γίνουν άποδοτικά και συμφέροντα.

ΠΟΥ ΠΑΜΕ:

Έτεθησαν ύπ' όφει μία διαπίστωση και τρία περιστατικά, πού δυστυχώς δέν είναι τά μοναδικά, τά όποια δημως δίνουν μία εικόνα τού τί συμβαίνει στά πλοιά.

Τό διαπίστωση άναφέρεται στό θέμα τής τροφοδοσίας γιά τήν όποια τόσα άσύστολα λέγονται και γράφονται. Άπο ειδική έρευνα προέκυψε, λοιπόν, ότι μόνο τό ένα τρίτο από τά διατιθέμενα γιά τήν τροφοδοσία άναλισκεται. Τό 70% πετιέται στό μπουγιέλο.

Τά περιστατικά είναι ποικίλα και ένδεικτικά:

«Ένας ύποπλοιαρχος — και δέν είναι ό μόνος — έχρεων στούς άλλοδαπού ναυτικούς περισσότερες ύπερωρίες από άσες πραγματοποιούσαν μέ άποτέλεσμα οι ξένοι νά δημιουργούν συνεχή έπεισδοια μέ τόν πλοιαρχο και τελικά κατέφυγαν και στήν πλοιοκτήτρια έταιρια ύποστηριζοντας ότι ο πλοιαρχος τούς άδικει συστηματικά έπειδή δέν άποδεχεται τίς έπι πλέον ώρες πού έχρεων ό ύποπλοιαρχος.

• «Ένα Έλληνικό πλοιο έτεθη έκτος μίας άποδοτικότητας χρονοναυλώσεως γιατί από άμελεια τό σκάφος προσάραξε και γιά τίς έπισκευές χρειάσθηκε περισσότερος χρόνος από τόν προβλεπόμενο άπο τό ναυλοσύμφωνο. Φυσικά οι ναυλωτές έπωφελήθηκαν από τό γεγονός αύτό και «έσπασαν» τό ναυλοσύμφωνο δεδομένου ότι μέ τήν κατάσταση πού έπικρατει μπορούν νά ναυλώσουν παρόμοιο σκάφος μέ τό ένα τρίτο τού ναύλου πού κατέβαλαν.

• Μία άμαδα ναυτικών πού άπολυθηκαν λόγω πωλήσεως τού πλοίου γιά διάλυση, μετά τόν έπαναπατρισμό τους συνάντησαν μία προσωρινή άδυναμία τής πλοιοκτήτριας έταιριας νά τούς έξοφλήσει. Σέ άπαντηση δέ συστάσεων τού προσωπικού τής έπιχειρήσεως νά κάνουν λίγη ύπομονή, άπαντησαν ότι τούς ένδιεφερε περισσότερο νά κλείσουν στή φυλακή τόν πλοιοκτήτη γιά τήν προσωρινή άδυναμία του νά τούς έξοφλήσει παρά νά εισπράδουν τά άφειλόμενα...

Τά συμπεράσματα και από τή διαπίστωση και από τά περιστατικά άνηκουν στό ύπουργειο και στούς ίδιους τούς ναυτικούς μας (όταν άναφερόμεθα σε ναυτικούς έννοούμε τούς πραγματικούς ναυτικούς και όχι τούς περιστασιακούς, αύτούς δηλαδή πού είναι και θά έξακολουθήσουν νά είναι ναυτικοί). Έμεις μία διαπίστωση θά κάνουμε: Έζητήσαμε τά πάντα από τό πλοίο πού έξασφάλισε τήν εύημερία και όχι μόνο γιά τούς δικούς μας ναυτικούς άλλα και γιά τούς ένους, αύτούς στούς όποιους κατέφυγε άναγκαστικά έλλειψει Έλληνων, χωρίς παράλληλα νά έπιδιωχθεί ή έπιβαλλομένη αυξηση τής παραγωγικότητας, τό νοικοκύρεμα, ή φροντίδα και ή άγαπη γιά τήν μονάδα αύτή άποδοτικής άπασχολήσεως μέ άποτέλεσμα νά ύπάρχουν ζημιές, άβαριες και σπατάλες πού άλλοτες ήταν άγνωστες. Και φοβούμεθα ότι τό τιμημα αύτών τών παραλείψεων μας θά είναι βαρύτατο, όχι μόνον γιά τούς ναυτικούς μας άλλα και γιά τό τόπο γενικότερα.

Γνωρίζουμε έκ προσιμίου ότι οι σκέψεις μας αύτές θά θεωρηθούν άπο τούς έπαγγελματίες «προστάτες» τών ναυτικών μας σάν προσπάθεια άπειλης και έκφοβισμού γιά νά παύσουν δήθεν τούς διεκδικητικούς άγωνες τους κλπ., όπως έπαναλαμβάνουν στήσι συνθηματολογικές και χωρίς έπιχειρήματα έξορμήσεις τους. Δηλώνομε, όμως, κατηγορηματικά ότι δέν μάς ένδιαφέρει ή γνώμη τους. Έκείνο πού ένδιαφέρει μόνον τά «Ναυτικά Χρονικά» είναι ή υπαρξη τής Ναυτιλίας μας γιά νά μπορούν νά εύρισκουν άποδοτική άπασχοληση οι ναυτικοί μας και γιά νά έπωφελείται γενικότερα ο τόπος από τήν έν γένει νόραστηριότητα της.

56.076 Η ΑΝΩΤΑΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ

Τό Δ.Σ. τού NAT άποφάσισε τήν αύξηση τών συντάξεων κατά 18% άναδρομικώς από τήν 1.10.81 και έτσι ή άνωτάπι σύνταξη πού χορηγεί τό «Ιδρυμα διαμορφώνεται πλέον

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

στις 56.076 δραχμές, ένώ ή κατωτάτη στις 13.000 δρχ. Πιστεύεται ότι μετά τήν ύπογραφή και τής συμβάσεως των Α' πλοιάρχων θά γίνει και μία διορθωτική αύξηση γύρω στό 1%, όποτε η συνολική αύξηση που θα λάβουν οι συνταξιούχοι θά φθάσει τά 19%. Η άποφαση τελεί ύπο την έγκριση των άμροδίων ύπουργών.

Η ΕΞΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Θέλουμε νά ελπίζουμε ότι αύτή τή δορά τό ύπουργειο θά υιοθετήσει τήν άποφαση τού Δ.Σ. τού ΝΑΤ βάσει τής όποιας θά έπιτρέπεται σέ όλους τούς ναυτικούς μας νά ξέαγοράζουν τήν ύπηρεσια τους που πραγματοποιούν σέ πλοια μέ ζένες σημαίες μή συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ. Υπενθυμίζουμε ότι και παλαιότερα τό Δ.Σ. τού ΝΑΤ είχε λάβει παρομοία άποφαση, άλλα τό ύπουργειο γιά λόγους που αύτό γνωρίζει, είχε έπιτρέψει τήν ξεαγορά μόνον γιά τούς πλοιάρχους. Μέ τήν εύκαιρια συνιστούμε νά ξέταζονται σέ βάθος δλες οι παράμετροι κάθε προβλήματος πρό τής λήψεως άποφασεων ώστε νά μήν τρέχουμε έκ τών ύστερων νά διορθώνουμε τά κακώς κείμενα.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΝ ΟΙ 52!

Πρωτοφανή πράγματα συμβαίνουν στόν χώρο τού ναυτεργατικού συνδικαλισμού ύπο τήν πίεση τών συνθηματολογικών διακηρύξεων διαφόρων παρατάξεων. Στή γενική συνέλευση τής Ένωσεως Ναυτών, στήν όποια παρευρίσκοντο λιγότερα από 60 άτομα, άποφασίσθηκε από τούς 52 ή 53 — δέν έγνωσθη αόκριβής άριθμος τους — ή κάθοδος τού κλάδου σέ απεργιακό άγωνα. Δηλαδή, αυτά τά 52 ή 53 άτομα θέλουν νά καθορίσουν τίς τύχες ένός άλοκληρου έπαγγελματικού κλάδου και αύτό προβάλλεται από παρατάξιακά έντυπα σάν μεγάλη έπιτυχια.

• Μέ άποφαση τού Πρωτοδικείου Πειραιώς διορίσθηκε προσωρινή διοίκηση στόν Σύνδεσμο 'Ηλεκτρολόγων. Είναι χαρακτηριστικό ότι τήν προσωρινή διοίκηση μοιράθηκαν δύο παρατάξεις ένων ή έκλεγεισαν άπο άρχαιρεσίες διοίκηση δέν άντιπροσωπεύεται καθόλου... Ή διορισθείσα διοίκηση αποτελείται από τούς κ.κ. Φώτη Παπαδόπουλο, πρόδρο, Στ. Χατζηδημητρίου, γενικό γραμματέα, Δ. Βλαχομήτρου, ταμία και Δ. Ανδρεαδάκη, Εύαγ. Βρένια, Σ. Καλύμνιο, Ν. Κούβαρη, Γ. Παππή και Παντ. Σωτηρόπουλο, συμβούλους.

ΟΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ

Γράφαμε στό προηγούμενο τεύχος γιά τήν στατιστική τών παγκοσμίων άπωλειών κατά τό 1980. Συμπληρωματικά σημειώνουμε και τίς άκολουθες λεπτομέρειες:

Ός πρός τίς σημαίες πρωτη έρχεται ή 'Ι-σπανία μέ ποσοστό 1,70 σέ σχέση μέ τό συνολικό τοννά τού στόλου της, ζεπτείται ή 'Ελλάς μέ ποσοστό 0,83 και άκολουθον ή Λιβύεια, ή Παναμάς, ή Ιταλία και ή Αγγλία. Σέ άριθμό άπολεσθέντων πλοιών πρώτες έρχονται μέ 46 πλοια ή 'Ισπανία και ή Παναμάς, ή 'Ελλάς μέ 39, οι ΗΠΑ μέ 27 και ή Κορέα μέ 21. Ένω σέ τοννά προηγείται ή Λιβύεια μέ 516.000 τόννους γκρός και άκολουθει ή 'Ελλάς μέ 327.000, ή Παναμάς μέ 142.000, ή 'Ι-σπανία μέ 138.000, ή Κορέα μέ 127.000 και ή Αγγλία μέ 110.000 τον. γκρός.

Σημειώνουμε τέλος ότι τά μεγαλύτερα πλοιά που χάθηκαν ήταν: τό ισπανικό φορτηγό «Χερνάν Κορτέζ» 147.000 τον. γκρός (βύ-

θισις), τό ισπανικό δεξαμενόπλοιο «Μαρία 'Αλεξάνδρα» 122.000 τον. γκρός (πυρκαγιά), τό λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Ενερτζου Κονσεντρέισιον» 99.000 τον. γκρός (ναυάγιο) και τό άγγλικό ΟΒΟ «Ντέρμπιμοσάιρ» 92.000 τον. γκρός (έξαφάνιση).

ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Τήν έπιτροπή έλληνικότητας τού ύπουργειού άνεγγνώρισε σάν έλληνικά τά όχηματα γιαγά «'Ελλάς» και «Συρία» τής γραμμής Βόλλου — Συρίας. Τήν άναγγνώριση αύτή έγινε έπειτα από τή γνωμοδότηση τής έπιτροπής έλληνικότητας τής Ένωσεως 'Έλλήνων 'Εφοπλιστών ότι οι πλοιοκτήτριες έταιρεις τών δύο πλοίων καλύπτουν κατά πλειοψηφία έλληνικά συμφέροντα. Γιά τήν ιστορία άναφερομε ότι τά διοικητικά συμβούλια τών δύο έταιριών άποτελούνται έκ τών κ.κ. Κυρ. Φραγκούλη, προέδρου, Τρ. Κουταλίδη, άντιπρος δρου και Κων. Μπονιφάτη, Ντάν "Ολσεν και Ν. Νόμιμαν συμβούλων. Σημειώνεται ότι οι κ.κ. Τρ. Κουταλίδης και Κων. Μπονιφάτης είναι πληρεξόδιοι διηγόμενοι τής ΣΤΕΝΑ ΛΑ'ΙΝ, ο κ. Ντάν "Ολσεν υίος τού ίδρυτου τής έταιριας αύτής και διευθύνων σύμβουλος της και ή κ. Νόμιμαν, οικονομικός διευθυντής τού συγκροτήματος τής ΣΤΕΝΑ ΛΑ'ΙΝ.

Τά δύο σκάφη μετασκευασθήκαν πρόσφατα στά ναυπηγεία τής Χάπαγκ Λόυντ στό Μπρεμερχάφεν τής Δυτικής Γερμανίας γιά νά αύξηθει ή μεταφορική τους ίκανότητα. Συγκεκριμένα, σέ κάθε σκάφος προσετέθη ένα τημά μήκους 33,60 μέτρων και ή ζηλη έργασία έπερατωθή σέ χρόνο 30 και 28 ημερών άντιστοιχα γιά κάθε σκάφος. Μέ τήν εύκαιρια τής έπιμηκύνσεως αύτής, τό έχηματα γιγάντη «'Ελλάς» κατέπλευσε στόν Πειραιά.

ΥΔΡΟΓΡΑΦΙΚΑ

Συνέρχεται στό Μονακό τό τρίτο δεκαήμερο τού 'Απριλίου, ή 12η Διεθνής 'Υδρογραφική Διάσκεψη, κατά τήν όποια θ' άντιπροσωπεύθηκεν 50 κράτη πού διαθέτουν δική τους ήδρογραφική ύπηρεσία.

Τήν πρώτη ήδρογραφική διάσκεψη συνήλθε στήν Ούσαγκτον τό 1899, ή δευτέρα στήν Πετρούπολη τό 1912 και ή τρίτη στό Λονδίνο τό 1919, όποτε και δημιουργήθηκε τό Διεθνές 'Υδρογραφικό Γραφείο, τό όποιο μέ τήν προσφορά τού Πριγκίπα 'Αλβέρτου τού του ήδη Μονακό, μπόρεσε νά έγκατασταθεί μονίμως έκει και νά συνεχίση τό πολύτιμο έργο τού γιά τήν προστασία τών ναυτικών ήδου τού κόσμου.

Έκτός από τούς άντιπροσωπούς τών 50 κρατών, στή διάσκεψη θά παραστούν και έκπρόσωποι διαφόρων σχετικών όργανώσεων, όπως τού IMCO, τής Παγκοσμίου Μετεωρολογικής Όργανώσεως, τής Διεθνούς Γεωμετρικής Όμοσπονδίας, τής Διεθνούς Χαρτογραφικής Ένωσεως, τής Διεθνούς Χαρτογραφικής Ένωσεως, τού 'Οκεανογραφικού Ινστιτούτου κ.λ.π. κ.λ.π. Έξ αδλου κατά τή διάρκεια τής διάσκεψεως θά γίνει έκθεση ήδρογραφικού, ωκεανογραφικού και μετεωρολογικού ύλικου, όπου 40 έταιρίες θά έπειδείσουν τά πλέον σύγχρονα μέσα ναυτικού έξοπλισμού, όπως είναι τά δρυγανα προσδιορισμού στίγματος, βυθόμετρα, ήχομέτρα, ένδεικτες παλιρροιών και ρευμάτων, αύτόματα συστήματα παραγωγής ναυτικών χαρτών, σύγχρονα συστήματα μεταδόσεως άγγελών πρός τούς ναυτιλόμενους και πολλά άλλα.

Μέ αφορμή τό σχόλιο μας γιά τά νέα σύγχρονα ιστιοφόρα, φίλος τής στήλης μας, γράφει γιά νά μάς πει ότι τό μεγαλύτερο πρόβλημά τους θά είναι ίσως ή έλλειψη ναυτικών ίκανών και πρόθυμων νά τά έξυπηρετήσουν. Γιατί παρ' δλες τίς τεχνολογικές προόδους ή ιστιοπλοία έξακολουθεί νά θέλει μυαλό και χέρια άνθρωπων.

Στό έρώτημα λοιπόν πού και πώς θά βρεθούν οι σύγχρονοι, θαλασσόλυκοι γιά τά σύγχρονα σκαριά, μάς ήρθε στό νού τό ιστορικό γεγονός πού περιγράφει ο άειμνηστος Π. Σεγδίτσας στό πολύτιμο βιβλίο του «Κωπήρη και ιστιοφόρα πλοία». Γράφει, λοιπόν, έκει στήν τελευταία δεκαετία πρίν άπ' τόν πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, σειρές δλόκληρες μεγάλων ιστιοφόρων σάπιζαν στό λιμάνι της Σύρου και στή Ζέα τού Πειραιά, μάταια περιμένοντας κάποιον άγοραστη. "Οταν άμως οι τορπιλισμοί και οι έπιπλες άραιων άπελπιστικά τά μεταφορικά μεσα, τά καταδικασμένα έκεινα ιστιοφόρα ξαναβρήκαν τή χρησιμότητα και τήν έλευθερία τους. Δημιουργήθηκε άμως πρόβλημα έπανδρωσεως, καθώς οι νέοι ναυτικοί δέν ήξεραν άπο ιστιοπλοία.

Καί τότε ή ναυτική μας χώρα άντικρυσ στό παράδοξο και συγκινητικό θέαμα κατά τό όπιο, όπως γράφει ο Σεγδίτσας, «έναυτολογούντο ώς ναύται άντι αδροτάτου μισθού, γέροντες ναυτικοί, παλαιοί πλοιάρχοι, θαλασσόλυκοι, έρειπια τής ζωής και τού έπαγγέλματος ζωογονηθέντα, ώς ο μιθολογικός 'Ανταίος, ήταν έπατησαν τό κατάστρωμα τών ήξ έρειπιών σκαφών έκείνων, τά όποια νέοι τότε έκεινοι και έν πλήρει άκμη, τά άπειθαύμαζαν, νέα δητα και έκεινα, και τά έξυπηρέτουν».

ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ

Άνακοινώθηκε ότι ή βρετανική P & O παρήγγειλε στό φινλανδικό ναυπηγείο «Βαρτσίλα» ένα έπιβατηγό ύπερωκεάνιο 40.000 τον. γκρός, άντι 80 έκατομ. λιρών 'Αγγλιας. Μολονότι τό σκάφος αύτό είναι μικρότερο και άπο τό «Νορβηγία» και άπο τό «Βασ. Έλισάβετ 2» θεωρείται τό μεγαλύτερο και πολυτελέστερο ύπερωκεάνιο πού κατασκευάσθηκε ειδικό και έξ άρχης γιά τήν άγορά τών κρουαζιέρων. Θά έχει μήκος 210 μ., πλήρωμα 500 άνδρων, δυναμικότητα 1.200 έπιβατών και θά είναι κατά πάσα πιθανότητα τό άκριβότερο κρουαζιέροπλοιο τού κόσμου.

Τήν ίδια περίοδο έποχη άνακοινώθηκε ότι ή 'Ολλανδική έταιρια Ble-Air όργανώνει τίς θημηνότερες κρουαζιέρες τού κόσμου μέ τό διασκευασμένο φορτηγό πλοίο της Vacatioper τών 1.600 τον. γκρός. Τό σκάφος αύτό έχει 74 καμπίνες και μπορεί νά παραλάβει 177 έπιβάτες. Ή έπταμερη κρουαζιέρα στοιχίζει μόνο 850 φιορίνια. Τό χαρακτηριστικό του είναι ότι έχει πλήρωμα μόνο 20 άνδρων. Γι' αύτό και οι έπιβάτες θ' άναλαμβάνουν νά στρώνουν μόνο τά κρεβάτια και νά πλένουν τά ρούχα τους.

Η ναυλαγορά

Ανησυχίες έκφραζονται για τις φορτώσεις δημητριακών από την Αργεντινή, συνέπεια των προσφάτων έξελιξεων για την τύχη των Νήσων Φάλκλαντ. Ο Βρετανικός στόλος είναι σε θέση νά αποκόψει τις έξαγωγές στους τρεις βασικούς λιμένες του Μπουένος Αιρες, του Ροζάριο και της Μπάχια Μπλάνκα.

Οι Σοβιετιοί άνησυχοι δικαιολογημένα, καθόσον κατά το 1981 άγόρασαν περί τους 13 έκατομ. τόννους δημητριακών της Αργεντινής, ένω για την έφετεινή περίοδο ή συνολική ποσότης υπελογίζετο νά φθάσει τους 18 έκατομ. τόννους.

...

Παγώνουν οι καταθέσεις της Αργεντινής στις Τράπεζες της Δυτικής Εύρωπης ένω η ΕΟΚ άπηγρευσε τις είσαγωγές άργεντινών προϊόντων πρός τα κράτη-μέλη, άποφαση που συνεπάγεται άπωλεια 40 έκατομ. δολαρίων την έβδομαδά για τό έξαγωγικό έμποριο της χώρας.

...

Κατά 30% αύξηθηκαν οι ναυλοί για τις μεταφορές σιτηρών μεταξύ άμερικανικών λιμένων του Ατλαντικού και της Βόρ. Εύρωπης κατά το τέλος Μαρτίου, έναντι του Ιανουαρίου του τρέχοντος έτους. Ειδήμονες του άμερικανικού υπουργείου Γεωργίας έκφραζον τήν άποψη ότι η αύξηση αυτή θέφειται στις βεβιασμένες ναυλώσεις των Ρώσων, οι οποίοι ηδη άντιμετωπίζουν καθυστερήσεις στις έκφορτώσεις λόγω συμφορησεως των ρωσικών λιμένων.

Είναι ένδεχόμενο λόγω του γεγονότος αυτού νά υποναυλώσουν ένα άριθμον μπάλκαρριερ, πράγμα πού θά έχει έπιπτωσεις στήν σημερινή ναυλαγορά.

...

Σέ υψη ρεκόρ η παραγωγή δημητριακών της Ίνδιας για τό έτος 1981-82, ύπολογιζεται νά αύξηθει σε 134 έκατομματα τόννους, κατά 4 έκατομ. μεγαλύτερη της καλής έσοδεις του 1978-79 και ίκανη νά καλύψει τις ανάγκες του πληθυσμού της.

...

Η Αίγυπτος αύξανει συνεχώς τις είσαγωγές δημητριακών. Έντος της έπομένης δεκαετίας ύπολογιζεται ότι οι ποσότητες των είσαγομένων στή χώρα δημητριακών θα πενταπλασιασθει, από τά 2 έκατομματα τόννους σήμερα σε 10 έκατομ. τον.

...

Κατά 3,9% μειωμένη κατά το 1981 ή κατανάλωση πετρελαίου στά κράτη-μέλη της ΕΟΚ θανατικού προηγουμένου έτους. Η μείωση αυτή τής κατανάλωσεως ισοδύναμη με 36,5 έκατομματα τόννους πετρελαίου.

Σήμερα ή Εύρωπαική Κοινότης έκαρτάται μόνον κατά 38% από τό εισαγόμενο πετρέλαιο για την κάλυψη των ένεργειακών άναγκων της.

...

Προχωρεί ή μείωση των τάνκερς, τά όποια χρησιμοποιούνται ως πλωτές άποθηκες πετρελαίου.

Κατά τό τέλος Μαρτίου 96 δεξαμενόπλοια 22,1 έκατομ. τον. d.w. άπασχολούντο στήν άποθηκευση, ένω 293 οκάφη 35,4 έκατομ. τον. d.w. εύρισκοντο έν παροπλισμώ.

...

Συνεχίζονται οι άθροίς πωλήσεις δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών πρός διάλυση.

Μέχρις και τής πρώτης έβδομαδος του Απριλίου, 78 οκάφη, άντιπροσωπευόντα 7,5 έκατομ. τον. d.w., διετέθησαν πρός διάλυση. Ο άριθμός αυτώς καλύπτει τό τοννάς που διετέθη κατά τό πρώτο έξάμηνο του παρελθόντος έτους και έπειρνα ολόκληρο τό τοννάς που οδηγήθηκε στά διαλυτηρία κατά το 1980.

...

Κατά τόν ύπουργό Πετρελαίων της Βενεζουέλας, οι παγκόσμιες άνάγκες πετρελαίου θα αύξηθούν σημαντικά κατά τό δεύτερο έξάμηνο τού 1982 και θά κυμανθούν περί τά 46 έκατομ. βαρέλια ήμερσίων.

Έξ αύτών τά 20-22 έκατομ. βαρέλια καλύπτονται από τήν παραγωγή των χωρών, οι οποίες δέν άνηκουν στόν ΟΠΕΚ.

...

Οι «Λάμπερτ Μπρόδερς» προβλέπουν αύξηση των παγκόσμιων μεταφορών ύποπροιόντων τού πετρελαίου έντός τής έπομένης πενταετίας λόγω τής αύξησεως τής δραστηριότητος τών διελιστηρίων τών κρατών τού ΟΠΕΚ.

Κατά τούς ύπολογισμούς των, τό 1985 τά άραβικα κράτη θά έξαγουν περί τό 1 έκατομ. βαρέλια ύποπροιόντων πετρελαίου πρός τήν Εύρωπη ήμερσίων. Μία τοιαύτη παραγωγή θά καλύψει περί τά 2 έκατομ. τον. d.w. πλοίο «πρόντακτ κάρριερς».

Νορβηγός τραπεζίτης, ο όποιος άσχολεται έπι σειρά έτων με τήν χρηματοδότηση τής διεθνούς ναυτιλίας, σέ ομιλία του άνεφερε ότι οι οσφοί έφοπλισταί πρέπει έγκαιρως νά συνεννοηθούν με τής Τράπεζες για τυχόν απαιτούμενες τροποποιήσεις των δανειακών τους υποχρεώσεων, προτου ένδεχομηνη παράτολη τής κρίσεως τούς φέρει άντιμωτης με κρίσιμες περιστάσεις άδυναμιας έκπληρωσεως τών ταμειακών υποχρεώσεων τους.

...

Ο Διευθυντής τού Ναυτιλιακού Τμήματος τής «Μαρίν Μίντλαντ Μπάνκ» σέ ομιλία του πρός πλοιοκτήτες τού Χόγκ Κόγκ υπεγράμμισε ότι τά υψηλά έπιτοκια έπιτείνουν τήν σημερινή κρίση στην ναυτιλία.

Απαιτείται, κατά τήν γνώμη του, θετική στάση και φαντασία στόν χειρισμό τών προβλημάτων άπο τής Τράπεζες γιά νά έπεραστεί ή σημερινή δύσκολη γιά όλους περίοδος.

...

Αὔξηση άναμένεται στά τέλη διελεύσεως τής διώρυγος τού Παναμά τόν Οκτώβριο. Κατά δήλωση έκπροσώπου τού Παναμά, ή αύξηση θά κυμανθεί γύρω στό 10%.

...

Σύμφωνα με μελέτη τού νορβηγικού υπουργείου Ναυτιλίας, κατά τό 1981 τό 58% τής δυνάμεως τού στόλου τής Νορβηγίας άπηχολήθη σέ μεταφορές «τράμπη», ένω τά 24% ήσαν χρονοναυλωμένα διά περίοδο μεγαλύτερη τών 12 μηνών.

...

Η γνωστή έταιρια τακτικών γραμμών «Εβεργρήν Λάινς» θά προχωρήσει σέ έπενδυση ύψους 350 έκατομ. δολαρίων γιά τήν ναυπήγηση δέκα νέων πλοίων μεταφοράς κοντέινερς, μέ άπωτερο σκοπό τήν δημιουργία τακτικής γραμμής ή όποια θά έκτελει τόν γύρο τού κόσμου σέ 80 ήμέρες.

...

Παραγγελία ρεκόρ άνατιθεται σέ ναυπηγία της Νοτίου Κορέας. Η άμερικανική έταιρια τακτικών γραμμών «U.S. Lines» παρηγγείλε τήν ναυπήγηση 14 μεγάλων πλοίων κοντέινερς έναντι συνολικού ποσού 770 έκατομματων δολαρίων.

...

Νέες πιστώσεις ύψους 244 έκατομ. δολαρίων παρεχώρησαν οι Ιάπωνες πρός τούς Κινέζους γιά τήν χρηματοδότηση έργων και τήν άναπτυξη τών λιμένων τής Κίνας μέ έπικο 2% και δεκαετή περίοδο χάριτος.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

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

‘Η άλληλογραφία μας

ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ Κ. ΓΙΩΤΑ ΣΕ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Απαντώντας στις παρατηρήσεις που διατυπώσατε στην άπο 11.3.1982 έπιστολή μας, που δημοσιεύθηκε στο τεύχος της 1.4.1982 του έγκριτου περιοδικού σας, σάς πληροφορούμε, για την έννημέρωση και τών άναγνωστών σας, τά έπόμενα:

1. Η καθυστέρηση της άπαντησής μας δεν άποτελεί τακτική ώστε νά περνά ή έπικαιρότητα και νά λησμονείται τό θέμα. Θά είχαμε άλλωστε κάθε συμφέρον νά σάς άπαντησουμε γρήγορα ώστε οι άναγνωστες σας νά μήν μένουν μέ την έντυπωση διτι αύτά που δημοσιεύσατε δέν μπορούν νά άντικρουσθούν. “Ομως προτιμόσαμε, δημιουργούμε σά κάθε περίπτωση, νά περιμένουμε την διερεύνηση τού θέματος αόπο την άρμοδια Λιμενική Αρχή. δηλαδή τού Κεντρικού Λιμεναρχείου Πατρών, ώστε νά υπάρχουν τεκμηριωμένα στοιχεία γιά την άπαντησή μας. Δέν ύπηρχε λοιπόν καμμιά σκοπιμότητα γιά την καθυστέρηση άλλα αύτη η υπαγορεύθηκε άποκλειστικά αό την υπευθυνότητα της άντιμετώπισης τού θέματος. Και έλπιζομε διτι θά κατανοείτε, αφού δέν είσθε ξενοι πρός τό δύκο της έργασιας που άντιμετωπίζουν οι Λιμενικές Αρχές, οι Κεντρικές Υπηρεσίες άλλα και τό Γραφείο Τύπου τού YEN, διτι ούτε ή σκόπιμη άδιαφορία, ούτε ή περιφρόνηση τών δημοσιευμάτων τού τύπου μάς διακρίνουν.

2. Άναφέρεσθε στόν μηχανισμό διαμόρφωσης τού ναυλολόγου τών άκτοπλοικών πλοιών και έπισημαίνεται διτι δέν μπορείτε νά δικαιολογήσετε τή διαφορά που ύπάρχει μεταξύ αύτού και τών κομιστών στή γραμμή έξωτερού, ύπονοώντας προφανώς ίσες άποστάσεις. Άλλα θά πρέπει σεις πρώτοι νά γνωρίζετε διτι, ή διαδικασία τού καθορισμού τού ναυλολόγου στις έσωτερικές γραμμές δέν είναι σημεινό θέμα άλλα διαδικασία που ισχύει γιά δεκαετηρίδες.

Υπάρχουν διαμορφωμένες άνισες βάσεις στό ναυλολόγιο στις διάφορες γραμμές που διατηρούν τή άνισότητά τους μέ τις αύξησεις που συνέχων προσθέτονται. Ή αίτιολογία διακαιολόγησης αύτής της άνισότητας είναι άκριβως ή διαφοροποίηση τών συνθηκών έκμετάλλευσης κάθε γραμμής και — άσφαλώς — μέχρις ένός σημείου ύπάρχει μεγάλη δόση άλτηθειας σ' αύτή τή άποψη. Κανείς βέβαια δέν μπορεί νά άποκλείσει διτι ύπάρχει ύπερβαση αύτής της αίτιολογίας και διτι έχει σημειωθεί άποκλιση σέ λογικές συσχετίσεις, που πρέπει νά ύπάρχουν. “Ομως θά ήταν, ύποθέτομε, έκτός πραγματικότητας νά άποδιδεται μομφή στή σημειρινή πολιτική ήγεσία τού YEN γιά την κατάσταση αύτη, που ή θεραπεία της άπαιτει σωστή διάγνωση, μελέτη και λήψη θεμελιωμένων άποφάσεων. Αύτό λοιπόν που γράφετε διτι... “...κάποιοι κοροϊδεύουν κάποιον, σέ τελευταία άνάλυση τόν έλληνικό λαό”, μάλλον τό ύπευθυνάτε σέ δχι ύπεύθυνο άποδεκτή. Γιατί, δέν ύπάρχει άμφισθλία, διν προχωρούσαμε σέ άμεσα μέτρα γιά νά άντιμετώπισουμε αύτές τις άνισότητες, ή μομφή που θά μάς ύπευθυνόταν άσφαλώς θά ήταν ή άμελέτητη και αύθαίρετη άντιμετώπιση.

3. Άναφέρεσθε στήν έπιδότηση τών καυσίμων που καταργήθηκε τήν 1.1.1981 και διατυπώνετε τό έρωτημα δέν έπιτρέπεται ό φορολογούμενος έλληνικός λαός νά έπιδει έπιμένετε νά σάς άπαντησουμε και στό θέμα αύτό θά θέλαμε άπλως νά σάς ύπενθυμισουμε διτι ή σημειρινή Κυβέρνηση άνέλαβε τήν έξουσία μετά τήν 18.10.1981.

4. Διατυπώνετε τό έρωτημα δέν άπο τήν μεταπόσια τών όχημάτων τού ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ ύπηρξε κίνδυνος γιά τό σκάφος ένω δύμως δεχεσθε τήν διαβεβαίη μας διτι είχε γίνει ή κατάλληλη έχμασή τους. Γνωρίζετε βέβαια διτι τό ζητούμενο στις περιπτώσεις αύτες, που ύπόσκειται και σέ έλεγχο, είγαι ήν έχουν τηρηθεί οι κανονισμοί που προσδιορίζουν τόν άσφαλή πλού και έχει έπιδειχθεί, αόπο τούς ύπεύθυνους τού πλοίου, ή συμπεριφορά που ύπαγορεύεται αόπο τήν ναυτική εμπειρία. “Αν παρά ταύτα, προκαλούνται κίνδυνοι, που μπορεί νά άδηγησουν και σέ απρόβλεπτα άποτελέσματα, λόγω άνωτέρας βίας, αύτό άτυχώς είναι μιά έξελιξη που δέν μπορεί νά άποτραπεί. Δέν γνωρίζουμε λοιπόν σε τί άποβλεπε τό έρωτημά σας. Η άποψη παντως που σχημάτισε τό Κ.Λ. Πατρών είναι διτι ο πλοιαρχός άντιμετώπισης τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες σύμφωνα μέ τούς κανόνες τής ναυτικής έμπειριας και διτι δέν έχει καμμιά εύθυνη.

5. Ός πρός τήν μομφή που άποδίδετε στό Υπουργείο, διτι δηλαδή δίνει στή δημοσιότητα πολύ άπολύστερα περιστατικά ένω άποκρυψε τό συγκεκριμένο, σάς πληροφορούμε διτι τό Υπουργείο δέν έχει κανένα λόγο νά άποκρύψει όποιοδήποτε περιστατικό.

Και ήν ένα συγκεκριμένο περιστατικό δέν έρχεται αόπο τής δικής μας πλευράς στή δημοσιότητα, αύτό σημαίνει διτι δέν είχαμε τήν άνάλογη πληροφόρηση γιατί, διν γνωρίζετε, τά Λιμενικά άργανα δέν συνδεύουν τά πλοιά. Τό Υπουργείο μπορεί — και πρέπει — νά έλεγχθεί διτι ήπαρτητης έφθασης σ' αύτό μέ όποιοδήποτε τρόπο δέν έκανε τίς άπαρτητης ένέργειες γιά τήν διελεύκανη τής. Νομίζομε διτι — και στή συγκεκριμένη περίπτωση — δέν μπορεί νά διατυπωθεί τέτοια μομφή.

Μέ τιμή
ΣΤΑΘΗΣ ΓΙΩΤΑΣ

Πειραιάς 8.41982

ΟΙ ΡΑΔΙΟΣΥΝΔΙΑΛΕΞΕΙΣ ΚΑΙ Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.

Κύριε Διευθυντά,

Μέ τήν πρέπουσα προσοχή διαβάσαμε τήν έπιστολή τού Πλοιαρχού κ. Γιάννη Τρικόγλου τού «TOKYO OLYMPICS» αόπο τό Σάντος μέ ήμερομ. 22.2.82, που δημοσιεύετε στήν 7η σελίδα τού τεύχους σας τήν 15.3.82.

Άλλα ξαναδιαβάσαμε μέ άντικειμενικότητα και τήν ήδη παλαιά έν λόγω έγκυκλιου τής Ε.Ε.Ε. No. 2004 τήν 18.2.81. Προσπαθήσαμε μάταια νά βρούμε σέ ποιο σημείο άναφέρεται διτι τά πληρώματα καταβάλλουν 100 δρχ, στον Άξιωματικό άσυρμάτου για κάθε ραδιοσυνδιάλεξη. Τέτοιο πράγμα δέν άναφέρεται. Τουναντίον στήν παράγραφο 3 τού κειμένου διαβάζουμε διτι τό ποσό αύτό θά τό καταβάλει ο Πλοιαρχος, που σημαίνει διτι ο Πλοιαρχος ένεργων έκ μέρους τής πλοιοκτήτης πιστώνει τόν λογαριασμό μισθοδοσίας τού Άσυρματού μέ τό ποσό αύτό τών 100 δρχ, κατά ραδιοσυνδιάλεξη μέχρι 5.000 δρχ. μηνιαίως χωρίς περαιτέρω άμοιβή γιά περισσότερες ραδιοσυνδιάλεξεις και μά-

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

λιστα δε σημειωθεί επι τη ευκαιρία διτι και οι συνδιαλέξεις διά του VHF είναι δουλειά τού άσυρματοτή και μετρώνται γιά τό έν λόγω έπιδομα. Μήπως δώμας ή έταιρια τό θέλει έτοι όποτε και ο Πλοιαρχός ενεργεί κατά παραγγελία τού έργοδότη; Αύτο δέν τό γνωρίζουμε.

Συναδελφικά και άντικειμενικά γράφουμε τά παραπάνω και φρονούμε διτι πρός άποφυγή παρανοήσεων καλό είναι νά διαβάζωνται οι έγκυκλοι με μεγαλύτερη προσοχή.

"Οσον άφορά την ΠΝΟ: Κάθε κλαδική άργανωση φροντίζει γιά τήν βελτιστή τών άρων και συνθηκών έργασίας τών μελών της χωρίς νά ζημιώνει τούς συναδέλφους άλλων ειδικοτήτων που άνηκουν στήν δύναμη τής ΠΝΟ. Μέσα σ' αύτό τό πνεύμα πιστεύουμε ότι κινείται η ΠΝΟ.

Έν πάση περιπτώσει, τό θέμα τής άμοιβής των Άξιωματικών άσυρμάτου γιά τις ίδιωτικές ραδιοσυνδιαλέξεις πληρωμάτων έκαθαρίζεται πλέον έφόσον περιελήφθη τελικά στήν ισχύουσα Σ.Σ. έργασίας τών ποντοπόρων πλοίων μας και ή έγκυκλος πού προκάλεσε τήν διαμαρτυρία τού Πλοιαρχού κ. Γιάννη Τρικούλου άνηκει στό παρελθόν.

Ευχαριστώ γιά τήν φιλοξενία τού παρόντος κειμένου στό έγκριτο περιοδικό σας διατελώ.

Μέ τιμή

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΜΕΣΣΑΡΗΣ

Άξιωματικός άσυρμάτου Α' ταξεως

ΑΠΟΡΙΑ NAYTIKOY

Κύριε Διευθυντά,

Τυγχάνω άρκετά τακτικός άναγνωστης τού περιοδικού σας και έπαγγελματίας ναυτικός άπο το 1958. Στό τεύχος τής Ηγ. Φλεβάρη είδο νά γραφετε σχετικά μέ την βλάβη στό περδάλιο τού Δ/Ξ «Αρχων». Σκοπός τής έπιστολής μου δέν είναι νά κάνω κριτική κατά πόσον ή πλοιοκτήτρια έταιρια ή τό πλήρωμα είχαν δίκιο. Κριτική θά κάνω εναντίον τού ΥΕΝ. Σε δηλωσεις του ο κ. "Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας είπε ότι τό πλοϊο έφερε τήν Λιβεριανή σημαία και νομικώς δέν μπορούσε νά διατάξει τόν πλοιαρχο νά έπιστρψει στίς Άζορες. Πολύ ωστά, αλλά έφερον τό ΥΕΝ δέν μπορει νά διατάξει πλοιο υπό ξένη σημαία ουμβεβλημένο μετά τού ΝΑΤ, βάσει ποιάς λογικής και ποιάς Νομοθεσίας καταδικάζει πειθαρχικά παραπτώματα διαπράχθεντα άπο "Ελληνες ναυτικούς σέ πλοια με ξένη σημαία: Γιατί στήν περίπτωση αύτή τό ΥΕΝ νά έφαρμόζει μονομερως τήν έλληνική νομοθεσία:

Ευχαριστώ γιά τήν φιλοξενία
ΣΠΥΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟΣ

Βοστώνη, 5 Μαρτίου 1982

Η ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Μάς έκινοποιήθη και δημοσιεύμε τήν κατώτερω έπιστολή ή όποια έστάλη στόν ύπουργό Ναυτιλίας.

Αξιότιμε κ. "Υπουργέ,

Είμαι ένας κοινός Πλοιαρχος τού Έμπορικου μας Ναυτικού χωρίς τίποτε τό ίδιαίτερον. Αποφοίτης τού έπιμορφωτικού κέντρου ΚΕΣΕΝ και συνεχίζω όπως δλοι τήν βιοπάλη. Τό καυτό θέμα τής άνεργιας τών ναυτικών πού σεις τώρα άντιμετωπίζετε σάν ύπουργός τής άλλαγης, τό άντιμετωπίζουμε έμεις ώς έπαγγελματίες άπο δεκατίες και πλέον. Μέχρι πρό όλιγων μηνών, θέμα άνεργιας τών ύπολοίπων κλάδων τού ναυτικού έπαγγέλματος δέν ύφιστατο ή έαν ύφιστατο ήτο άμελητέον. Και αύτός ήταν και ο λόγος πιστεύω διά τόν όποιον ούδεις ύπουργός έπροβληματίσθη δύο όλόκληρες δεκαετίες άφ' θους έληξε ή μεγάλη ναυτική άνεργια τού 1958.

Η άνεργια άμωμας και ή έξευτελισμός εις τό πρόσωπον τού Πλοιάρχου, τόν όποιον ύφισταμεθα τόσον άπο τήν συνεχή άρνησιν έργασίας έτοι μέρους τών διαφόρων γραφείων, δσον άκομη και άπο άδιαφορίαν έκ μέρους τών διαφόρων έντεταλμένων φορέων τού ύπουργείου σας, και ή όποια άνεργια ή ίδική μας είναι συνεχής έπι μίαν τουλάχιστον οκταετίαν, μάς έχουν φέρει εις άπογνωσιν. Βεβαιώς κατά καιρούς εις τούς κ.κ. ύπουργούς Ναυτιλίας έγένοντα διαβήματα άπο διαφόρους δξ ήμων χωρίς δώμας ποτέ νά εύρωμεν άνταπόκρισιν.

Κύριε ύπουργε... Δέν περιμένετε βεβαιώς άπο έμένα νά σας ύποδειξω τίς ένέργειες εις τίς όποιες πρέπει νά προβήτη πρός καποδέμηση τής άνεργιας δλων τών ναυτικών ειδικοτήτων. Άλλα υψώνω και έγω φωνήν απογνώσεως εις ένα φύλλο χαρτί και δχι κάτω άπο τά παράθυρα τού ύπουργείου σας. Μή πελαγοδρομήστε σέ λύσεις οι όποιες και δαπανηρές δύνανται νά άποβουν γιά τό ταμείον μας και άνεφικτες ή μακροπρόθεσμες χωρίς θετικά άποτελέσματα.

Προβήτε λοιπόν χωρίς καθυστέρηση:

1) Εις τήν έφαρμογήν τής ισχυούσης έκ τής συλλογικής συμβάσεως έπταμηνον ναυτολογήσεως έκ μέρους τών έταιριών. Και μέ ένα εύλογον περιθώριον χρόνου πρός άντικατάστασιν, νά άντικαθιστώνται δλοι, άπο Πλοιαρχο μέχρι καθαριστή τής μηχανής. Νά έχουμε δουλειά δλοι, δχι δλοις δύο χρόνια στό πλοϊο μέσα, και δλοις νά μή βρίσκει έργασίαν και

2) Γιά τούς πλοιαρχους αύτο:

Σφραγίστε τό ΚΕΣΕΝ... Είμαστε τόσοι χωρίς έργασία. Ποιος είναι ή λόγος πού άποφοιτούν και άλλοι: Νά διαλέγουν τά γραφεία τόν πιό δμορφο: Ή νά μας λέγουν ότι παρ-

νουμε τό δίπλωμα, ότι θέλουν καπετάνιο μέ ύπηρεσια και μάλιστα πολύ ύπηρεσια. Πού θά πάγ ο καθένας άπο έμας νά τήν κάμη τήν ύπηρεσια πού μάς ζητούν: στούς ΜΑΟ — ΜΑΟ:

Αισχη και ντροπές. Κύριε ύπουργέ τής Άλλαγης, γι' αύτό σας ψηφίσαμε, γιά νά έξαφανισθούν τά αίσχη άπο τόν τόπο μας. Οι αύλοκόλακες τού ύπουργείου σας βέβαια άλλα θά σάς πούν έαν τούς πάρετε τήν γνώμη. "Ολοι μας άμως προσβλέπομεν σέ σας.

Μετά τιμής
ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ
Πλοιαρχος Ε.Ν

ΤΟΥ ΛΙΝΑΡΙΟΥ ΤΑ ΠΑΘΗ

Κύριε Διευθυντά,

Αύτή τή φορά θέλω νά σταθώ σ' ένα γεγονός πού έπαναλαμβάνεται περιοδικά μέ τόν ίδιο άπαράλλαχτο τρόπο γιά δεκαετίες και μάς έχει άδιάσει, μας έχει εξεχειλίσει τήν άγανάκτηση και έχει έπισυρει τήν δυσφορία δλων μας. Πρόκειται γιά τόν κατεστημένο τρόπο πληρωμής τού βοηθήματος τών έορτών, πού περνά κάθε φορά και ξεχνιέται, δπως ή Φορτουνά, έτοι κ' αύτός μπαίνει στό χρονοντούλαπο τής λήθης, μέχρι τήν έπομενη έμφανισή του, όποτε άρχισομε πάλι νά δυσανασχετούμε, νά θυμώνωμε και νά τά βάζομε μέ δλους, πλήν τών έστων μας, πού γίναμε τό ποδοπάτι τής Πολιτείας.

Τώρα λοιπόν, άπεφάσισα κι' έγώ νά γράψω αύτό τό γράμμα, μήπως και κάποιος άρμόδιος θελήσει νά έξετάσει τήν περίπτωση, ή κάποιοι συνάδελφοι θορυβηθούν και συνινέσουν στήν άλλαγη του.

"Επιτρέψτε μου πρώτη νά έξιστορήσω διά μέσου ποίων συμπληγάδων ταξικού έκπεσμού διερχόμαστε γιά νά φτάσουμε μέχρι τόν ταμία.

Λέει, ή άνακοινώση, νά κατέβουμε στόν Ο.Ν. ώρα 08.00 τό πρωι νά πάρωμε άρθρο προτεραιότητας γιά νά ξαναπάμε στίς ώρες 14.30 - 17.15. Η διαδικασία φαίνεται και άπλη και λογική, μόνο ένας έμπαθης, ένας πού θέλει νά έξαφει τίς φαντασίες και νά προξενήσει συζήτησεις, νά προκαλέσει, θά δειξει πώς δλα τούτα είναι καμάματα, σχέδια προχειρότητος πού τούς λείπει ή πρακτικότητα. Άλλα, μόνο όποιος τό έχει ζήσει, όποιος, έστω τό έχει δει, ήμπορει νά τό περιγράψει. Και έσηκωθηκα, λοιπόν, ώρα 05.30 και άπο τίς έξη έπεριμενα μέσα στό άγιαζι νά πάρω τά λεωφορεία πού θά μ' έφερναν στό Πειραιά. Και νά πού γύρω στίς ώρες 14.30 - 17.15. Η διαδικασία φαίνεται και άπλη και λογική, μόνο ένας έμπαθης, ένας πού θέλει νά έξαφει τίς φαντασίες και νά προξενήσει συζήτησεις, νά προκαλέσει, θά δειξει πώς δλα τούτα είναι καμάματα, σχέδια προχειρότητος πού τούς λείπει ή πρακτικότητα. Άλλα, μόνο όποιος τό έχει ζήσει, όποιος, έστω τό έχει δει, ήμπορει νά τό περιγράψει. Και έσηκωθηκα, λοιπόν, ώρα 05.30 και άπο τίς έξη έπεριμενα μέσα στό άγιαζι νά πάρω τά λεωφορεία πού θά μ' έφερναν στό Πειραιά. Και νά πού γύρω στίς ώρες 14.30 - 17.15. Η διαδικασία φαίνεται και άπλη και λογική, μόνο ένας έμπαθης, ένας πού θέλει νά έξαφει τίς φαντασίες και νά προξενήσει συζήτησεις, νά προκαλέσει, θά δειξει πώς δλα τούτα είναι καμάματα, σχέδια προχειρότητος πού τούς λείπει ή πρακτικότητα. Άλλα, μόνο όποιος τό έχει ζήσει, όποιος, έστω τό έχει δει, ήμπορει νά τό περιγράψει. Και έσηκωθηκα, λοιπόν, ώρα 05.30 και άπο τίς έξη έπεριμενα μέσα στό άγιαζι νά πάρω τά λεωφορεία πού θά μ' έφερναν στό Πειραιά. Και νά πού γύρω στίς ώρες 14.30 - 17.15. Η διαδικασία φαίνεται και άπλη και λογική, μόνο ένας έμπαθης, ένας πού θέλει νά έξαφει τίς φαντασίες και νά προξενήσει συζήτησεις, νά προκαλέσει, θά δειξει πώς δλα τούτα είναι καμάματα, σχέδια προχειρότητος πού τούς λείπει ή πρακτικότητα. Άλλα, μόνο όποιος τό έχει ζήσει, όποιος, έστω τό έχει δει, ήμπορει νά τό περιγράψει. Και έσηκωθηκα, λοιπόν, ώρα 05.30 και άπο τίς έξη έπεριμενα μέσα στό άγιαζι νά πάρω τά λεωφορεία πού θά μ' έφερναν στό Πειραιά. Και νά πού γύρω στίς ώρες 14.30 - 17.15. Η διαδικασία φαίνεται και άπλη και λογική, μόνο ένας έμπαθης, ένας πού θέλει νά έξαφει τίς φαντασίες και νά προξενήσει συζήτησεις, νά προκαλέσει, θά δειξει πώς δλα τούτα είναι καμάματα, σχέδια προχειρότητος πού τούς λείπει ή πρακτικότητα. Άλλα, μόνο όποιος τό έχει ζήσει, όποιος, έστω τό έχει δει, ήμπορει νά τό περιγράψει. Και έσηκωθηκα, λοιπόν, ώρα 05.30 και άπο τίς έξη έπεριμενα μέσα στό άγιαζι νά πάρω τά λεωφορεία πού θά μ' έφερναν στό Πειραιά. Και νά πού γύρω στίς ώρες 14.30 - 17.15. Η διαδικασία φαίνεται και άπλη και λογική, μόνο ένας έμπαθης, ένας πού θέλει νά έξαφει τίς φαντασίες και νά προξενήσει συζήτησεις, νά προκαλέσει, θά δειξει πώς δλα τούτα είναι καμάματα, σχέδια προχειρότητος πού τούς λείπει ή πρακτικότητα. Άλλα, μόνο όποιος τό έχει ζήσει, όποιος, έστω τό έχει δει, ήμπορει νά τό περιγράψει. Και έσηκωθηκα, λοιπόν, ώρα 05.30 και άπο τίς έξη έπεριμενα μέσα στό άγιαζι νά πάρω τά λεωφορεία πού θά μ' έφερναν στό Πειραιά. Και νά πού γύρω στίς ώρες 14.30 - 17.15. Η διαδικασία φαίνεται και άπλη και λογική, μόνο ένας έμπαθης, ένας πού θέλει νά έξαφει τίς φαντασίες και νά προξενήσει συζήτησεις, νά προκαλέσει, θά δειξει πώς δλα τούτα είναι καμάματα, σχέδια προχειρότητος πού τούς λείπει ή πρακτικότητα. Άλλα, μόνο όποιος τό έχει ζήσει, όποιος, έστω τό έχει δει, ήμπορει νά τό περιγράψει. Και έσηκωθηκα, λοιπόν, ώρα 05.30 και άπο τίς έξη έπεριμενα μέσα στό άγιαζι νά πάρω τά λεωφορεία πού θά μ' έφερναν στό Πειραιά. Και νά πού γύρω στίς ώρες 14.30 - 17.15. Η διαδικασία φαίνεται και άπλη και λογική, μόνο ένας έμπαθης, ένας πού θέλει νά έξαφει τίς φαντασίες και νά προξενήσει συζήτησεις, νά προκαλέσει, θά δειξει πώς δλα τούτα είναι καμάματα, σχέδια προχειρότητος πού τούς λείπει ή πρακτικότητα. Άλλα, μόνο όποιος τό έχει ζήσει, όποιος, έστω τό έχει δει, ήμπορει νά τό περιγράψει. Και έσηκωθηκα, λοιπόν, ώρα 05.30 και άπο τίς έξη έπεριμενα μέσα στό άγιαζι νά πάρω τά λεωφορεία πού θά μ' έφερναν στό Πειραιά. Και νά πού γύρω στίς ώρες 14.30 - 17.15. Η διαδικασία φαίνεται και άπλη και λογική, μόνο ένας έμπαθης, ένας πού θέλει νά έξαφει τίς φαντασίες και νά προξενήσει συζήτησεις, νά προκαλέσει, θά δειξει πώς δλα τούτα είναι καμάματα, σχέδια προχειρότητος πού τούς λείπει ή πρακτικότητα. Άλλα, μόνο όποιος τό έχει ζήσει, όποιος, έστω τό έχει δει, ήμπορει νά τό περιγράψει. Και έσηκωθηκα, λοιπόν, ώρα 05.30 και άπο τίς έξη έπεριμενα μέσα στό άγιαζι νά πάρω τά λεωφορεία πού θά μ' έφερναν στό Πειραιά. Και νά πού γύρω στίς ώρες 14.30 - 17.15. Η διαδικασία φαίνεται και άπλη και λογική, μόνο ένας έμπαθης, ένας πού θέλει νά έξαφει τίς φαντασίες και νά προξενήσει συζήτησεις, νά προκαλέσει, θά δειξει πώς δλα τούτα είναι καμάματα, σχέδια προχειρότητος πού τούς λείπει ή πρακτικότητα. Άλλα, μόνο όποιος τό έχει ζήσει, όποιος, έστω τό έχει δει, ήμπορει νά τό περιγράψει. Και έσηκωθηκα, λοιπόν, ώρα 05.30 και άπο τίς έξη έπεριμενα μέσα στό άγιαζι νά πάρω τά λεωφορεία πού θά μ' έφερναν στό Πειραιά. Και νά πού γύρω στίς ώρες 14.30 - 17.15. Η διαδικασία φαίνεται και άπλη και λογική, μόνο ένας έμπαθης, ένας πού θέλει νά έξαφει τίς φαντασίες και νά προξενήσει συζήτησεις, νά προκαλέσει, θά δειξει πώς δλα τούτα είναι καμάματα, σχέδια προχειρότητος πού τούς λείπει ή πρακτικότητα. Άλλα, μόνο όποιος τό έχει ζήσει, όποιος, έστω τό έχει δει, ήμπορει νά τό περιγράψει. Και έσηκωθηκα, λοιπόν, ώρα 05.30 και άπο τίς έξη έπεριμενα μέσα στό άγιαζι νά πάρω τά λεωφορεία πού θά μ' έφερναν στό Πειραιά. Και νά πού γύρω στίς ώρες 14.30 - 17.15. Η διαδικασία φαίνεται και άπλη και λογική, μόνο ένας έμπαθης, ένας πού θέλει νά έξαφει τίς φαντασίες και νά προξενήσει συζήτησεις, νά προκαλέσει, θά δειξει πώς δλα τούτα είναι καμάματα, σχέδια προχειρότητος πού τούς λείπει ή πρακτικότητα. Άλλα, μόνο όποιος τό έχει ζήσει, όποιος, έστω τό έχει δει

τετραγώνου και κατειλημένο τό φάρδος του μέχρι και κάτω στό δρόμο ήταν γεμάτο άπο ναυτικούς κατά πεντάδες - πεντάδες άπο δλες της ειδικότητες και τις έργασμες ήλικιες. "Ετρέξα γρήγορα και βιαστικά, έλαβα τη σειρά μου, μερικοί προσπαθούσαν μέσω του πρώινου, χαιρετισμού νά εισχωρήσουν στήν πεντάδα του γνωρίμου σάν το αύγο του κούκου γιά νά προλάβουν άριθμο (δίνουν, βλέπετε, μόνο 400 άριθμους).

Και τότε ξαναθυμήθηκα, βοηθώντας με πρός τούτο και ή παρουσία δύο λιμενοφυλάκων πού έπεριφέροντο κατά μήκος της γραμμής, τήν έποχη τού στρατιωτικού και ξαφνιάστηκα πού δέν κρατούσα καραβάνα στό χέρι. Μιά άποτρόπαιη σκέψη έπερασε άπο τό νού μου, σά νά' μαστε, λέει, κατάδικοι ή αιχμάλωτοι στρατοπέδου και μάς πήγαιναν για κούρεμα ή μεταγωγή, άνατριχιασα.

'Εστέφηκα πώς γιά νά φτάσεις μέχρι σ' αυτή τήν κατάντια νά μοιάζεις μέ διπόρο πού περιμένει στωικά τό έλέγμα τού άφεντη, πρέπει νά κάνεις κάμποσα χρόνια στή θάλασσα και γιά νά τό νοιώσεις καλύτερα πρέπει νά έχει και κανένα δίπλωμα Α' τάξεως.

'Η ουρά έχει καλύψει τό τετράγωνο σχέδιον και κάποιος πού μπροστά άπο έμενα διεμπορέτο, πώς ύπήρχε πιθανότητα νά μήν φτάσουν οι άριθμοι. Δηλαδή πρέπει νά έλθω και αύριο, σκέφτηκα, και άρχισα νά «βράζω».

Οι περαστικοί στέκονταν και έχαζεβαν

γιά λίγο, στήν άρχη άπορημένοι και μετά άφού έμαθαιναν τί γίνεται χαμογελούσαν και έφευγαν. Εύχόμουν νά μήν συναντήσων κανέναν γνωστό.

Φτάνοντας τελικά κοντά στήν πόρτα διαπιστώνες τήν κορωνίδα τής 'Οδύσσειας και τής διαπόμπευσης (πού φτάσαμε ή πού μάς φτάσανε), ή πόρτα κλειστή στό ένα φύλλο και τρεις νά προσπαθούν νά μπούν μέσα (πολύ άπλα άλλαξε ό τρόπος εισόδου).

Τά πέντε χιλιάρικα... ή τιμήτου τετιμημένου.

Και συνεχίζομε. Έπιστροφή στό σπίτι και ξανά στόν Πειραιά και ξανά ούρές και διπλοί έλεγχοι πανομοιότυποι (φαίνεται πώς οι δεύτεροι δέν έχουν έμπιστοσύνη στούς πρώτους, άλλα τότε γιατί τους πήραν). Και ζήτω φτάνομε τελικά στόν ταμία και τελειώνει τό στήριαλ μέ τήν ξεπνοημένη έπιστροφή στό σπίτι.

Τί κατάντια είναι αυτή, τί χάλι, τί άποτροπιασμός νά μάς καταπονούν κατ' αυτόν τόν τρόπο προκειμένου νά πάρομε ένα βοήθημα και σέ πια ψυχολογική κατάσταση έχομε φτάσει, ώστε νά άποδεχόμεθα άγγυστα, άδιαμαρτύρητα, σκυβοκέφαλα και νά άντιμετωπίζομε έντελως περιστασιάκα τήν κάθε τακτική πού θά έφεύρουν δρισμούν άνεξέλεγκτοι φορείς τού YEN προκειμένου νά λύβομε αυτό πού μάς άνήκει, προκειμένου νά φτάσουμε έκει πού στοχεύουμε ή προκειμένου νά διέλθουμε μιά τυπική διαδικασία ύ-

πρησιακού περιεχομένου, χωρίς νά έρωτηθούμε ποτέ, έάν έχομε μά κάποια γνώμη.

Δέν θέλω νά έπεκταθώ περισσότερο σέ άλλες συναφείς υπηρεσίες καταχρώμενος τή φιλοξενία και τό χώρο.

Θέλω, όμως νά φωνάξω πρός δλους τούς συναδέλφους άπαντων τών διοικητικών συμβουλίων τών ναυτεργατικών σωματείων και τών προέδρων τους ίδιας, νά τούς πώ, πώς ή κατάσταση αυτή είναι άπαράδεκτη πιά και άποτελεί άνειδος γιά δλους μας και ένδειξη παθολογικής άδιαφορίας, έάν και στήν έπομένη περίοδο έπαναληφθεί.

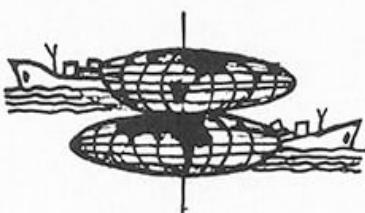
Έχομε τό δικαίωμα νά ζητήσουμε νά άπαλλαγούμε άπό αύτή τήν ταλαιπωρία πού μάς ύποβιβάζει άλοκληρωτικά. Νά δίνεται τό βοήθημα άπό τά σωματεία (τό δέχονται όμως όλα) μέ τήν πρώτη προσέλευση τού συναδέλφου.

Άνελέπητη ταλαιπωρία άπό μιά κοντόφθαλμη κοινωνική μέριμνα.

Αυτά και εύχαριστώ

Mέ έκτιμηση
ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΑΥΡΑΓΓΕΛΟΣ
Πλοιάρχος E.N.

Σημ. Συντ.: Οι έπισημανσεις τού έπιστολογράφου πρέπει νά ληφθούν ύπ' όψει ιδιαιτέρα άπό τό ύπουργειο μας πού έξακολουθεί νά άντιμετωπίζει τούς ναυτικούς μας ως πολίτες έχαττης κατηγορίας.



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 TSIOUTIS
CHARALAMPOS 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

Οι προοπτικές τής οίκονομίας μας

Τοῦ κ. ΜΑΡΚΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ

"Όταν είναι γνωστό η σημερινή οίκονομική κρίση ξεκινάει από τό έτος 1973 με μικρά διαλείμματα καλυτέρευσης, τά όποια μέ την διεθνή ένταση έξαφανίστηκαν, για νά άδηγηθούμε σήμερα σέ μία πρωτοφανή κρίση, που άγκαλιάζει όλες τις χώρες τού κόσμου. Ανατολής, Δύσεως, και Τρίτου, λεγόμενου, Κόσμου. Τό τέλος τής κρίσεως αύτής είναι άγνωστο, όπως άγνωστες είναι και οι συνέπειες, γιατί μέχρι τώρα παρατηρεῖται άνυπαρξία από γνώσεις και θετικές ένεργειες, σε διεθνή συνεργασία, γιά τό ξεπέρασμά της, παρ' όλες τις προσπάθειες.

Βέβαια κατά τό παρελθόν ύπήρξαν πολλές οίκονομικές κρίσεις μαζί με πολιτικές και κοινωνικές. Η κυριότερη ήταν η οίκονομική κρίση τού 1930. Άλλα τότε δέν ύπήρχε πρόβλημα ένεργειακό, ούτε και μεγάλος και διαρκής πληθωρισμός σέ όλες σχεδόν τις χώρες, όπως σήμερα, έκτος από τή Γερμανία και τούς συμμάχους της πού τήν άδηγησε, όπως και τήν Ιταλία, νά δεχθούν τά φαινοτικά καθεστώτα, που τούς ύποσχονταν εύημερία και έργασία, γιά νά καταλήξουν τελικά στόν ολοκληρωτισμό.

Κυρία άφορμή τής κρίσης, κατ' έμε, είναι κυρίως τό ένεργειακό, άφού τό πετρέλαιο από 2 δολλάρια τό βαρέλι ανέβηκε σέ 42 δολλάρια 1975 και, δεύτερο, γιατί άναπτυχθήκαν συναγωνίσμες βιομηχανίες, όπως τής Ιαπωνίας και τής Γερμανίας.

Συγκεκριμένα μετά τόν Β' Πόλεμο οι βιομηχανίες τής Ιαπωνίας και τής Χιλιερικής Γερμανίας είχαν καταστραφεί, μέ τήν βοήθεια άμως τής Αμερικής άνεστήθησαν σε συναγωνίσμες βιομηχανίες σέ βάρος τών βιομηχανιών Αγγλίας, Γαλλίας, Βελγίου κλπ. μέ άποτέλεσμα οι τελευταίες χώρες νά έχουν έκατομμύρια άνεργχν πού ύπερβαινουν τό 10% τών έργαζμένων. Η Γαλλία π.χ. έχει 2.750.000 άνέργους, διότι παρέμενε μέ τήν παλαιά της βιομηχανία οσο και ή Αγγλία.

Βέβαια τά χαρακτηριστικά τής σημερινής κρίσεως δέν είναι μόνον ή άνεργια σ' όλες τις χώρες, άκόμη και στή Γερμανία και Ιαπωνία, άλλα ό πληθωρισμός, τό ένεργειακό πρόβλημα, ή διακύμανση τής τιμής τών νομισμάτων και τού χρυσού, τά τεράστια έπιτοκια, που φθάνουν γιά τους ιδιώτες, άκομη και γιά τά κράτη, τό 22% και σάν άποτέλεσμα δώλων αύτῶν ή άδυναμία γιά νέες έπενδυσιες. Και πλανάται σ' όλους τό έρωτημα. Θά συνεχισθεί ή κατάσταση αύτή, που έπιετινέται μέ τόν άνταγωνισμό τών οίκονομιών ή όχι; Και άν ναί, πού πάμε;

Δέν θά έπεκταθώ στά παγκόσμια προβλήματα, ούτε θά άναφερθώ στίς καταβαλλόμενες ένέργειες γιά τήν έπιλυσή τους. Θέλω, απλώς, νά σημειώσω, ότι ή χώρα μας θίγεται ολιγότερο και έυρισκεται σε καλύτερη μοιρά στήν παγκόσμια αύτή κρίση, ώστε νά μπορέσει νά ξεπέρασει και τή σημερινή κρίση παρ' όλα τά σφάλματα, πού έχουν συσσωρευθεί στήν πολιτική, οίκονομική και κοινωνική ζωή τής χώρας.

Συγκεκριμένα: α) Γεωργία: Από τού 1935 μέχρι σήμερα έχει συντελεστεί σημαντική πρόοδος. Είναι πλέον αύτάρκης σέ σιτηρά, σέ ζάχαρη, σέ ρύζι, τά όποια προσηγουμένως

είσιγοντο έκ τού έξωτερικού. Είναι έπισης αύτάρκης σέ βαμβάκι, καπνό, ντομάτα, λάδι, κηπευτικά όπωρικά και τόσα άλλα, έκτος κρεάτων, πού παράγονται μέ δυνατότητες αυξήσεως και βελτιώσεως στόν εύλογημένο αύτό τόπο, ένω τό 1930 είχε τρομακτικές έλειψεις. Κατά τήν συγκομιδή σημειούται έλειψη έργατικών χειρών και μάλιστα σαπίζουν τά προϊόντα. Διότι πολλά χέρια γεωργικά μετανάστευσαν στά Κέντρα όσχολουμενα μέ τήν άνοικοδόμηση έγκαταλείποντας τή γη. Μπορούν νά έπανέλθουν: Υπάρχουν άκόμα πολλές δυνατότητες από τή γεωργική καλλιέργεια έξαγωγής στήν Κοινή Αγορά ώστε νά άγεθούν τά γεωργικά εισόδημα όπως κατορθώθη μετά τήν κρίση τού

1930 και τό τέλος τού Β' παγκοσμίου Πολέμου, πού ή Έλλας κατόρθωσε νά γίνει αύτάρκης σέ σιτηρά, ζάχαρη, ρύζι και άλλα προϊόντα. β) Ή βιομηχανία μας δέν είναι, βέβαια, διεθνώς συναγωνιστική, έκτος από ορισμένες, όπως ή τοιμεντοβιομηχανία, τό άλουμινιο και μερικές άλλες. Τό γεγονός, όμως, ότι τό μεγαλύτερο μέρος της κατευθύνεται στήν έσωτερη κατανάλωση, θά τής επιτρέψει, παρά τήν κρίση νά έπιβιώσει.. Βέβαια, όπως είναι συγκροτημένη και μέ χαμηλή παραγωγικότητα δέν μπορεί νά σταθεί διεθνώς. Γιά νά μπορέσει νά κρατηθεί και νά έπεκταθεί θά πρέπει, όπως συμβούλευσουν και οι Ιάπωνες γιά όλες τις άπηρχαιομένες βιομηχανίες τής Εύρωπης, νά έκσυγχρονι-

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΔΗΛΟΠΟΙΗΣΗ

Τη 'Εθνική Τράπεζα τής Ελλάδος γνωστοποιεί ότι δέχεται μέχρι τής 30.4.1982 στά γραφεία της στόν Πειραιά ('Ακτή Μιαούλη 65, 1ος όροφος) ένσφράγιστες προσφορές ένδιαφερομένων γιά τήν άγορά τού φορτηγού πλοίου κυριόττος της 'ΕΠΟΣ' (πρώην 'ΥΜΝΟΣ') ναυπ. 1978, DWT 9275, Ν.Π. 5339, Κ.Ο.Χ. 6.053,37 Κ.Κ.Χ. 4.555,34. Τό πλοίο είναι νηολογημένο βάσει τού άρθρου 13 τού Ν.Δ. 2687/53.

Τό πλοίο πωλείται «ώς έστι και εύρισκεται», άγκυροβολημένο στήν Έλευσίνα (Γ' άγκυροβόλιο) έλευθερο βαρών και προνομίων τού άρθρου 205 τού Κ.Ι.Ν.Δ.

Οι προσφορές θά άφορούν άγορά τού πλοίου μετρητοίς, ή και έπι πιστώσει μέ (έμπραγματες) έξασφαλίσεις οι όποιες θά περιγράφονται στήν οίκεια προσφορά.

Τή έποβολή όποιασδήποτε προσφοράς δέν δεσμεύει τήν Τράπεζα νά προβή στήν πώληση τού πλοίου, δεδομένου ότι διαπρέπει τό δικαίωμα νά κρίνει έλευθερα άν τό προσφερόμενο τίμημα άνταποκρίνεται στήν άξια τού πλοίου, καθώς και τό δικαίωμα τής έπιλογής όποιασδήποτε προσφοράς σέ συνάρτηση μέ τούς όρους πληρωμῆς και έκτιμηση τών προσφερομένων έξασφαλίσεων. Σέ ούδεμια περίπτωση ή Τράπεζα έχει εύθυνη άπό τίς διαπραγματεύσεις που στηρίζονται στήν παρούσα δηλοποίηση, και δικαιούται, άν οι προσφορές κατά τήν άπόλυτη κρίση της δέν είναι ίκανοποιητικές, νά προχωρήσει σέ ίδιατερη διαπραγμάτευση είτε μέ οιονδήποτε άπό αύτούς που ύπεβαλαν προσφορά, είτε και μέ τρίτους.

Ο φόρος μεταβιβάσεως και άλα τά έξοδα τής συμβάσεως πωλήσεως τού πλοίου βαρύνουν τόν άγοραστη.

Ο ένδιαφερόμενος άγοραστής θά πρέπει στήν έγγραφη προσφορά του νά διαλάβει και δήλωση ότι έλαβε γνώση άπό τήν Τράπεζα τής Ελλάδος ('Υποκήμα Πειραιώς) τών τυχόν συναλλαγματικών ύποχρεώσεων τίς όποιες θά άναλαβει άγοράζοντας τό πλοίο αύτό, γιά τίς όποιες ή Έθνική Τράπεζα τής Ελλάδος δέν άναλαμβάνει καμμία ύποχρέωση ή εύθυνη.

Οι ένδιαφερόμενοι γιά τήν άγορά τού πλοίου, μπορούν νά τό έπισκεφθούν άφού προηγουμένως έπικοινωνήσουν μέ τήν άρμοδια 'Υπηρεσία τής Τράπεζης (τηλ.: 4525-177), άπό τήν όποια μπορούν νά λάβουν και κάθε άλλη πρόσθετη πληροφορία.

σθεῖ τεχνολογικά καί νά άκολουθήσει μεθόδους έπιχειρηματικής δράσεως όμοιες τών Ιαπώνων. Στήν κατεύθυνση αυτή οι Ιάπωνες είναι πρόθυμοι νά βοηθήσουν καί οικονομικώς δηλη τήν Εύρωπη καί έμας.

γ) Ή ναυτιλία μας, ή όποια έχει ύποστει μεγάλες ζημιές από τήν οικονομική κρίση, δέν πρόκειται νά παύσει νά είναι ο μεγάλος ένισχυτής τής έλληνικής οικονομίας, διότι οι έφοπλιστές θά έξακολουθήσουν νά διατηρούν τά πλοία τους τρώγοντας τά άποθέματά τους. "Ετσι τό συνάλλαγμα πού προέρχεται από τήν ναυτιλία, δέν πρόκειται νά περιορισθεί, τουλάχιστον αισθητά, γιατί παρ' δηλον δηλη τό 15% τού στόλου μας βρίσκεται τή στιγμή σε παροπλισμό, ή άριθμός τών Έλληνων ναυτικών δέν πρόκειται νά μειωθεί. Η μείωση τών έργαζομένων στά πλοία θά γίνει σε βάρος τών ξένων, πού έργαζονται σε σημαντικό ποσοστό σ' αυτά. "Ετσι τά έλληνικά πληρώματα θά έξακολουθήσουν νά στέλνουν τό συνάλλαγμα τής άμοιβής τους στή χώρα μας.

Aισιοδοξία μηνύματα

Τό ίδιο μπορούμε νά πούμε καί γιά τών τουρισμό, ή όποιος, δηλωσαν, δέν αυξήθει, πάντως δέν πρόκειται νά μειωθεί. Γιά τό μεταναστευτικό συνάλλαγμα δέν μπορούμε βεβαίως νά ειπούμε τό ίδιο, γιατί ή αυξήση ή μείωσή του θά έξαρτηθει από τήν πορεία τής διεθνούς οικονομικής κρίσης, καί ειδικότερα τής άνεργιας στίς χώρες, πού έργαζονται "Έλληνες μετανάστες. Τά μηνύματα πάντως αυτή τή στιγμή παύουν νά είναι άπαισιοδοξα, ώστε ή βάσιμη νά είναι ή έλπιδα άνακαψών τών οικονομιών.

Ειδικότερα η διόγκωση τού ισοζυγίου λογαριασμών, πού άπειλε τήν οικονομική σταθερότητα τής χώρας μας, όφειλεται κυρίως στήν υπέρμετρη αύξηση τής συναλλαγματικής δαπάνης γιά τίς εισαγωγές πετρελαίου, πού παρατηρούμενη, δηλωσαν, πτώση τής τιμής τού πετρελαίου, πού έφθασε από 42 δολλάρια τό βαρέλι σε 27 έως 31 δολλάρια, μαζί μέ τήν αύξηση τής έγχωριας παραγωγής πετρελαίου από τόν Πρίνο, δηλωσαν, καί ή σοβαρή μείωση διεθνώς τής τιμής πρώτη ύλων θά άνακουφίσουν σημαντικά τό έλλειμμα τού ισοζυγίου λογαριασμών. Πέραν τούτων τά ύψηλά έπιτοκια, τά όποια καθορίσει ή οικονομική πολιτική τών ΗΠΑ καί γιά τά όποια τόσες έπικρισις είκουνται από τούς Εύρωπαίους, μέ κο-

ρυφαίο τόν καγκελλάριο τής Δυτικής Γερμανίας κ. Σμίτ — ο όποιος φοβούμενος τίς πολιτικές έπιπτωσεις τής κρίσεως τού 1930 καί έχοντας όπις όψη τά 8.000.000 Γερμανούς άνεργους τού 1930, τόνισ, δηλη τής Εύρωπη είναι σε μεγαλύτερο κίνδυνο από τή νομίζουν οι Αμερικανοί. "Η κατάσταση είναι χειρότερη από τή εκείνη τού μέσου τού 1930. Έκείνο πού φοβούμαι, είναι τό οικονομικό καί κοινωνικό πρόβλημα καί έπομένως καί τήν πολιτική άναρχια καί τήν πολιτική άποσταθεροποίηση σάν απότελεσμα τής οικονομικής άποσταθεροποίησεως" — είχαν καί τά εύεργετικά τους αποτελέσματα: α) Όδήγησαν στήν πτώση τού χρυσού πού έφθασε από 870 δολλάρια τήν ούγγια σε 315 - 325. "Η πτώση αυτή, παρά τήν έντονη διεθνή κερδοσκοπία, πού χαρακτηρίζει τίς διακυμάνσεις τής τιμής τού χρυσού, συνέβαλε καί στήν πτώση τής τιμής τού πετρελαίου γιατί έκτος τών άλλων, έπαυσε γιά τίς άραβικές χώρες νά προβάλλεται σάν έπιχειρημα τής αύξησης τής τιμής τού πετρελαίου ή αύξηση τής τιμής τού χρυσού. β) Οι ύψηλοι τόκοι άναγκασαν πολλά κράτη νά περικόψουν τίς δαπάνες τους, άντι νά δανειζόνται μέ μεγάλους τόκους γιά τήν κάλυψη τών έλλειμμάτων τους.

Σέ πολλά, μάλιστα, κράτη ό περιορισμός τών δαπανών έφθασε από τού παγώματος μέχρι καί τής έλαττωσεως τών μισθών τών κρατικών ύπαλληλων (Βέλγιο) καί σε έπεκταση καί τών ιδιωτικών. "Ακολουθήσει, δηλαδή, η πολιτική τής λιτότητος αντί τής σπατάλης, πού αποτελεί τή μόνη όρθη πολιτική σε στιγμές οικονομικής κρίσεως καί διεθνούς άβεβαιότητος. Διότι η πολιτική αυτή, πού έφαρμζεται καθολικά καί μέ συνέπεια, αύξανει τήν άνταγωνιστικότητα τής οικονομίας, πού αποτελεί σοβαρό κίνδυνο γιά νέες έπενδυσεις καί κατ' άκολουθίαν στήν έξοδο από τόν στασιμοπληθωρισμό. Πιστεύεται δέ από πολλούς, άκομη καί από τον Μιττεράν καί τόν Σμίτ, δηλωσαν, μετά τίς συνομιλίες τους μέ τόν Ρέηγκαν, δηλη τής έπειτα από αύτά οι ΗΠΑ θά έδηγηθούν στή μείωση καί τών έπιτοκίων. Στή συνέχεια καί οι άλλες χώρες, "Ετσι βάσιμη νά είναι ή έλπιδα άναλωγονήσεως όλων τών χώρων καί τής ίδικής μας. "Άν είς άλλα αυτά προσθέσουμε καί τό γεγονός, δηλη τής χώρας μας ύπαρχουν μεγάλα περιθώρια αύξησης τής ήδη χαμηλής παραγωγικότητας, τήν όποια ή κυβέρνηση μέ τά διάφορα μέτρα πού λαμβάνει, προσπαθεί νά αύξησει, θά πρέπει ή αισιοδοξία γιά μιά άνακαμψη τής οικονομίας μας νά μή θεωρείται άδικαιολόγητος.

Βέβαια, γιά τήν έκμετάλλευση τών διαφαινούμενων διεθνώς εύνοικων αυτών συνθηκών

θά πρέπει νά έφαρμασθεί στή χώρα μας καί ή κατάλληλη πολιτική.

Στό σημερινό μου άρθρο δέν θά έπεκταθώ στήν κριτική τών μέτρων, πού λαμβάνει ή κυβέρνηση, γιά τήν έξοδο από τόν στασιμοπληθωρισμό, ούτε θά κρίνω τήν άποτελεσματικότητά τους. Θεωρώ, όμως, άναγκαιο νά σημειωθεί, δηλη τήν μερικά από τά μέτρα, πού λαμβάνει ή κυβέρνηση, θεωρητικά φαίνονται όρθια, πρακτικά, όμως, μπορεί νά μή άποδώσουν, άν δέν βλάψουν. Διότι, κατά τή γνώμη μου, δέν ύπολογίστηκε, δηλη τής έπρεπε σχετικά μέ τήν άμεση καί άλογληρωτική έφαρμογή τους, ή παράγοντας τής δυνατότητας, πού προσδιορίζεται από τήν μέχρι τώρα πείρα καί τήν ψυχολογία, πού έχει δημιουργηθεί στούς έργαζόμενους καί γενικότερα σ' άλογληρο τόν έλληνικό λαό. Ειδικότερα, σημειώνω, δηλη τή έπιβολή σημαντικού φόρου στής έταιρες από τήν άποχρεωτική άναποροσμογή τών παγίων στοιχείων τους. (οικοπέδων, κτηρίων) ύπάρχει κίνδυνος νά έδηγησει σε παραγωγική άδρανεια πολλές σοβαρές καί χρήσιμες έταιρεις, δηλη, μάλιστα, ληφθεί ύπηρη δηλη τής άπηρος μέ τούς φόρους αύτούς αύξανεται καί η φόρος καί στά μή διανεμόμενα από τίς έταιρεις κέρδη καί τά μερίσματα. Μέ τή συσωρευτική έφαρμογή όλων αύτών τών μέτρων είναι βέβαιο, δηλη καταστρέφεται τό πνεύμα τής κεφαλαιαγοράς, πού αποτελεί βασικό παράγοντα τής κινητοποίησεως τής ιδιωτικής πρωτοβουλίας γιά παραγωγικές έπενδυσεις, δηλη, άλλωστε, έπιδιωκει καί ή σημερινή σοσιαλιστική, λεγομένη, κυβέρνηση.

Θέλω νά πιστεύω, δηλη τή κυβέρνηση δέν θά διεκδικήσει τό άλαθητο τού Πάπα καί παντογνωσία, άλλη αντίθετα θά προβεί σε αναθεώρηση τών μέτρων, πού αποδεικνύονται έσφαλμένα ή άταλέσφορα, γιά τήν πραγματοποίηση τών σκοπών πού ή ίδια έγαγγλει, δηλη τήσι μόνο θά διασκεδάσει τό κλίμα τής άπαιοιδοξίας καί θά μπορέσει νά έκμεταλλευτεί τίς άναφανόμενες εύκαιριες γιά μιά άνακαμψη τής οικονομίας πρός άφελος άλλων. Γιά νά γίνω πιό σαφής στήν αισιοδοξία μου σημειώνω δηλη τή ναυτιλία καί σημερινή κρίση θά έδηγησει σε κάθαρο τής διεθνούς ναυτιλίας, πού μαστίζεται από τό μπασίου άδιστακτων κερδοσκόπων, πού ύποβοηθούνται από διεθνείς τραπεζίτες μέ τή χορήγηση άφθονου χρήματος, γιά νά παίρνουν ύψηλούς τόκους, μέ αποτέλεσμα τήν διόγκωση τής ναυτιλίας! "Ετσι μέ τήν σημερινή κρίση θά άπαλλαγει από τούς διεθνείς αύτούς ναυτιλίας πρός άφελος τών Έλληνων ναυτιλομένων.

"Εμείς οι ναυτικοί λέμε δηλη τή θάλασσα δέν στερεύει.

Προσθέτω δηλη τή πρέπει νά στερεψει καί ή διεθνής όγκος τής ναυτιλίας πρός έναρμόνιση μέ τό διεθνές έμποριο.

Τό άνωτέρω έγραφα γιά νά δικαιολογήσω γιατί ή "Έλλας είναι μεταξύ τών όλιγοτερων θιγομένων κρατών από τήν σημερινή κρίση καί νά προσθέσω δηλη τής κρίση διογγώνεται μέ τίς στρατιωτικές δαπάνες τών δύο ύπερδυνάμεων σέ βάρος τής εύημερίας τών λαών τους καί μέ κίνδυνο καταστροφής τής άνθρωποτήτος. Τό κακό αύτό θά τής άναγκασει τελικά μέ τή συνάντηση κορυφής κατά τό θέρος νά έπιδιώχουν τελική συμφωνία τουλάχιστον τών πυρηνικών όπλων, έφη δύον καί ή έκφραζόμενη συχνάκις έπιθυμία των είναι ειλικρινής. "Ενα τέτοιο γεγονός θά είναι γιά τήν εύτυχια τής άνθρωποτήτος.

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 95 41 05

A.O.H. 78 29 05

Telex: 6625 - JRWS UY 6625

MONTEVIDEO

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

‘Η Παγκόσμιος Ναυπηγική δραστηριότης κατά τό 1981

2.269 ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ — 16.931.719 ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ

‘Η Νότιος Κορέα καταλαμβάνει για πρώτη φορά τήν δεύτερη θέση μετά τήν Ιαπωνία ή όποια μέση συνολική ναυπηγική παραγωγή 8,4 έκατομ. τον. γκρός καλύπτει τό 49,6% τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων και διατηρεῖ τά πρωτεία.

Αύξηση κατά 3.830.615 τον. γκρός σημειώθηκε στίς παγκόσμιες ναυπηγήσεις κατά τόν περασμένο χρόνο, ενδεικτική τής καλής ναυλαγοράς πού έπικράτησε κατά τό 1980 και τό πρώτο έξαμηνο τού 1981 καθώς και τής αύξησεως τού μεγέθους και άριθμου τῶν μπάλκ κάρριερ.

Στόν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων παρά τήν αύξηση τού ναυπηγηθέντος τοννάζ κατά 807.225 τον. γκρός, παρατηρεῖται μείωση τού δγκου τῶν νέων πλοίων στό σύνολο κατά 2% έναντι τού 1980 και πρέπει έπισης να σημειωθεί ότι μόνον 5 νέα τάνκερς ξεπερνοῦν σέ χωρητικότητα τούς 150.000 τον. D.W.

Από τό σύνολο τῶν 233 ναυπηγηθέντων τάνκερς χωρητικότητος 4.750.059 τον. γκρός, τά 149 σκάφη, 2.976.186 τον. γκρός, κατασκευάσθηκαν στήν Ιαπωνία και μεταξύ αύτών συγκαταλέγονται τά δύο μεγαλύτερα σκάφη «Μπέργκε Έντερπράϊζ» και «Νίσσο Μαρού» 325.133 τον. d.w. και 257.882 τον. d.w. αντίστοιχα.

Στίς ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων τήν δεύτερη θέση κατέλαβε ή ‘Ισπανία μέ 8 σκάφη, 485.599 τον. γκρός, στά όποια περιλαμβάνεται τό σουπερτάνκερ «Ταρρό Αύγουστα» 300.070 τον. d.w., ένω άκολουθον ή Νότιος Κορέα, ή Σουηδία, οι ‘Ηνωμένες Πολιτείες και ή Ταιβάν όπου κατασκευάσθηκε ένα δεξαμενόπλοιο 127.000 τον. γκρός.

Οι ναυπηγήσεις μπάλκ κάρριερ αύξηθη-

σαν άλματωδώς και έφθασαν τά 241 σκάφη, 7.080.430 τον. γκρός καταλαμβάνοντας τό 41,8% τού συνόλου τῶν κατά τό 1981 ναυπηγηθέντων πλοίων και σημειώνοντας αύξηση κατά 807.225 τον. γκρός έναντι τού 1980.

‘Η Ιαπωνία έναυπηγήσεις 129 άπό τά 241 σκάφη πού κάλυψαν τήν μισή περίπου έπισης παραγωγή τῶν ναυπηγείων τῆς και άντι-προσώπευσαν 3.990.565 τον. γκρός.

Από τά 241 νέα μπάλκ κάρριερ μόνον 16 είναι μικτά τύπου «Μπάλκ - ‘Οιλ» και κυμαίνονται σέ μεγέθη τῶν 40-60.000 τον. γκρός ένω τά ύπολοιπα 225 σκάφη μεταφοράς χύδης φορτίων είναι τά περισσότερα τύπου «πάναμα» ή μικρότερο handy size, και μόνον 15 νέα μπάλκ κάρριερ υπερβαίνουν τούς 75.000 τον. γκρός.

Στίς ναυπηγήσεις τῶν σκαφών αύτών τήν δεύτερη θέση κατέλαβε ή Νότιος Κορέα μέ 15 σκάφη, 650.157 τον. γκρός, σημειώνοντας πενταπλάσια αύξηση τού ναυπηγηθέντος τοννάζ σέ σύγκριση μέ τό 1980. Στίς ύπολοιπες θέσεις άκολουθον ή Βραζιλία μέ 19 σκάφη, 541.917 τον. γκρός, ή Δυτ. Γερμανία και ή Δανία.

Στίς ναυπηγήσεις συμβατικών φορτηγών πλοίων παρατηρείται μιά σημαντική μείωση κατά τό 1981 πού βλανεί τούς 582.355 τον. γκρός και άποδεικνύει τήν στροφή πολλών έφοπλιστών στήν άποκτηση μεγαλυτέρων πλοίων και ειδικότερα μπάλκερς. Στήν Ιαπωνία, ή όποια προηγείται στίς ναυπηγήσεις και αύτής τής κατηγορίας τῶν πλοίων, ή μείωση φθάνει τούς 268.089 τον. γκρός.

Μετά τήν Ιαπωνία όπου έναυπηγήθησαν 223 φορτηγά 503.308 τον. γκρός άκολουθεί ή Γιουγκοσλαβία μέ 13 σκάφη, 155.563 τον. γκρός, και έπονται ή ‘Ισπανία, ή Δυτ. Γερμανία και ή Σοβιετική Ένωση.

Στήν κατηγορία τῶν πλοίων κοντέινερς έκυριάρχησε η Δυτική Γερμανία κατασκευά-

ζοντας 6 μεγάλα σκάφη, 131.853 τον. γκρός, άκολουθούμενη όπό τήν Ιαπωνία μέ 11 μικρότερα, 111.040 τον. γκρός.

Συνολικά κατά τό 1981 παρεδόθησαν όπό τά άνα τόν κόσμο ναυπηγεία 32 σκάφη άποκλειστικής μεταφοράς έμπορευματοκιβώτων, 516.265 τον. γκρός.

Αύξηση παρετηρήθη και στίς ναυπηγήσεις σκαφών μεταφοράς χημικών φορτίων και υγροποιημένων άεριών. Συνολικώς κατασκευάσθησαν 121 πλοία, 52 έκ τῶν όποιων ήσαν LNG, 1.122.463 τον. γκρός. Και σέ αύτήν τήν κατηγορία πρώτοι οι Ιάπωνες μέ 65 σκάφη, 367.934 τον. γκρός, άκολουθούμενοι όπό τούς Γάλλους οι όποιοι ναυπηγήσαν μόνον 6 άλλα κατά πολύ μεγαλύτερα σκάφη 350.408 τον. γκρός. Παρά τήν έγγνωσμένη τεχνολογική έξελιξη τής Γαλλίας στήν ναυπηγηση τέτοιου τύπου σκαφών είναι άξιοσημείωτο ότι τό μεγαλύτερο LNG, τό «Γκολάρ Σπίριτ», 93.815 τον. γκρός, κατασκευάστηκε στήν Ιαπωνία.

Τέλος, στήν κατηγορία τῶν άλιευτικών σκαφών παρετηρήθη παγκοσμίως μία σημαντική μείωση ναυπηγήσεως νέων σκαφών. Η συνολική παραγωγή έφθασε τούς 300.707 τον. γκρός έναντι 407.913 τον. γκρός κατά τό 1980 μέ βασικούς κατασκευαστάς τούς ‘Ανατολικογερμανούς και τούς Ρώσους οι όποιοι συνολικά έκαλυψαν περίπου τήν μισή παγκόσμια ναυπηγική δραστηριότητα σέ σκάφη άλιειας και βοηθητικά πλωτά μέσα μεγαλύτερα τῶν 100 τον. γκρός.

Βάσει τῶν στοιχείων τού Λόγιδ Ρέτζιστερ, όπό τό συνολικό νεοναυπηγηθέν τοννάζ τῶν 16.931.719 τον. γκρός οι 9.700.658 τον. γκρός κατασκευάσθηκαν γιά λογαριασμό ένων έφοιλιστών άπό τίς χώρες όπου ναυπηγήθηκαν και 4.457.657 τον. γκρός πού άντιπροσωπεύουν τό 26,3% άνηκουν στήν δύναμη τού Βρετανικού Νηογνώμονα.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



**Pandora Maritime
Agencies**

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN – HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG

PANDORA CHARTERING
P.O. Box ES302
BENMORE, JOHANNESBURG
2010 SOUTH AFRICA
Tel.: 7837055, Telex: 4-24064 SA

GREECE – PIRAEUS

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

Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Η πορεία τοῦ λιμένος

Σέ νέες περιπτειες μπήκε τό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ μέ τις άπεργιακές έκδηλωσεις τῶν λιμενεργατῶν.

Η βαρειά ἀτμόσφαιρα ἀπό τήν καθητη μείωση τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, καὶ μάλιστα τήν περιόδο τῶν ἡμερῶν τοῦ Πάσχα, ἐπιβαρύνεται μέ τή νέκρωση δλων τῶν λειτουργιῶν ἀπό τις άπεργίες τῶν λιμενεργατῶν.

Οπος ἀναφέρουν πληροφορίες τά οἰκονομικά τοῦ Ὀργανισμοῦ πάνε ἀπό τό κακό στό χειρότερο, παρά τή σημαντική αὔξηση τῶν τιμολογίων, πού ἄρχισε νά εἰσπράττεται ἀπό τίς 3 Ἀπριλίου. Καὶ τοῦτο, γιατί ἡ κίνηση είναι αἰσθητά μειομένη, ἐνώ οι ταμειακές υποχρεώσεις τοῦ Ὀργανισμοῦ είναι, λόγο τῶν ἔορτῶν, σημαντικά αὐξημένες.

Η κατάσταση αὐτή προβληματίζει σοβαρά τή διοικηση τοῦ Ο.Δ.Π. καὶ ἐφ' ὅσον δέν σημειωθεὶ ἀνάκαμψη, τότε τά προβλήματα θά χρειασθοῦν νά ἀντιμετωπισθοῦν μέ μέτρα αὐξημένης κυβερνητικῆς καλύψεως.

Παραχώρηση χρήσεως χώρων τοῦ ΟΔΠ

Παραχωρήθηκε ἀπό τόν ΟΔΠ ἡ χρήση χώρων του στίς κατωτέρω ἑταρίες:

α. Στήν Α.Ε. «ΑΡΓΩ», ἐπιφάνειας 5.808 τετρ. μέτρ. μέ μέτωπο πρός τή θάλασσα 185 τρέχ. μέτρ., πού βρίσκεται ἐμπρός ἀπό τις ἐγκαταστάσεις τῆς ἑταρίας στήν περιοχή "Ακρας Πούντας Σαλαμίνας μέ τούς ἔξης πρόσθετους λόγους:

— Διάρκεια τῆς παραχωρήσεως ἀπό Ιη Μαρτίου 1982 μέχρι 28 Φεβρουαρίου 1983.

— Τό μίσθιμα καθορίζεται μέ βάση τίς τιμές τοῦ ἔνιαίου, κατά περιοχή, τιμολογίου ὅπως θά ισχύσει ἀναπροσαρμοζόμενο κατά τή χρονική περιόδο τῆς παραχωρήσεως.

— Η καταβολή τοῦ μισθώματος θά γίνει σε δύο ἔξαμηνιαίς δόσεις.

β. Στήν ἑταρία GOUMAS SHIPYARDS, ἐπιφάνειας 1.045 τετρ. μέτρ. μέ μέτωπο πρός θάλασσα 43,50 τετρ. μέτρ., πού βρίσκεται ἐμπρός ἀπό τις ἐγκαταστάσεις τῆς ἑταρίας στήν περιοχή Καμίνι Άμπελακίων Σαλαμίνας. Η διάρκεια τῆς παραχωρήσεως ὀρίζεται ἀπό Ιη Ιανουαρίου 1982 ἕως 31 Δεκεμβρίου 1982.

γ. Στήν ἑταρία Αφοί Χατζηνικολάου Ο.Ε., ἐπιφάνειας 510 τετρ. μέτρ. μέ μέτωπο πρός θάλασσα 15 τετρ. μέτρ. πού βρίσκεται ἐμπρός ἀπό τις ἐγκαταστάσεις τῆς ἑταρίας στήν περιοχή Άμπελακίων Σαλαμίνας. Η διάρκεια τῆς παραχωρήσεως ὀρίζεται ἀπό 16 Φεβρουαρίου 1982 ἕως 15 Φεβρουαρίου 1983.

δ. Στήν ἑταρία Σ. Βαζαίος καὶ Ν. Φράγ-

κου Ο.Ε. ἐπιφάνειας 216 τετρ. μέτρ., βρίσκεται ἐμπρός ἀπό τις ἐγκαταστάσεις τῆς ἑταρίας στήν περιοχή Περάματος. Η διάρκεια τῆς παραχωρήσεως ὀρίζεται ἀπό Ιη Ιανουαρίου 1982.

ε. Στό Σύλλογο Ἐπαγγελματιῶν καὶ Ἐρασιτεχνῶν Αλιέων Περάματος. Ο Αγιος Νικόλαος, ἐπιφάνειας 15 τετρ. μέτρ. στό Τέρμα Περάματος.

Οι δροι γιά τήν πρώτη ἑταρία ισχύουν καὶ γιά δλους τούς ἄλλους μισθωτές.

Η τιμολόγηση πλωτῶν μέσων

Τροποποιήθηκε ἀπό τόν ΟΔΠ ὁ κανονισμός δικαιωμάτων ἐπί πλοίων καὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων στή λιμενική περιοχή ώς ἔξης:

α. Η παράγραφος 2 τοῦ ἀρθρου 8 ἀντικαθίσταται ώς ἀκολούθως:

“Οπου εἰς τάς διατάξεις τοῦ παρόντος κανονισμοῦ ἀνάφερεται ἡ λέξις «ἡμέρα» ώς τοιαύτη νοεῖται τό ἀπό 00.01 τοῦ μεσονυκτιου μέχρι καὶ 24.000 ωρας είκοσιτετράωρον χρονικόν διάστημα. Κλάσμα ἡμέρας θεωρεῖται ὀλόκληρον είκοσιτετράωρον.”

β. Τό ἀδάφιο 7/3 τῆς παραγράφου 7 «Λοιπαὶ διατάξεις» τοῦ ἀρθρου 5 τοῦ Κανονισμοῦ διαγράφεται.

γ. Στό ἀρθρο 10 «Υπόχρεοι καταβολῆς δικαιωμάτων» προστίθεται παράγραφος 4, πού ἔχει ώς ἔξης:

«4. Ούπερθεματιστής εἰς πλαισιοπλοίου πλοίου η πλωτοῦ ναυπηγημάτος είναι

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. HELLMAR BAIRRS
PHONES: 310483, 311384, 321616
313397, 329735, 319480
A.O.H.: 321843

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

ύποχρεος διά τήν καταβολήν τῶν ύπο τοῦ παρόντος κανονισμοῦ προβλεπομένων καὶ βαρυνόντων τό πλοίον — πλωτόν ναυπηγημάτων ἀπό τής ἡμέρας τής κατακυρώσεως».

Ἐξ ἀλλού καταργούνται οἱ διατάξεις τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἀρθρου 11 τοῦ Κανονισμοῦ.

Τά λύματα τῆς Α.Ε. «ΝΑΥΣΙ»

Ο ΟΔΠ ἀποδέχτηκε τό αἴτημα τῆς Α.Ε. «ΝΑΥΣΙ» καὶ ἐνέκρινε, κατ' ἀρχήν, τήν κατασκευή ἀπό τήν ἑταρία ἐγκαταστάσεως βιολογικού καθαρισμοῦ λυμάτων στό ἐργοστάσιο τοῦ προβλήτα I τῆς Ἐπισκευαστικῆς Ζώνης Περάματος ύπο τούς ἔξης ὅρους:

• Η ἑταρία θά ύποβάλλει στόν ΟΔΠ τήν δριστική μελέτη πού θά συντάξει, γιά νά υποβληθεῖ, στή συνέχεια, καὶ στή Νομαρχία Αττικῆς γιά ἐγκριση.

• Μετά τήν ἐγκριση τῆς μελέτης καὶ πρίν νά ἀρχίσουν οἱ ἐργασίες κατασκευῆς τῆς ἐγκαταστάσεως νά ύπογράψει σύμβαση μέ τόν ΟΔΠ γιά τή χρήση τῶν χώρων, τούς όποιους θά καταλάβει ἡ ἐγκατάσταση.

• Οι ἐργασίες θά ἐκτελεσθοῦν ύπο τήν ἐποπτεία τῆς Τεχνικῆς Υπηρεσίας τοῦ Ὀργανισμοῦ εἰς τρόπον ώστε νά μήν ἐμποδίζει τίς ἐργασίες λειτουργίες τοῦ λιμένος, τίς διάφορες ἐγκαταστάσεις τοῦ ΟΔΠ καὶ τά ἐκεῖ ύπαρχονται καλώδια τῆς ΔΕΗ.

• Έάν μέ τήν κατασκευή τῶν ἐργών τοῦ ΟΔΠ ἀπαιτηθεῖ στό μέλλον τροποποίηση τῆς ἐγκαταστάσεως η ἀλλαγὴ θέσεώς της, αὐτή θά γίνει μέ δαπάνες τῆς Α.Ε. «ΝΑΥΣΙ».

• Θά ἀποκατασταθεῖ τελείως ή ἐπιφάνεια τοῦ ἀδάφους στήν ἀρχική τής κατάσταση.

Σύντομα

Τέσσερα περονοφόρα όχηματα παραλαμβάνει ὁ Ὀργανισμός Λιμένος Πειραιῶς γιά τήν κάλυψη ἀναγκῶν τῆς φορτοεκφορτώσεως.

Τά όχηματα είναι τοῦ ιαπωνικοῦ ἐργοστασίου KOMATSU.

• Ο ΟΔΠ θά προμηθευθεῖ δύο γεφυροπλάστιγγες, 80 τουλάχιστον τόννων, τίς όποιες θά ἐγκαταστήσει στή περιοχή τοῦ κεντρικοῦ λιμένος.

• Τό ζύλινο πυροσβεστικό πλοιάρχιο τοῦ ΟΔΠ «ΣΙΜΑΣ ΝΟ. 211» χαρακτηρίστηκε ως ἀχρηστό γιά τήν ύπηρεσία καὶ θά ἐκπομπεῖ ώς πλοίο.

• Έγκριθηκε, κατ' ἀρχήν, η κατασκευή ἀπό τήν ἑταρία χημικῶν προϊόντων καὶ Λιπασμάτων γεφύρας προσπελάσεως στή Αραπετώνα καὶ στής ἐκεί ἐγκαταστάσεως τῆς ἑταρίας, ητοι μέσα στήν χερσαία λιμενική ζώνη τοῦ ΟΔΠ.

• Έγκριθηκε η κατεδάφιση τοῦ κτιρίου ἀποθηκῶν τῆς Π.Α.Ε.Γ.Α.Ε. καὶ η ὀλοκλήρωση τῆς κατασκευῆς τῆς περιφερειακῆς λεωφόρου Ξαβερίου.

• Έγκριθηκε η ἀποπεράτωση τῶν ἐργασιῶν περιτοιχίσεως τοῦ ἀνοικτοῦ μεταλλικοῦ ύποστέγου Ντόκ Ξυλείας.

"Εφθασαν τά 337 τά παροπλισμένα πλοῖα

Μετά μία μικρή ανάπauλa ή όπoia eίχe σημειωθεί στή διάρκeia tou Mαrtiou σtό pρwto dēkaήmepro tou 'Aptiilou ārchiσe vā ēmpafanizetai kai pāli aūēhs̄tou ārithmoū tōn paropliζomēnōn ploiōn.

Σtis 12 'Aptiilou tā paropliismēna ploiā stā 14 ēn ēnērgeia āgkurobólia eīxan fθāsei tā 337 suvoleikēs xwrohtikōtētaς perí touς 9.380.000 tou. gkrōs.

Suγkekrimēna stā 14 āgkurobólia eīnai paropliismēna tā ēxēs̄ ploiā.

'Alibveriou: 11 dēxamēnōploiā, 758.032 tou. gkrōs.

'Antikúrōw: 5 fōrtηgā, 44.283 tou. gkrōs.

'Astakou: 4 fōrtηgā, 31.966 tou. gkrōs.

Galaξeidiou: 2 dēxamēnōploiā kai 11 fōrtηgā, suvole. tonvāz 230.078 tou. gkrōs.

'Eleusinās: 72 dēxamēnōploiā, 89 fōrtηgā kai 20 ēpibatigā skáphi, suvoleikou tonvāz 5.606.853 tou. gkrōs.

'Hyoymenitōsas: 6 fōrtηgā, 45.546 tou. gkrōs.

'Ithákēs: 7 fōrtηgā, 57.859 tou. gkrōs.

'Itéas: 19 dēxamēnōploiā, 1.599.546 tou. gkrōs.

Kabálala: 2 fōrtηgā, 18.217 tou. gkrōs.

Kefalallēnias: 11 fōrtηgā, 137.391 tou. gkrōs.

Leuukáda: 15 fōrtηgā, 94.381 tou. gkrōs.

Mήlou: 1 dēxamēnōploiā, 52.189 tou. gkrōs.

Stułida: 6 dēxamēnōploiā kai 8 fōrtηgā, 313.284 tou. gkrōs.

Xalikidias: 48 skáphi suvoleikēs xwrohtikōtētaς 231.619 tou. gkrōs.

Suγmeiώntai öti apō tō YEN ēxouñ xhorhḡthē 94 adēies giá paropliismō oí opoieis ōmaw̄ dēn ēxouñ ēktelēs̄thē akom̄, ēnō epí suvole 565 thēsēw̄ paropliismō pōu ēxouñ kaθor̄īthē ēxouñ kālufh̄tē oí 337 kai autή t̄ stiγm̄ h̄pár̄chou 228 thēsēīs giá paropliismō.

ΑΛΙΒΕΡΙ

KATHG. ONOMA	SΗMΑIA	T.ΓKROΣ
Δ/Ξ ΜΑΡΙΕΤΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	115.207
» ΟΥΡΑΝΙΑ	»	105.317
» ΠΑΣΙΦΙΚ	»	38.058
» ΑΤΟΜΙΚ	»	45.292
» ΙΟΝΙΚ	»	45.251
» ΒΙΟΛΑΝΤΩ	»	117.794
» ABIN O'ΙΛ ΛΗΝΤΕΡ	»	104.616
» KΡΗΤΗ ΣΚΑΥ	»	61.057
» ABIN O'ΙΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	»	51.074
» ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ	»	34.082
» ΠΟΛΥΣ	»	40.284

»	KATIE	»	10.187
»	ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ	ΠΑΝΑΜΑ	24.810
»	ΚΑΠΕΤΑΝΙΚΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	8.639
»	ΒΟΡΡΑΣ	»	31.464
»	ΣΧΙΝΙΑΣ	»	9.919
»	ΕΒΡΟΣ	»	19.534
Δ/Ξ	ΝΟΤΟΣ	»	43.119
Φ/Γ	ΑΝΝΑ Π.	»	9.366

ΑΝΤΙΚΥΡΑ

KATHG. ONOMA	SΗMΑIA	T.ΓKROΣ
Φ/Γ ΘΕΑΝΩ Α.Σ.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	9.585
» ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ	»	6.660
» MENT ENTEPRA'ΙΣ	»	10.375
» ΣΑΞΕΣΣΟΡ	»	11.946
» ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	»	5.717

ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ (ΚΑΒΑΛΑΣ)

KATHG. ONOMA	SΗMΑIA	T.ΓKROΣ
Φ/Γ ΔΙΑΚΛΗΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	8.872
Φ/Γ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	»	9.345

ΕΛΕΥΣΙΝΑ Α' ΘΕΣΗ

KATHG. ONOMA	SΗMΑIA	T.ΓKROΣ
Δ/Ξ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	87.329
» ΓΛΑΡΟΣ	»	90.905
» ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	»	103.290
» ΕΘΝΙΚ	»	125.947
» ΦΟΙΝΙΚΑΣ	»	103.291
» ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	»	124.724
» ΑΡΙΕΤΤΑ	»	129.070
» ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ	»	113.780
» ΠΕΡΣΕΥΣ	»	76.142
» ΔΩΡΙΣ	»	68.566
» ANNA I. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	»	115.925
» ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	»	34.185
» ΕΥΓΕΝΙΑ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	129.260
» ΑΤΙΑ Κ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	105.013
» TINA	»	163.810
» MIX. ΛΑΙΜΟΣ	»	113.562
» ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	128.399
» ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	113.733
» ΠΕΡΑ	»	57.795
» ΓΙΑΝΝΗΣ II	»	126.370
» ΛΑΚΩΝΙΚ	»	34.000
» ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	ΠΑΝΑΜΑ	128.234
» ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π	»	
» ΛΙΒΑΝΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	123.648
» ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΗΓΚΡΕΗΤ	»	152.372
» ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ	»	125.901

ΓΑΛΑΞEΙΔI

KATHG. ONOMA	SΗMΑIA	T.ΓKROΣ
Δ/Ξ ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	12.184
Φ/Γ ΚΥΘΗΡΑ	»	13.869
Φ/Γ ΑΣΤΕΡΙΩΝ	»	16.112
Φ/Γ ΑΛΙΚΗ	»	12.996
» ΛΕΝΤΕΑ	»	17.879

»	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ	»	104.834
»	ΧΑΛΚΗ	»	41.107
»	ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	»	50.998
»	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ	»	129.796
»	ΤΡΟΠΙΚ	»	45.223
»	ΧΑΡΜΟΝΙΚ	»	45.342
»	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ.	»	163.810
»	ΚΛΑΣΙΚ	»	73.492
»	ΓΚΑΛΑΝΤ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	54.925
»	ΤΑΚΤΙΚ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	105.472
Φ/Γ	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	»	1.580
»	ΜΙΝΙ ΛΑΚ	»	1.559
»	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	»	1.570

ΕΛΕΥΣΙΝΑ Γ' ΘΕΣΗ

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Δ/Ξ	ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	52.982
»	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	38.627
»	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	»	38.598
»	ΚΙΜΩΛΟΣ	»	35.394
»	ΚΟΝΚΟΡΝΤ	»	41.949
»	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	»	33.108
»	ΤΟΛΜΗΡΟΣ	»	31.326
»	ΣΤΑΘΕΡΟΣ	»	41.260
»	ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΛΕΥ	»	31.142
»	ΑΡΤΕΜΙΣ	»	44.667
»	ΑΥΡΑ	»	44.708
»	ΠΑΤΜΟΣ	»	51.627
»	ΝΙΡΙΤΟΣ	»	42.013
»	ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	45.545
»	ΛΙΑΗ Η	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	48.764
»	ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖ	»	42.811
»	ΑΘΗΝΑ Μ.	»	45.678
»	ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.	»	31.768
»	ΓΙΩΤΑ Ε.	»	34.794
»	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΛΥ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	30.580
»	ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ ΠΑΤΡΙΟΤ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	83.882
»	ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ ΑΣΤΕΓΚ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	75.509
»	ΠΕΡΤΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	99.181
»	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	30.574
»	ΛΗΤΟ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	38.145
»	ΣΚΙΑΘΟΣ	»	48.057
»	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	»	40.686
»	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	»	45.229
»	ΑΛΕΝΤΑΛΕ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	48.462
»	ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ III	ΚΥΠΡΟΥ	46.941
»	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	18.204
Φ/Γ	ΡΕΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	3.506
»	ΟΧΟΝΤ	ΠΑΝΑΜΑ	485
»	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	3.115
Ε/Γ	ΜΕΛΟΝΤΥ	»	5.551
»	ΣΤΕΛΒΙΟ	»	4.408
»	ΜΗΔΑΣ ΝΤΡΗΜ	»	10.934
»	ΑΧΙΛΛΕΥΣ 2	»	1.709
»	ΕΛΛΗΝΙΣ	»	18.564
»	ΕΛΛΑΣ	»	4.326
»	ΣΙΤΥ ΟΦ ΑΝΔΡΟΣ	»	4.564
»	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ	»	3.668
»	ΛΗΤΩ	»	1.594
»	ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	»	2.590
»	ΡΕΓΓΙΝΑ ΠΡΙΜΑ	ΠΑΝΑΜΑ	10.972
»	ΦΙΟΡΙΤΑ	ΠΑΝΑΜΑ	3.524
»	ΚΟΣΜΟΓΚΑΖ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	201
Φ/Γ	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ	»	7.633
»	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	»	6.132
»	ΑΠΟΛΛΩΝ	»	3.500
»	ΝΗΛ ΑΡΜΟΣΤΡΟΝΓΚ	»	25.471
»	ΕΠΟΣ	»	6.053
»	ΣΑΛΑΜΠΩ	»	6.561
»	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	»	8.486
»	ΝΗΜΕΡΤΗΣ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	16.000
»	ΓΟΥΑΙΗΒ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	13.010
»	ΛΕΝΤΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	970
»	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	»	935
»	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	»	1.300
»	ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	»	7.207
»	ΠΑΤΡΑΙ	»	2.754
»	ΛΟΝΔΙΝΟΝ	»	2.696
»	ΒΑΡΒΑΡΑ II	»	5.317
»	ΛΑΪ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΕΙΑ	»	3.310
»	ΥΖΟΝΑ	ΚΥΠΡΙΑΚΗ	3.271
»	ΕΡΩΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	5.215
»	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	9.466
»	ΨΑΘΙ (πρώην) ΚΑΣΙΩΤΗΣ	ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1.599
»	ΤΖΩΡΤΖΥ	»	8.339
»	ΝΙΚΑΝΝΑ	»	2.711
»	ΠΡΙΑΜΟΣ	»	5.848
»	ΤΑΥΡΟΣ I	ΠΑΝΑΜΑ	734
»	ΝΟΓΚΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	26.315
»	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	»	5.806
»	ΡΟΔΟΣ	»	2.458

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)**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

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

Δ/Ξ	ΑΕΛΛΩ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	20.797	»	ΡΕΝΕ ΜΑΤΖΙΚ	»	
Φ/Γ	ΑΡΚΑΔΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	8.824	»	ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΛΕΡΟΣ	»	9.163
»	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΡΑΓΚΑΚΗΣ	ΚΥΠΡΙΑΚΗ	11.276	»	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	»	9.550
»	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	»	10.905	»	ΑΘΗΝΑ	»	10.662
»	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2.497	»	ΜΑΘΙΟΣ	»	8.975
»	ΝΑΤΑΔΙΑ	ΚΥΠΡΙΑΚΗ	10.934	»	ΜΑΡΑΘΩΝ	»	12.887
»	ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	7.719	»	ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	»	9.084
»	ΚΟΣΜΑΣ Κ.	ΚΥΠΡΙΑΚΗ	7.249	»	ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ	»	3.708
Ε/Γ	ΑΚΟΥΑ ΜΑΡΙΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.467	»	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	9.043	
Φ/Γ	ΛΕΣΥΛΦΙΔΗΣ	ΙΣΠΑΝΙΑΣ	20.867	»	ΖΕΥΣ	»	11.687
»	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	8.764	»	ΩΚΕΑΝΙΣ	»	10.006
»	ΠΑΡΓΑ	»	10.065	»	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	»	14.855
»	ΜΟΣΧΑ	»	8.823	»	ΚΡΙΤΩΝ	»	7.156
»	ΓΑΛΑΤΕΙΑ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	9.537	»	ΕΥΡΩΠΗ II	»	8.242
»	ΠΕΡΙΚΛΗΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.134	»	ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	»	8.254
»	ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗΣ	»	7.801				
»	ΝΙΚΟΣ Α	»	8.362				
»	ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	»	9.061				
»	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	»	8.067				
»	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	»	8.878				
»	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	»	8.403				
»	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	»	6.132				
»	NIKY	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	9.087				
Ε/Γ	ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΕΑΝ ΣΑΝ	ΚΥΠΡΙΑΚΗ	8.020				
»	ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΕΑΝ ΣΤΑΡ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	15.799				
Φ/Γ	ΝΤΙΓΝΙΤΥ	»	8.485				
»	ΑΜΑΛΙΑ	»	8.574				
»	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	»	4.521				
»	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΟΝ	»	10.522				
»	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	»	8.987				
»	ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	»	12.802				
»	ΑΡΓΥΡΩ	»	7.054				
»	ΑΛΑΜΕΙ'Ν	ΠΑΝΑΜΑ	10.403				
»	ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ VIII	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	9.237				
»	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	»	7.176				
»	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	11.261				
»	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	14.425				
Δ/Ξ	ΣΤΑΡ	»	10.267				
Φ/Γ	ΑΘΑΝΙΑ	»	13.855				
»	ΕΛΠΙΔΑ	»	9.918				
»	ΑΘΕΝΣ ΣΗ	»	4.903				
»	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	»	6.797				
»	ΤΑΚΗΣ Η	»	6.508				
»	ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	»	6.631				
»	ΚΛΕΙΩ	»	5.181				
»	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. Ι.	»	4.979				
»	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	»	10.886				
»	ΑΛΑΜΠΡΑ	»	7.877				
»	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	»	16.277				
»	ΕΥΛΑΛΙΑ	»	8.825				
»	ΑΡΚΑΔΙΑ	»	6.678				
»	ΣΤΕΝΙΕΣ	»	»				

ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Φ/Γ	ΛΙΝΚ ΛΑΒ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	8.937
»	ΓΙΟΥΡΟ ΑΡΑΜΗΣ	ΚΥΠΡΙΑΚΗ	10.704
»	ΠΗΝΕΛΟΠΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.190
»	ΛΕΩΝ	»	2.377
»	ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	»	8.425
»	ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	»	8.913

ΙΘΑΚΗ

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Φ/Γ	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	8.291
»	ΑΡΗΣ	»	9.481
»	ΑΘΕΡΑΣ	»	9.099
»	ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	»	8.573
»	ΑΡΙΕΣ	»	7.838
»	ΜΑΡΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	5.746
»	ΜΑΡΜΑΡΑΣ	ΚΥΠΡΙΑΚΗ	8.831

ΙΤΕΑ

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Δ/Ξ	ΛΟΝΤΟΝ ΠΡΑΪΝΤ	ΑΓΓΛΙΑΣ	125.837
»	ΚΥΜΩ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	24.234

THE HELLESPONT GROUP

Managers

THALATTA STEAMSHIP CORP.

98, Kolokotroni Street,

Piraeus TT 38

GREECE

Tel.: (01) 41 14 972/4

Telex: (601) 21 3110 THAL GR

London Agents

NEPHELE MARITIME AGENCY LTD.

City Wall House

84/90, Chiswell Street

London EC1Y 4TN

ENGLAND

Tel.: (01) 628 0953

Telex: (51) 8956714 FRIXOS G

"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ	"	106.123			
"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ	"	126.027	"	ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β	6.662
"	ΠΗΛΙΟΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	109.650	"	ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙ'ΙΡΟ	4.931
"	ΒΡΑΛΥ	ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ	113.532	"	ΛΑΕΡΤΗΣ	10.542
"	ΕΥΔΩΡΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	35.773	"	ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	7.718
"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΙΤΙΟΝ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	10.6.123	"	ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	9.364
"	ΘΟΡΣΑΒΕΤ	ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ	112.885	"	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	2.582
"	ΕΦΥΡΑ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	35.409	"	ΑΡΓΥΡΩ	7.527
"	ΦΕΡΝΧΑΒΕΝ	ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ	108.758	"	ΛΕΥΚΑΝΤΙΑ ΣΚΑΥ	4.489
"	ΝΟΡΜΠΡΑΪΤ	"	140.394	"	ΣΥΝΤΟΜΙΑ	3.243
"	ΡΑΣ ΜΑΕΡΣΚ	ΔΑΝΙΑΣ	143.122	"	ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	6.617
"	ΝΕΦΕΛΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	24.256	"	ΣΤΑΡ Ι	7.100
"	ΓΚΙΕΓΟΥΟΥΝΤ II	ΠΟΛΩΝΙΑΣ	70.668	"	ΝΑΓΚΟΣ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ 9.036
"	ΚΑΣΠΟΒΥ	"	70.671	"	ΦΩΤΗΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ 1.574
"	ΓΟΥΙ'ΙΛΣΤΑΡ	ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ	72.577			
"	ΑΛ ΧΟΥΣΕΙ'ΙΝ	ΠΑΝΑΜΑ	28.807			
"	ΦΑΝΑΡΙ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	44.720			

ΜΗΛΟΣ

ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ	ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
				Δ/Ξ	ΥΠΑΤΙΑΝΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	52.189

Φ/Γ	ΗΣΤ ΠΟΡΤ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	27.018
"	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	"	9.065
"	ΠΛΩΤΤΙΝΟΣ	"	10.679
"	ΓΛΑΥΚΟΣ	"	16.229
"	ΜΑΡΟΥΚΩ	"	8.899
"	ΤΟΜ ΤΖΕΣΣΗ	"	9.838
"	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	"	10.748
"	ΑΡΙΕΛ	"	12.038
"	ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	"	8.702
"	ΑΙΗΒΟΝ	"	15.000
"	ΓΡΕΓΟΣ	"	9.175

ΛΕΥΚΑΔΑ

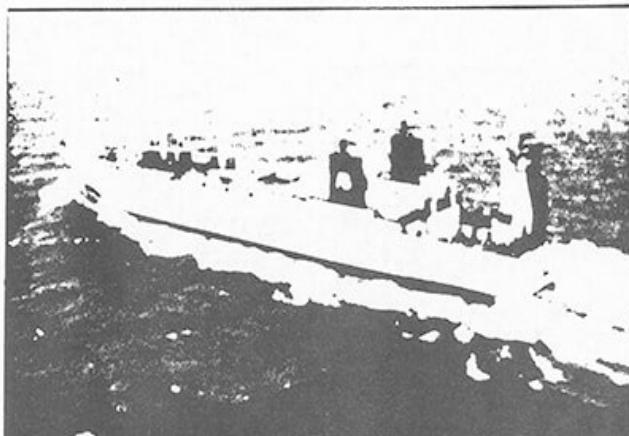
ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Φ/Γ	ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.842
"	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	"	6.154

ΣΤΥΛΙΔΑ

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Δ/Ξ	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	44.863
Φ/Γ	ΦΑΙΑΞ	"	11.489
"	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	"	10.737
"	ΕΛΕΪ'ΙΣΤΡΙΑ Ι	"	10.652
Δ/Ξ	ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	38.460
"	ΠΕΝΤΕΛΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	57.761
"	ΑΡΓΟΛΙΣ	"	28.313
Φ/Γ	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΙΣ	"	6.103
"	ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	"	5.887
"	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	"	1.188
"	ΛΕΩΝΙΔΑΣ	"	5.318
Δ/Ξ	ΣΙΝΚ ΛΑΝΤΓΟΥΣ	"	33.445
Φ/Γ	ΓΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	"	11.148
Δ/Ξ	ΤΡΙΠΟΛΙΣ	"	28.126

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

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 · 39

PIRAEUS

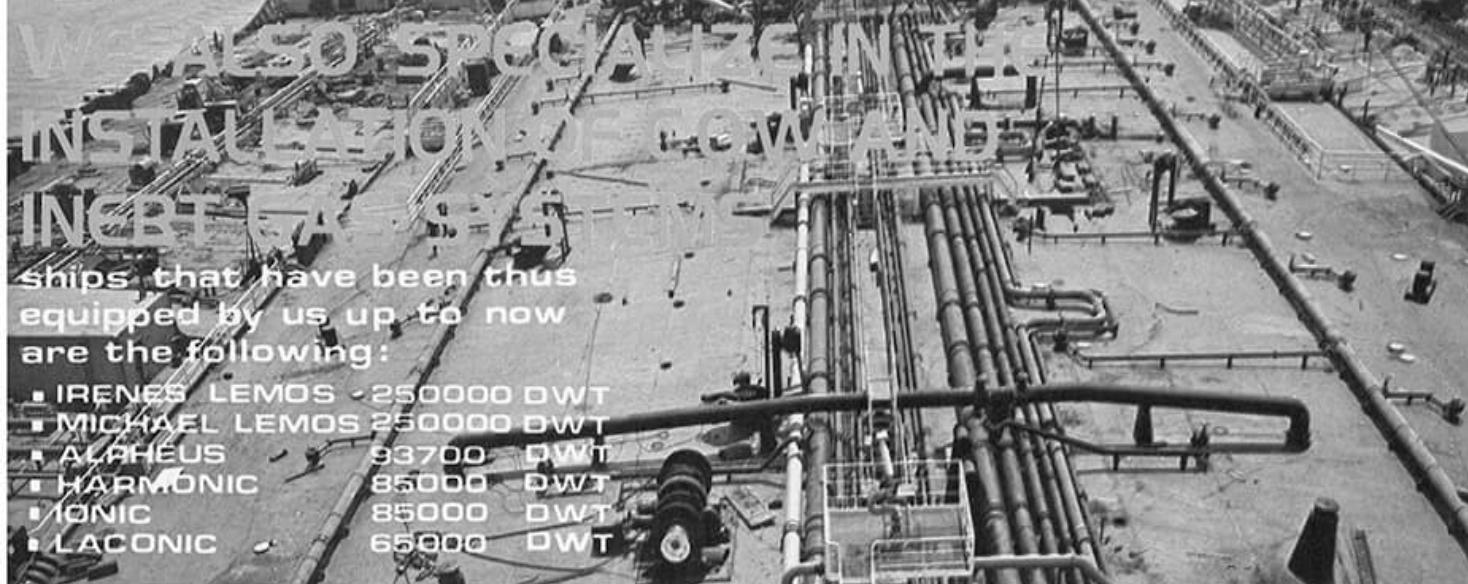
Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

BROS|TROMS

21 2559

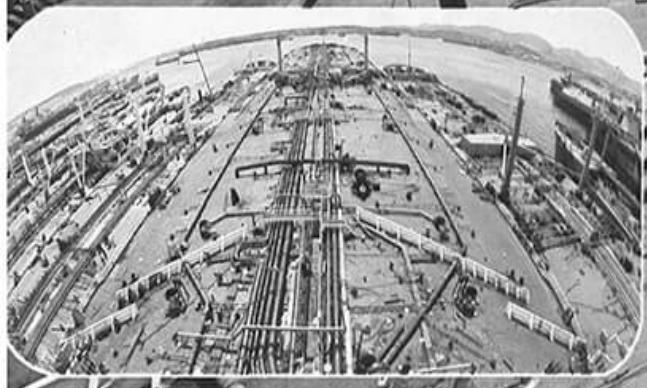
DUBARRASC



INCERFA

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

- IRENE LEMOS - 250000 DWT
- MICHAEL LEMOS 250000 DWT
- ALPHEUS 93700 DWT
- HARMONIC 85000 DWT
- IONIC 85000 DWT
- LAONIC 66000 DWT



Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. Ι ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ

Στήν Ναυτιλιακή Λέσχη τήν 8 Απριλίου 1982)

Η εύρυτατη συμμετοχή του ναυτιλιακού Πειραιά και τό ζωηρό ένδιαφέρον υπήρξαν τά κύρια χαρακτηριστικά τής συνεστίασης της Ναυτιλιακής Λέσχης, τής 8ης Απριλίου, κατά την οποία παρέστη και μίλησε ο Πρόεδρος του ΚΟΔΗΣΟ και εύρωβούλευτής κ. Γιάγκος Πεσμαζόγλου.

Στήν άρχη τής θέσης του, ο κ. Πεσμαζόγλου προσδιόρισε τήν πολιτική θέση τού κόμματός του, τό όποιο και τοποθέτησε στόν σοσιαλδημοκρατικό χώρο, ταχθείς υπέρ μιᾶς σοσιαλιστικής δημοκρατίας τού 2000 αιώνα σε άντιπαράθεση πρός τήν πολιτική δημοκρατία τού 19ου αιώνα. Ετάχθη έναντια στόν παλαιοκομματισμό και στόν, δηπως τόν χαρακτήρισε, νεοπαλαιοκομματισμό και υπέρ μιᾶς οικονομίας πού νά μεριμνᾶ γιά τήν προστασία τών Έθνικών δικαιωμάτων μέσα στά πλαίσια τής Εύρωπαικής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ), γιά τήν όποια είπε ότι δέν μονοπωλεῖ τίς έλληνικές δυνατότητες.

Στήν συνέχεια, ο θέματης χαρακτήρισε τήν πολιτική έναλλαγή στήν έξουσία τής 18ης Οκτωβρίου 1981 σάν «θετική», δέν παρέλειψε διμοσία νά χαρακτηρίσει τό έκλογικό άποτέλεσμα «προϊόν μιᾶς νοσηρής πόλωσης». Έφεξε τήν Κυβέρνηση διότι «δέν άξιοποίησε, δηπως έπρεπε τήν λαϊκή έντολή» και χαρακτήρισε τήν προϋπολογισμό άνειλικρινή ή, τουλάχιστον, ύπεραισιόδοξο, προβλέψας είσπράξεις έκ τής φορολογίας κατά 35-37 δισ. δραχμών κατώτερες τών προβλεπομένων. Έξέφρασε τόν φόβο, ότι τά φορολογικά μέτρα δόδηγον πρός κάμψη τού είσοδήματος τών μεσαίων στελεχών

και τά χαρακτήρισε σάν «έκπληξη», πού προκαλεῖ άντικίνητρα και άναστολή στήν άναληψη πρωτοβουλίων. Ή αύξηση τών έμμεσων φόρων, είπε, καθώς και ή αύξηση τού ΦΚΕ θά σημάνει αύξηση τής τάξεως τού 3,5 έως 5% στόν τιμάριθμο τών όποιο προέβλεψε σε 24-25% γιά τό 1982.

Προσδιόρισε τήν άνεργια σε 6% γιά τίς άρχες τού 1982 και έξέφρασε φόβους αίσθητής έπιδεινώσεως τού ισοζυγίου πληρωμών έναν, δηπως είπε, δέν μειωθούν τά σημερινά άποθέματα πετρελαίου. Ύπελόγισε τήν άναμενόμένη είσπραξη άπό τήν ΕΟΚ γιά τό 1982 σε 500 περίπου έκατομμύρια δολάρια και έπεσήμανε τήν άμεση σύνθεση τού συναλλαγματικού μας άποθέματος πρός τά έθνικά μας θέματα. Ή οικονομική μας άναπτυξη, είπε, έχαρταται άμεσα άπό τής έξωτερικές μας συναλλαγές, στίς όποιες ή Ναυτιλία μας παίζει πρωταρχικό ρόλο σάν παράγων προσπορισμού, συναλλάγματος.

Στήν συνέχεια, έξέφρασε τήν άποψη ότι άδηγούμεθα σε έποχή προστατευτισμού σε παγκόσμια κλίμακα και, άναφερόμενος στήν ναυτιλία, έπεσήμανε τό άδιανότον τής άλλαγής συνθηκών λειτουργίας τών ναυτιλιακών μας έπιχειρήσεων, χειροκροτούμενος άπό τό άκροατήριο. Χαρακτήρισε σάν άνάγκη τόσον τήν έλευθεροποίηση τών ένεργειών μας στά πλαίσια τής ΕΟΚ δύον και τόν σχεδιασμό μέ βάση τής έλληνικές παραγωγικές και πιστωτικές δυνάμεις. Ός πρός τό τελευταίο, συνέστησε τήν καθέρωση συνεργασίας μέ ξένους πιστωτικούς όργανους και τράπεζες.

Άναφερόμενος τήν Ναυτιλία, ο κ. Πε-

μαζόγλου έπεσήμανε τήν άνάγκη έξυψώσεως τής ναυτικής έκπαιδεύσεως και τής έξιδικεύσεως τών στελεχών σύμφωνα μέ τίς έπιταγές τής σύγχρονης Όργάνωσης και τεχνολογίας και έξέφρασε τήν πεποίθηση ότι τότο είναι έφικτό. Συνέστηκε έπισης τήν στροφή τού τραπεζικού συστήματος τής χώρας πρός τήν άναπτυξη πιστωτικής πολιτικής γιά τήν Ναυτιλία.

Χαρακτήρισε «άνάγκη» τήν έπίτευξη σταθερών ίστοιμιών και έξέφρασε τήν γνώμη, ότι τότο είναι μακροπρόθεσμα έφικτό, ιδίως μέσω τής ΕΟΚ. Παρεδέχθη ότι έσακολουθούν νά υπάρχουν άσυμφωνίες μέσα στήν ΕΟΚ, έτοινε διμοσίας ότι ή άσφαλεια και ή πρόσδος τής Εύρωπης είναι δρρηκτα συνδεδεμένες μέ τήν έπιτυχία τής ΕΟΚ. Χάρις στήν ΕΟΚ, είπε, άντιμετωπίζεται ό προστατευτισμός και έπιτυχάνεται μιά αύτονομη πολιτική έναντι τήν ΗΠΑ. Γιά τότο και χαρακτήρισε τήν περαιτέρω πρόοδο τής ΕΟΚ σάν ζήτημα ζωτικής σημασίας.

Σάν μία μελλοντική προοπτική, ο θέματης προδιέγραψε τήν συνεργασία τών ναυτιλιακών χωρών τής ΕΟΚ και έκλεισε τήν θέματα του μέ ένα αισιόδοξο τόνο καταχειροτούμενος άπό τό άκροατήριο του.

Έπακολούθησε συζήτηση, κατά τήν διάρκεια τής θέματος ό κ. Πεμαζόγλου άπαντησε διεξοδικά σε έρωτήσεις πού ύπεβαλε τό άκροατήριο του.

Άν κάτι πρέπει να προσθέσουμε, είναι ό βαθμός τής προσοχής μέ τήν θέματος πυκνό άκροατήριο παρακολούθησε τό θέματης κατά τήν διάρκεια τού λόγου του και τής συζήτησης πού άκολουθησε, πράγμα ενεξήγητο άν λάβει κανείς όπ' όψιν του τήν πρωτοκόλλητη τού θέματος και τήν άκαδημαϊκή και πολιτική ιστορία του. Τέτοιες έκδηλώσεις έπιμον και ώφελούν συνάμα τόν ναυτιλιακό Πειραιά. Θερμά συγχαρητήρια και στήν Ναυτιλιακή Λέσχη γιά τήν έμπνευση και τήν διοργάνωση.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12 Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Άριθ. 717/1980

Πρόεδρος: Ι. Κατσαντώνης
Εισηγητής: Δ. Γουργουράκης
Δικηγόρος: Π. Μάζης, Α. Λαμπρινίδης, Δ. Πανταζίδου, Α. Χατζηανδρέου, Π. Παπούλιας

Αναγκαστικός πλειστηριασμός πλοίου —
Κατάταξη δανειστών — Απαιτήσεις έξασφαλιζόμενες μέν ναυτικό προνόμιο.

Έξασφαλίζονται μέν ναυτικό προνόμιο: α) οι άπαιτήσεις ναυτικού γιά έλλιπη σύνθεση του πληρώματος, β) τό ποσό που έπιβάλλει ο διευθυντής του ΓΕΝΕ υπέρ του Κεφ. Ανεργείας και Ασθενείας Ναυτικών σε βάρος του πλοιοκτήτη έπιβατικού πλοίου γιά τη μη έπανδρωση του πλοίου του κατά τη χειμερινή περίοδο και γιά τά δικαιώματα του ΟΑΠ γιά τη φορτοεκφόρτωση και μεταφορά άποσκευών των έπιβατων και τουριστικών αύτοκινήτων.

I. Έπειδή διά τῶν ὑπό κρίσιν ἐφέσεων διώκεται ή έξαφάνισις τῶν ὑπ' ἀριθμ. 679/1979 καὶ 649/1979 ἀποφάσεων τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶς διά τῶν ὁποίων ἔγενοντο δεκταὶ ἀντιστοίχως ή ἀπό 2 Μαΐου 1978 ἀνακοπή τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου (NAT) καὶ ή ἀπό 5 Μαΐου 1978 ἀνακοπή τοῦ Ὁργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς (ΟΑΠ). Αἱ ἐφέσεις αὗται ἡσκήθησαν νομοτύπως καὶ ἐμπροθέσμως. Πρέπει, ώς ἐκ τούτου, νά γίνουν κατά τύπους δεκταὶ, διαταχθῇ δέ, συμφώνως πρός τό ἄρθρο. 246 Κ.ΠΟ.Δ., ή ἔνωσις καὶ συνεκδίκασις τῶν διὰ τῆς ἀσκήσεως αὐτῶν καταρξαμένων δικῶν, διότι τοῦτο, ἐν ὅψει τοῦ διτὶ αἱ ώς ἄνω ἀνακοπαὶ στρέφονται κατά τοῦ αὐτοῦ πίνακος κατατάξεως, εἰς τὴν μεταρρύθμισιν τοῦ ὁποίου ἀπβλέπουν, ἀποτρέπει τὴν δημιουργίαν συγχύσεως καὶ τὸν κίνδυνον ἐκδόσεως πλειόνων δικαστικῶν ἀποφάσεων, μεταρρυθμίζουσῶν κατά διάφορον ἐκάστη τρόπον τὸν αὐτὸν πίνακα κατατάξεως.

A. Επὶ τῶν κατά τῆς ὑπ' ἀριθμ. 679/1979 ἀποφάσεως ἀσκηθεισῶν ἐφέσεων:

II. Έπειδὴ διά τῆς ἀνακοπῆς, ἐπὶ τῆς ὁποίας ἔξεδόθη ή ἐκκαλουμένη ώς ἄνω ὑπ' ἀριθ. 679/1979 ἀπόφασις ἰστορεῖτο διτὶ τὴν 19-3-1978 ἔξεπλειστηριάσθη εἰς δημόσιον ἀναγκαστικὸν πλειστηριασμόν, ἐνώπιον τοῦ συμ/φου Πειραιῶς «X.Π.» τῇ ἐπισπεύσει τοῦ δανειστοῦ «Δ.Γ.» τό εἰς τὴν ἀνώνυμον ἔταιρίαν ὑπό τὴν ἐπωνυμίαν «Κ.Σ.Α.» ἀνήκον καὶ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν φέρον πλοίον «Π.Η», κατακυρωθὲν εἰς τὴν ἐκκα-

παραπονοῦνται ηδη αἱ ἐκκαλοῦσαι διά τῶν ὑπό κρίσιν ἐφέσεών των.

III. Έπειδὴ ή κατάταξις τῶν δανειστῶν εἰς τὸν πίνακα κατατάξεως ἐπὶ διανομῆς τοῦ πλειστηριάσματος κατασχεθέντος πλοίον γίνεται, συμφώνως πρός τὴν παρ. 4 τοῦ ἄρθρ. 1012 Κ.Πολ.Δ., τηρουμένων κατά πρῶτον λόγον τῶν διατάξεων τοῦ διά τοῦ v. 3816/1958 κυρωθέντος Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, κατά δέ τὸ ἄρθρ. 205 περ. β' τούτου προνομιούχοι ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, κατά τὴν εἰς αὐτό διριζομένην εἰδικήν σειράν κατατάξεως, είναι μόνον αἱ εἰς τό ἄρθρον τοῦτο περιοριστικῶς μνημονεύμεναι ἀπαιτήσεις, μεταξύ τῶν ὁποίων κατατάσσονται καὶ τὰ ἐκ τῆς ναυτολογήσεως τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος δικαιώματα τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου καὶ δή ἀνευ χρονικοῦ περιορισμοῦ. Περαιτέρω ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρ. 8 παρ. 4a, 5 καὶ 6 ἐδ. a. v. 6059/1955, διά τῶν ὁποίων διρίζεται διτὶ μεταξύ τῶν πόρων τοῦ NAT περιλαμβάνονται αἱ καταβαλλόμεναι ὑπέρ τῶν κεφαλαίων καὶ λογαριασμῶν αὐτοῦ εἰσφοραὶ καὶ αἱ ὑπέρ αὐτοῦ ποιναὶ καὶ 2.v. 6002/1934, συστήσαντος κεφαλαίον ἀνεργίας παρά τῷ NAT, τοῦ ὁποίου οἱ πόροι, κατά τό ἄρθρ. 3 τοῦ τελευταίου τούτου νόμου, είναι καὶ οἱ εἰδικῶς δια νόμου διριζόμενοι, μεταξύ τῶν ὁποίων περιλαμβάνεται καὶ δὲ ὑπό τοῦ ώς ἄνω ἄρθρ. 8 παρ. 6 v. 6059/1934 ἐπιβαλλόμενος πόρος, συνάγεται, διτὶ τὸ βεβαιούμενον ὑπό τοῦ διευθυντοῦ τοῦ γραφείου εὑρέσεως ναυτικῆς ἐργασίας Πειραιῶς ποσόν ὑπέρ τοῦ ώς ἄνω κεφαλαίου διά τὴν ἐκ μέρους πλοιοκτήτου ἐπιβατικοῦ πλοίου 100 κ.ο.χ. καὶ ἄνω, παράβασιν τῆς διατάξεως περὶ τῆς πλήρους ἐπανδρώσεως τοῦ πλοίου κατά τὴν χειμερινήν περίοδον, είναι δικαιώματοῦ ἐφεσιβλήτου Ταμείου, προερχόμενον ἐξ ὑποχρεωτικῆς ναυτολογήσεως ἐκ τοῦ νόμου καὶ συνεπῶς ἀνταποκρίνεται εἰς

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

προνομιακώς, κατά την άνωτέρω τάξιν, κατατασσόμενην άπαιτησιν (βλ. Έφ. Πειραιώς 274/1979, 504/1979 ΕΝΔ, 7 471, ΕΑ 2997/1975 ΝοΒ 23, 1271). Ύπο τά δεδομένα ταύτα και δοθέντος ότι, ώς δέν άμφισσητείται, αἱ ὡς ἄνω άπαιτησιες τοῦ ἐφεσιβλήτου προέρχονται ἐκ καταλογισθέντων διά τῶν ὑπ' ἀριθμ. 14194/1977, 880/1978 καὶ 1756/1978 ἀποφάσεων τοῦ γραφείου εὑρέσεως ναυτικῆς ἔργασίας, εἰς βάρος τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ πλειστηριασθέντος ἐπιβατηγού πλοίου καὶ ὑπέρ τοῦ παρά τῷ ἐφεσιβλήτῳ συσταθέντος κεφαλαίου ἀνεργίας καὶ ἀσθενείας ἔργατῶν θαλάσσης χρηματικῶν ποσῶν, τά ὅποια, λόγῳ μισθοδοσίας, θύ κατεβάλλοντο εἰς τά ἐλλείποντα ἐκ τῆς κανονικῆς συνθέσεως μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, λογιζόμενα ὡς προερχόμενα ἐξ ὑποχρεωτικῆς ἐκ τοῦ νόμου ναυτολογίσεως, κατά την διάρκειαν τῆς χειμερινῆς περιόδου τῶν ἐλλειπόντων μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, είναι προνομιούχοι, κατατασσόμεναι εἰς τὴν δευτέραν τάξιν τῶν προνομίων τοῦ ἄριθμ. 205 ΚΙΝΔ. Τά αὐτά, συνεπόδει, δεχθείσα ή ἐκκαλουμένη ἀπόφασις, ή ὅποια μετ' ἀποδοχήν τῆς ἀνακοπῆς τοῦ ἐφεσιβλήτου μετερρύθμισε τὸν προσβαλλόμενον πίνακα καὶ κατέταξεν ἐξ ὀλοκλήρου εἰς αὐτὸν τάς ὡς ἄνω προνομιακάς ἀπαιτησιες τοῦ τελευταίου, αἱ ὅποιαι προηγούνται, κατά τά ἐκτεθέντα, τῶν καταταγεισῶν ἀπαιτησεων τῶν ἐκκαλουσῶν, μειώσασα κατά τὸ ἀντίστοιχον ποσὸν ταύτας, δέν ἐσφαλεν, ἀλλ' ὅρθις ἥμηνευσε καὶ ἐφῆρμοσε τάς ὡς ἄνω διατάξεις καὶ πρέπει αἱ τὸ ἀντίθετον ὑποστηρίζουσαι ὑπό κρίσιν ἐφέσεις νά ἀπορριφθοῦν ὡς ἀβάσιμοι.

B. Ἐπί τῶν κατά τῆς ὑπ' ἀριθμ. 649/1979 ἀποφάσεως ἀσκηθεισῶν ἐφέσεων.

IV. Ἐπειδὴ διά τῆς δευτέρας κατά τοῦ αὐτοῦ πίνακος κατατάξεως, ἀσκηθεισῆς ἀνακοπῆς ή ὅποια ἔχει τὴν αὐτὴν ὡς ή πρώτη ιστορικήν, ὡς πρός τάς ἐνεργηθείσας πράξεις τῆς ἐκτελεστικῆς διαδικα-

σίας, βάσιν, ἰστορεῖτο περαιτέρω ὅτι ὁ ἐφεσιβλήτος ἥδη καὶ τότε ἀνακόπτων «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΟΛΠ», καίτοι ἀνηγγέλθη νομίμως, δι' ἀπαιτησεις του ἐκ προσορμίσεων πρυμνοδετήσεων, πλευρίσεων, μεταφορᾶς ἀποσκευῶν, συμποσουμένας εἰς δραχμάς 115.885 μετά τῶν νομίμων τόκων καὶ ὑπαγομένας εἰς τὴν α' τάξιν τῶν προνομίων τοῦ ἄριθμ. 205 ΚΙΝΔ, κατέταγη ἐντούτοις, προνομιακῶς εἰς τὸν ὡς ἄνω πίνακα, μόνον διά ποσὸν 27.422, ἐνῷ διά τὸ ὑπόλοιπον ἐκ δραχμῶν 86.443 δέν κατετάγη, διότι ὁ ἐπὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπάλληλος ἐθεώρησεν ὅτι τὸ ποσόν τοῦτο δέν ἀφεώρα τὴν ναυσιπλοίαν, ἀλλ' ἀνταποδοτικά δικαιώματα εἰσπραττόμενα παρὰ τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιριας καὶ μὴ ἔξοπλισμένα διά προνομίου. Ἐδιώκετο δέ διά τῆς ἀνακοπῆς ή μεταρρύθμισις τοῦ πίνακος πρός τὸν σκοπὸν νά καταταγῇ ὁ ἐφεσιβλήτος ἐξ ὀλοκλήρου διά τάς ἀναγγελθείσας ὡς ἄνω ἀπαιτησεις του, περιοριζομένων, ἀντιστοίχως, τῶν προπεριγραφεισῶν καὶ ἐπομένων τῶν ἴδικῶν του ἀπαιτησεων τῶν ἐκκαλουσῶν. Ἡ ἐκκαλουμένη ἀπόφασις ἐδέχθη τὴν ἀνακοπῆν, ἀποφανθείσα δέ ὅτι αἱ ἀπαιτησεις τοῦ ἐφεσιβλήτου ἡταν ἔξοπλισμέναι μέτο τὸν ὡς ἄνω προνόμιον, μετερρύθμισε τὸν πίνακα κατατάξεως κατά τὸν ὡς ἄνω τρόπον. Κατά τῆς ἀποφάσεως ταύτης καὶ δι' ἐσφαλμένην ὑπ' αὐτῆς ἔρμηνείαν καὶ ἐφαρμογήν τοῦ νόμου, παραπονούνται ἡδη αἱ ἐκκαλουσαι διά τῶν ὑπό κρίσιν ἐφέσεων των.

V. Ἐπειδὴ, κατ' ἄριθμ. 10 Α.Ν. τῆς 26.6./10-7-1944 «περὶ τοῦ κώδικος τῶν νόμων περὶ δικῶν τοῦ Δημοσίου», ἡ ἰσχὺς τοῦ ὅποιου διετερήθη καὶ μετά τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ Κ.Πολ.Δ. (βλ. Α.Π. 559/1979 ΝοΒ 27, 1598, ΑΠ 376/1977 ΝοΒ 25, 1354), αἱ πάσης φύσεως νόμιμοι προθεσμίαι είναι διά τὸ Δημόσιον τράκοντα ἡμερῶν ἀκόμη καὶ ἄν ὅριζονται βραχύτεραι. Οὕτω καὶ ἐπὶ πλειστηριασμοῦ εἰς τὸν ὅποιον τὸ Δημόσιον ἀπλῶς ἀναγγέλεται ὡς πιστωτής καὶ ἐπὶ τοῦ ὅποιου, ὡς ἐκ τούτου, ἐφαρμόζον-

ται ὡς πρός τὴν προδικασίαν καὶ τὴν διαδικασίαν τῆς κατατάξεως αἱ διατάξεις τοῦ Κ.Πολ.Δ., καὶ οὐχὶ αἱ περὶ διοικητικῆς ἐκτελέσεως εἰδικαὶ διατάξεις, ἡ προθεσμία ἀσκηθείσας ὑπ' αὐτοῦ ἀνακοπῆς κατά τοῦ πίνακος κατατάξεως, μή ἀναγομένη εἰς τὴν ἐν στενωτέρᾳ ἐννοίᾳ διαδικασίαν, δέν είναι κατά τὸ ἄριθμ. 979 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ., ὀκταήμερος, ἀλλ' ἐν ὅψει τῆς ὡς ἄνω εἰδικῆς διατάξεως τριάκοντα ἡμερῶν (βλ. Ε.Π. 274/1979, ΕΑ 5270/1977 Ε.Ν.Δ. 6, 291). Τῆς διά τῆς διατάξεως, ἔξι ἀλλους ταύτης καθιερουμένης εἰδικῆς ὑπέρ τοῦ Δημοσίου προθεσμίας, ἀπολαύει, συμφώνως πρός τὸ ἄριθμ. 3 παρ. 1 καὶ 3 α.ν. 1559/1950 «περὶ Ὁργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς», κυρωθέντος διά τοῦ ν. 1630/1951 καὶ ὁ ἐφεσιβλήτος ὄργανισμός (βλ. ΑΠ 842/1977 ΝοΒ 26, 683, ΑΠ 360/1976 ΝοΒ 24, 876). Ἐν προκειμένῳ ἡ πρός τὸν ἐφεσιβλήτον ὑπὸ τὴν ἴδιοτητα τοῦ ἀναγγελθέντος εἰς τὸν πλειστηριασμὸν τοῦ ὡς ἄνω πλοίου δανειστοῦ ἀπευθυνθείσα, κατ' ἄριθμ. 979 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ. πρόσκλησις διά νά λάβῃ οὗτος γνῶσιν τοῦ πίνακος κατατάξεως, ἐπεδόθη εἰς αὐτὸν τὴν 25-4-1978 (βλ. τὴν ἐπὶ τοῦ ἐπιδοθέντος καὶ μετ' ἐπικλήσεως προσκομιζομένου πρωτοτύπου ταύτης σχετικήν σημείωσιν τοῦ ἐπιδόσαντος αὐτὴν δικ. ἐπιμελητοῦ). Συνεπόδει, ἡ ἀνακοπή ἡσκήθη ἐμπροθέσμως, πρό τῆς παρόδου, δηλαδή, τριάκοντα ἡμερῶν ἀπό τῆς ὡς ἄνω προκλήσεως καὶ πρέπει νά ἀπορριφθῇ ὡς ἀβάσιμος, ὃ τὸ ἀντίθετον ὑποστηρίζων πρῶτος λόγος τῆς ὑπὸ κρίσιν ἐφέσεως τῆς ἐκκαλούσης Τραπέζης.

VI. Ἐπειδὴ, κατ' ἔξουσιοδότησιν τῶν ἄριθμ. 4 παρ. 7, 13, 14 καὶ 21 παρ. 2 τοῦ α.ν. 1559/1950 «περὶ Ὁργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς», κυρωθέντος διά τοῦ ν. 1630/1951, ἔξεδόθη ὁ διά τῆς ὑπ' ἀριθμ. 114/1951 πράξεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ἐφεσιβλήτου ψηφισθείσας καὶ διά τῆς ὑπ' ἀριθμ. 112343/1951 ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Δημοσίου Ἐργών ἐγκριθείσας «κανονισμός τιμολογίων φορτοεκφορτωτικῶν καὶ λοιπῶν δικαιωμάτων». Διά τοῦ V τιμολογίου τοῦ κανονισμοῦ τούτου, ὡς ἐτροποποήθη καὶ συνεπληρώθη διά μεταγενεστέρων Ὑπουργικῶν ἀποφάσεων, καθορίζονται τά φορτοεκφορτωτικά καὶ λοιπά δικαιώματα τοῦ ΟΛΠ διά τὴν μεταφοράν τῶν ἀποσκευῶν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν τουριστικῶν αὐτοκινήτων. Εἰς δέ τὰς παρ. 1 καὶ 7 τοῦ Δ' κεφαλαίου τοῦ τιμολογίου τούτου, ὑπὸ τὸν τίτλον «ἀπόδοσις τῶν δικαιωμάτων ἀποσκευῶν τῶν εἰσπραττομένων μέσω τῶν πρακτορείων» δρίζονται τά ἔξης: «παρ. 1 τά ἐν τῷ παρόντι κανονισμῷ καὶ τιμολογίῳ καθοριζόμενα δικαιώματα ἀποσκευῶν ἐπιβατῶν ἐν τῷ λιμένι Πειραιῶς βαρύνουσι πάντοτε τό πλοίον καὶ καταβάλλονται εἰς τὸν ΟΛΠ εἰσπράττονται ἀπ' εὐθείας παρά τῶν ἐπιβατῶν διά τῶν ὄργάνων αὐτοῦ (παρ. 3 καὶ 4 ἐδ. α' τοῦ κεφαλαίου ἀποσκευῶν ἐπιβατῶν, ὡς ἐπίσης καὶ τά ἐν παρ. 2-5 τῶν εἰδικῶν περιπτώσεων μεταφορῶν). Ἐκ τῶν διατάξεων τούτων θεσπίζεται κανών, κατά τὸν ὅποιον τὰ εἰς τὸ ὡς τιμολόγιον καθοριζόμενα καὶ μέσω

Cables: "NAFTIKA"
Telex: 6-2421 SA

P.O. Box 763, DURBAN, 4000
Phone: 372761 2/3
A/H 376067

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ
for all ship requirements

TROPHODOSIAI

YLIKA KATASTROMATOS & MICHANIS

APTIA EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

τῶν πρακτορείων εἰσπραττόμενα δικαιώματα τοῦ Ο.Δ.Π. διά τὴν μεταφοράν τῶν ἀποσκευῶν τῶν ἐπιβατῶν, πλὴν τῶν ὡς ἄνω ἔξαιρέσεων, βαρύνουν τό πλοϊον καὶ ὡς ἐκ τούτου ἀποτελοῦν ἀπαιτήσεις προνομούχους, ἀπολαυούσας τοῦ εἰς τὸ ἄρθρ. 205 στοιχ. α' τοῦ KINΔ προνομίου (βλ. Α.Π. 295/1976 ΝοΒ 24, 849). Δέν ἐσφαλε, συνεπῶς, ἡ ἐκκαλουμένη ἀπόφασις περὶ τὴν ἐρμηγείαν καὶ ἐφαρμογὴν τῶν ὡς ἄνω διατάξεων δεχθείσα τὴν ἀνακοπήν τοῦ δικαιοδοσίου τοῦ Ο.Δ.Π. διά τῆς ὁποίας ἐπλήττετο ὁ συνταχθεὶς ὑπὸ τοῦ ἐπὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου «Π.Η.» ὑπαλλήλου πίναξ καταστάσεως, διότι δὲν κατετάγη εἰς αὐτὸν προνομιακῶς καὶ κατὰ τὴν ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 205 στοιχ. α' τοῦ KINΔ προβλεπομένην τάξιν ἀπαιτήσεις τοῦ κατά τοῦ πλοίου ἐκ δραχμῶν 78463, προερχομένην ἐκ φορτοεκφορτωτικῶν δικαιωμάτων του ἐκ τῆς μεταφορᾶς ἀποσκευῶν τῶν ἐπιβατῶν, τό ὑψος καὶ ἡ φύσις τῆς ὁποίας οὐδὲν ἔκατέρῳθεν ἀμφισβητεῖται, οὐτε πλήττεται διὰ τίνος λόγου τῶν ὑπὸ κρίσιν ἔφεσεων, καὶ ἀκολούθως, κατὰ μεταρρύθμισιν τοῦ πίνακος καὶ ἀντίστοιχον περικοπὴν τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἐκκαλουσῶν κατατάξασα τὴν ἀναγγελθεῖσαν ταύτην ἀπαιτησιν προνομιακῶς, κατὰ τά ἐκτεθέντα, καὶ πρέπει τόσον ὡς τὸ ἀντίθετον ὑποστηρίζων δεύτερος λόγος τῆς ὑπὸ κρίσιν ἔφεσεως τῆς ἐκκαλουσῆς Τραπέζης, δύον καὶ ἡ τὸ μοναδικὸν τοῦτο παράπονον περιλαμβάνουσα ἔφεσις τῆς ἐκκαλουσῆς ἀνωνύμου ἑταῖριας «Α», ν' ἀπορριφθῶσιν ὡς ἀβάσιμοι. Ἀντιθέτως ἡ αὐτὴ ἀπόφασις ἐσφαλε κατατάξασα προνομιακῶς, κατὰ τὴν αὐτὴν ὡς ἄνω τάξιν καὶ τὰ δαπανηθέντα διά τὴν ἀναγγελίαν τῆς ὡς ἄνω ἀσφαλιζομένης διά τοῦ προνομίου ἀπαιτήσεως ἔξοδα ἐκ δραχμῶν 10.000, διότι ταῦτα δέν ἀπολαυθάνουν τοῦ προνομίου τῆς κυρίας ἀπαιτήσεως (βλ. Μπρίνια Ἀναγκ. «Ἐκτ. α' παρ. 409 σελ. 813). Μετά ταῦτα πρέπει κατ' ἀποδοχὴν τοῦ τρίτου λόγου τῆς ὑπὸ κρίσιν ἔφεσεως τῆς ἐκκαλουσῆς Τραπέζης, διά τοῦ ὅποιου πλήττεται ἡ ἐκκαλουμένη ὑπὸ ἄριθμ. 649/1979 ἀπόφασις διά τὴν πλημμελείαν τῆς ταύτην, νά ἔξαφανισθῇ αὐτῇ, καὶ γίνη ἐν μέρει δεκτή ἡ ἐφ' ἡς αὐτῇ ἀνακοπῇ, μεταρρύθμισθῇ ὁ ἀνακοπόμενος πίναξ κατατάξεως καὶ καταταγῇ ὁ ἀνακόπτων εἰς τὴν πρώτην τάξιν διά τὴν ὡς ἄνω ἐκ δραχμῶν 78.463 ἀπαιτησιν του διά τὰ δικαιώματα του ἐκ τῆς μεταφορᾶς ἀποσκευῶν ἐπιβατῶν, συνυπολογίζομένης δέ τῆς καταταγείσης ἡδη ἐκ δραχμῶν 27.422 ἀπαιτήσεως του, διά δραχμάς συνολικῶς 105.885, περικοπτομένων, ἀντιστοίχως, τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἐκκαλουσῶν ἐτῶν ὡς ὁμοίων ἡ μὲν ἀνώνυμος ἑταῖρια «Α» ἔχει προνόμιον κατωτέρας τάξεως τοῦ προνομίου τοῦ ἐφεσιβλήτου, ἡ δέ «ETBA» είναι ἐνυπόθυκος δανειστρια καὶ ἡ ἀπαιτήσις τῆς ἔπειται τῶν ὡς ἄνω ἀπαιτήσεων τῶν λοιπῶν διαδίκον.

VII. Ἐπειδὴ ἡ δικαιοδοσία δαπάνη τοῦ ἐκ τῶν ἐφεσιβλήτων Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου τοῦ παρόντος βαθμοῦ δικαιοδοσίας πρέπει νά ἐπιβληθῇ εἰς βάρος τῶν ἥτ-

τηθέντων ἐφεσιβλήτων, (ἄρθρ. 183 καὶ 176 Κ.Πολ.Δ.). Ἐπίσης ἡ δικαιοδοσία δαπάνη τοῦ ἐφεσιβλήτου Ὁργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς τοῦ παρόντος βαθμοῦ δικαιοδοσίας πρέπει νά ἐπιβληθῇ εἰς τὴν ἡτηθεῖσαν ἐκκαλουσῆαν «Α», ἐνώ, ὡς πρός τὴν ἐκκαλουσῶν Τραπέζαν Βιομηχανικῆς Ἀναπτύξεως καὶ ἐν δψει τῆς ἐκατέρῳθεν μερικῆς νίκης καὶ ἡτητης πρέπει νά συμψηφισθῇ ἐν δῷλῳ ὡς πρός ἀμφοτέρους τούς βαθμούς δικαιοδοσίας (ἄρθρ. 183 καὶ 178 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.).

ΜΟΝΟΜΕΔΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Ἄριθ. 649/1979

Δικαστής: Γ. Τριχιλῆς
Δικηγόροι: Π. Παπούλιας, Ἀναστ. Μπονιώρης, Ἀν. Ἀθανασοπούλου-Καμνάρη, Λ. Λαμπρινίδης, Π. Μάζης.

**Ἀναγκαστικός πλειστηριασμός πλοίου —
Κατάταξη δανειστῶν — Ναυτικό προνόμιο
δικαιωμάτων Ο.Δ.Π. γιά τὴν μεταφορά ἀποσκευῶν ἐπιβατῶν.**

Tά δικαιώματα τοῦ Ο.Δ.Π. γιά τὴν μεταφορά ἀποσκευῶν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τουριστικῶν αὐτοκινήτων, τά ὁποια βαρύνουν τό πλοιο, κατατάσσονται στὴν πρώτη τάξη ναυτικῶν προνομίων.

Ἐπειδὴ διά τῆς ὑπὸ κρίσιν ἀνακοπῆς ὡς αὐτὴ παραδεκτῶς περιωρίσθῃ διά τὸν προτάσεων κατά τοῦ ὑπὸ ἄριθμ. 8710/8-4-78 πίνακος κατατάξεως τοῦ συμβολαιογράφου Ηειραιῶς «Χ.Π.», ὡς ὑπαλλήλου ἐπὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ, διώκεται ἡ μεταρρύθμισης τοῦ πίνακος τούτου ἐπὶ τῷ τέλει ὅποις περιληφθῇ εἰς αὐτὸν καὶ δή εἰς τὴν πρώτην τάξιν προνομιακῶς, συμφόνως πρός τὰς διατάξεις τοῦ ἄριθμου 205 KINΔ, ὀλόκληρος ἡ ἀναγγελθεῖσα νομίμως καὶ ἐμπροθέσμως ἀπαιτησις τοῦ ἀνακόπτοντος περικοπτομένων τῶν ἀπαιτήσεων τῶν καθ' ὧν. Ἡ ἀνακοπὴ αὐτῇ, ἡσκήθη νομίμως καὶ ἐμπροθέσμως, ἡτοι ἐντός τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἐγγράφου προσκλήσεως ὑπὸ τοῦ ἐπὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπαλλήλου πρός τὸν ἀνακόπτοντα, καθ' ὅσον ὁ Ὁργανισμός Λιμένος Ηειραιῶς, κατ' ἄρθρ. 1,3 καὶ 1 καὶ 3 τοῦ A.N. 1559/50 κυρωθέντος διά τοῦ N. 1630/51 «ὁ Ὁργανισμός καθορίζει τά τιμολόγια καὶ τούς ἐν γένει ὅρους ἐργασίας ἐκάστη τῶν ὑπηρεσιῶν του, ὡς καὶ πάσης ἐργασίας ἐκτελουμένης ἐν τῷ λιμένι, δύναται δέ νά καθορίσῃ ἐπίσης καὶ τὴν διαδικασίαν εἰσπράξεων καὶ πληρωμῶν τῶν ὡς ὕνω ἐργασιῶν. Ὁ Ὁργανισμός κατόπιν κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Δημοσίων Ἐργών καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιβάλλει δικαιώματα ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ πλωτῶν μέσων ἐν γένει διά τὴν προσκόμισην, τὴν παραβολήν καὶ τὴν παραμονήν των εἰς τὴν περιοχήν τοῦ λιμένος. Ὁ Ὁργανισμός ἐπιβάλλει δικαιώματα διά τὴν χρήσιν τῶν προκυμιῶν, προβλήτων, ἀποβαθρῶν καὶ τῶν λοιπῶν μέσων τοῦ λιμένος καὶ τῶν ἐπιβατῶν, ἐμπορευμάτων καὶ ἐν γένει πραγμάτων διερχομένων διά τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος ἡ μεταφερομένων ἀπό πλοίου εἰς πλοίον ἐντός τῆς περιοχῆς ταύτης». Κατά

μίων, ἀπαλλαγῶν καὶ ἀτελειῶν, ὡν ἀπολαύει τό Δημόσιον εἰς δλας τάς δημοσίας καὶ ιδιωτικάς σχέσεις καὶ συναλλαγάς αὐτοῦ ἐφαρμοζομένων ἐν γένει ἐπὶ τοῦ ὄργανισμοῦ δλων τῶν σχετικῶν διατάξεων ἐξαιρετικοῦ δικαιού τῶν ἰσχουσῶν ἐκάστοτε διά τό Δημόσιον. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου είναι ἐπικρατέστεραι πάσης γενικῆς ἡ εἰδικῆς διατάξεως γενικῶν ἡ εἰδικῶν νόμων (A.P. 120/73 ΝοB 21.884). Ἐξ ἄλλου κατά τό ἄρθρον 58 παρ. 4 τοῦ Ν.Δ. 356/74 «περί Κώδικος Εισπράξεων Δημοσίων Ἐσόδων» ἡ προθεσμία πρὸς ἀσκησιν ἀνακοπῆς κατά πίνακος κατατάξεως τῶν δανειστῶν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου είναι τριάκοντα ἡμερῶν, ἡ διάταξις δέ αὐτῇ ὑπερισχύει τοῦ Κ.Πολ.Δ. (ἄρθρ. 89 ΚΕΔΕ). Συνεπῶς ἡ ὡς ἄνω τριακονθήμερος προθεσμία ισχύει καὶ διά τόν Ο.Δ.Π. Οὕτως ἔχουσα ἡ ἀνακοπή αὐτῇ είναι νόμῳ βάσιμος ἐρειδομένη ἐπὶ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 992, 1006 παρ. 3, 1012 παρ. 4, 979 παρ. 2 καὶ 933 ἐπ. Κ.Πολ.Δ. καὶ δέον, ὅπως ἐξετασθῇ περαιτέρῳ.

Ἐπειδὴ κατά τό ἄρθρον 1012 Κ.Πολ.Δ. ἐπὶ πλειστηριασμοῦ πλοίου ἡ κατάταξις τῶν δανειστῶν εἰς τὸν πίνακα κατατάξεως γίνεται τηρούμενων κατά πρῶτον λόγον τῶν διατάξεων τοῦ KINΔ, κατά δέ τό ἄρθρον 205 τοῦ KINΔ είναι προνομιούχοι ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ἐν τῇ πρώτη τάξει αἱ ἀντὶ ἀναφερόμεναι ἀπαιτησιες, ἐν αἷς καὶ αἱ ἀφορῶσαι τά βαρύνοντα τό πλοίον, τέλη καὶ δικαιώματα. Ἐξ ἄλλου κατά τό ἄρθρον 4 παρ. 7, 13 καὶ 14 τοῦ A.N. 1559/50 κυρωθ., ἐντός διά τοῦ N. 1630/51 «ὁ Ὁργανισμός καθορίζει τά τιμολόγια καὶ τούς ἐν γένει ὅρους ἐργασίας ἐκάστη τῶν ὑπηρεσιῶν του, ὡς καὶ πάσης ἐργασίας ἐκτελουμένης ἐν τῷ λιμένι, δύναται δέ νά καθορίσῃ ἐπίσης καὶ τὴν διαδικασίαν εἰσπράξεων καὶ πληρωμῶν τῶν ὡς ὕνω ἐργασιῶν. Ὁ Ὁργανισμός κατόπιν κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Δημοσίων Ἐργών καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιβάλλει δικαιώματα ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ πλωτῶν μέσων ἐν γένει διά τὴν προσκόμισην, τὴν παραβολήν καὶ τὴν παραμονήν των εἰς τὴν περιοχήν τοῦ λιμένος. Ὁ Ὁργανισμός ἐπιβάλλει δικαιώματα διά τὴν χρήσιν τῶν προκυμιῶν, προβλήτων, ἀποβαθρῶν καὶ τῶν λοιπῶν μέσων τοῦ λιμένος καὶ τῶν ἐπιβατῶν, ἐμπορευμάτων καὶ ἐν γένει πραγμάτων διερχομένων διά τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος ἡ μεταφερομένων ἀπό πλοίου εἰς πλοίον ἐντός τῆς περιοχῆς ταύτης». Κατά

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

HEAD OFFICE: 2416 Trust Bank Centre, Heerengracht 8001, P.O.Box 1404, Cape Town 8000

Telephones 22-7256, 22-3674, 43-1465, Home 49-4480

Telex: 57-20131. Cables: COMARSHIP - COMARCHART

DURBAN BRANCH: 21 st Floor, Suite 2103, Durban Bay House, 333 Smith Street, Durban 4001.

P.O.Box 3963, Durban 4000, Telephone 31-7582,

Telex 6-0718SA. Cables: COMARSHIP

το ἄρθρον 14 τοῦ αὐτοῦ νόμου «αἱ οἰκονομικαὶ λειτουργίαι τοῦ Ὀργανισμοῦ διεξάγονται βάσει κανονισμῶν ἐγκριθησμένων διὰ πράξεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ὀργανισμοῦ κυρωθησμένου ὑπὸ τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Δημοσίου Ἐργών», κατά τὸ ἄρθρον δὲ 21 παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ νόμου «πλὴν τῶν εἰδικῶν προβλεπομένων περιπτώσεων ἐκδόσεως Β.Δ/των. ἀποφάσεων καὶ κανονισμῶν ὁ Ὑπουργός Δημοσίου Ἐργών καὶ τὸ Διοικητικόν Συμβούλιον τοῦ Ὀργανισμοῦ ἔξουσιοδοτοῦνται διὰ τοῦ παρόντος, δῆμος ἐκδίδουν καὶ πάντα ἄλλον κανονισμὸν ἢ ἀπόφασιν ἀναγκαῖαν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος νόμου».

Εἰς ἑκτέλεσιν τῶν διατάξεων τούτων ἐξεδόθησαν ἐντὸς τῶν δρίων τῆς εἰς τὴν ἑκτελεστικήν ἔξουσίαν παρασχεθείσης ἔξουσιοδοτήσεως, κανονισμοί διὰ τῶν δρίων καθορίσθησαν τά τέλη καὶ δικαιώματα τοῦ ΟΑΠ. Οὕτω διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 16940/1962 ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν, Δημοσίου Ἐργών καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δημοσιευθείσης εἰς τὴν Ἔφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ Β 162) ἐνεκρίθη ὁ διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 466/1961 πρύξεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ΟΑΠ ψηφισθείς κανονισμός, διὰ τοῦ δρίου καθορίζονται δικαιώματα διὰ τὴν προσόρμισιν, παραβολήν, πρυμνοδέτησιν, ἐλλιμενισμόν κλπ. τῶν πλοίων, τά διόπια κατά τὸ ἄρθρον II αὐτοῦ βαρύνουν καὶ παρακολουθοῦν τὸ πλοίον. Εξ ἄλλου διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 112343/1951 ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Δημοσίου Ἐργών (ΦΕΚ Β112) ἐνεκρίθη ὁ διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 114/1951 πράξεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ΟΑΠ ψηφισθείς «Κανονισμός Τιμολογίων φορτοεκφωτωτικῶν καὶ λοιπῶν δικαιωμάτων». Διὰ τοῦ τιμολογίου τοῦ κανονισμοῦ τούτου ὡς ἑτροποιήθη καὶ συνεπληρώθη διὰ μεταγενεστέρων ὑπουργικῶν ἀποφάσεων (11667/1959 ΦΕΚ Β 164, 28517/1960 ΦΕΚ Β 400, 4-935/1960/1960 ΦΕΚ Β 508) καθορίζονται τά φορτοεκφορτικά καὶ λοιπά δικαιώματα τοῦ ΟΑΠ διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ἀποσκευῶν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν τουριστικῶν αὐτοκινήτων. Εἰς τάς παραγράφους 1 καὶ 7 τοῦ Δ' κεφαλαίου τοῦ Τιμολογίου τούτου, ὑπὸ τὸν τίτλον «ἀπόδοσις τῶν δικαιωμάτων ἀποσκευῶν τῶν εἰσπραττομένων μέσω τῶν πρακτορείων» διέζονται τά ἔξης: «παρ. 1). Τά ἐν τῷ παρόντι κανονισμῷ καὶ τιμολογίᾳ καθορίζονται δικαιώματα ἀποσκευῶν ἐπιβατῶν ἐν τῷ λιμένι Πειραιῶς, βαρύνεται

πάντοτε τὸ πλοίον καὶ καταβάλλονται εἰς τὸν ΟΑΠ ὑπὸ τοῦ νομίμως ἐκπροσωποῦντος τοῦτο πλοιοκτήτου, πλοιάρχου ἢ ἐφοπλιστοῦ, ἔξαιρεσι τῶν εἰδικῶν περιπτώσεων τῶν ἀναφερομένων ἀνωτέρω, καθ' ἃς τά δικαιώματα τοῦ ΟΑΠ εἰσπράττονται ἀπ' εὐθείας παρὰ τῶν ἐπιβατῶν διὰ τῶν ὄργανων αὐτοῦ (παρ. 3 καὶ 4 ἐδ. α' τοῦ κεφαλαίου ἀποσκευῶν ἐπιβατῶν, ὡς ἐπίσης καὶ τά ἐν παρ. 2-5 τῶν εἰδικῶν περιπτώσεων μεταφορῶν) παρ. 7. Ἐπὶ χρονοναύλωσεων πλοίου πᾶσι αἱ ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἀπορρέουσαι ὑποχρεώσεις καὶ εὑθύναι τῶν πλοιοκτητῶν βαρύνουσι τὸν ναυλωτήν τοῦ πλοίου ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, διὰ τὸ πλοιοκτήτης, ἅμα τὴν ναυλώσει θέλει ὑποβάλλει πρός τὸν ΟΑΠ δήλωσιν ἀναφέρουσαν τὸν ναυλωτήν καὶ τὴν διάρκειαν τῆς ναυλώσεως. Ἐν περιπτώσει παραλείψεως τῆς τοιαύτης δηλώσεως ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτητοῦ τὸ πλοίον παραμένει ἀλληλεγγύως ὑπεύθυνον ἔναντι τοῦ ΟΑΠ μετά τοῦ ναυλωτοῦ διὰ τὴν καταβολὴν τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἐπὶ ἀποσκευῶν ἐπιβατῶν διακινούμενων διά τοῦ πλοίου». Διά τὸν ἀνωτέρο πιατάξεων θεσπίζεται κανὼν, καθ' ὃν τά ἐν τῷ ὡς ἀνω τιμολογίᾳ καθορίζομενα δικαιώματα τοῦ ΟΑΠ βαρύνουν τὸ πλοίον ὡς τούτο καθίσταται σαφέστερον ἐκ τῶν καθιερουμένων δι' αὐτῶν ἔξαιρεσεων, ἔξι ὡν αἱ μέν τοῦ ἄρθρου I ἀφοροῦν δικαιώματα εἰσπραττόμενα ἀπ' εὐθείας παρὰ τῶν ἐπιβατῶν, αἱ δὲ τοῦ 7 ἀφορά τὴν χρονοναύλωσιν τοῦ πλοίου τὸ βάρος τῆς πρὸς τὸν ΟΑΠ πληρωμῆς τῶν δικαιωμάτων τοῦ μετατίθεται ἀπό τοῦ πλοίου εἰς τὸν ναυλωτήν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ὁ πλοιοκτήτης θά δηλώσῃ τὴν χρονοναύλωσιν εἰς τὸν ΟΑΠ. Κατ' ἀκολουθίαν τούτων τά δικαιώματα τοῦ ΟΑΠ διά τὴν μεταφοράν τῶν ἀποσκευῶν ἐπιβατῶν, πλὴν τῶν προρηθεισῶν ἔξαιρεσεων, ὡς βαρύνοντα τὸ πλοίον, ἀποτελοῦν ἀπαιτήσεις προνομιούχους ἀπόλαυσίας τοῦ ἐν ἄρθρῳ 205 στοιχ. α' τοῦ ΚΙΝΔ προνομίου ('Ολ. Α.Π. 295/76 Ἐπ. Ναυτ. Δ. Δ' 1976, σελ. 412).

Ἐπειδὴ ἐκ τῶν ὑπὸ τὸν διαδίκων ἐπικαλούμενων καὶ προσκομιζομένων ἐγγράφων ἀπεδείχθησαν τά ἔξης: Δυνάμει τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 452/1974 ἐκθέσεως ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως τοῦ δικαστικοῦ ἐπιμελητοῦ παρά τῷ Πρωτοδικείῳ Ἀθηνῶν «Γ.Σ.» κατεσχέθη ἐν Πειραιῇ τὴν 3-12-1977 τὸ πλοίον «Π.Η.» τῆς ἐν Πειραιῇ ἐδρευούσης Α.Ε. ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Κ.Λ.». Τὸ πλοίον τούτο ἔξεπλειστηράσθη ἐν Πειραιῇ ἐπιβατῶν ἐν τῷ λιμένι Πειραιῶς, βαρύνεται

τὴν 9-3-1973 τῇ ἐπισπεύσει τοῦ δανειστοῦ «Δ.Γ.» συνταχθείσης τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 883/1978 ἐκθέσεως ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ τοῦ Συμβολαιογράφου «Χ.Π.» δρισθέντος ὡς ἐπὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπαλλήλου. Μή ἔξαρκέσαντος τοῦ ἐπιτευχθέντος ἐκπλειστηριάσματος πρὸς ἴκανοποίησιν τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἀναγγελθέντων δανειστῶν, ὁ ὡς ἄνω Συμβολαιογράφος κατήρτισε τὸν ἀνακοπτόμενον ὑπὸ ἀριθμ. 8710/1978 πίνακα διανομῆς αὐτοῦ, μεταξὺ ἄλλων δέ κατέταξεν εἰς τὸν πίνακα τούτον τὸν ἀνακοπτόντα ΟΑΠ προνομιάκος εἰς τὴν πρώτην τάξιν ὡς ἔχοντα προνομίον κατ' ἄρθρ. 205 ΚΙΝΔ διὰ ποσὸν μόνον 27.422 δραχμῶν ἐκ τῆς νομίμως καὶ ἐμπροθέσμως ἀναγγελθείσης ἀπαιτήσεως τοῦ ἀνερχομένης εἰς ποσόν δραχμῶν 115.885. Διά τὸ ὑπόλοιπον ποσόν δέν κατέταξε παντάπασιν τὸν ΟΑΠ μέ το αἰτιολογικὸν ὅτι τὸ ποσόν τούτο δέν ἀφορά βαρύνοντα τὸ πλοίον τέλη, ἀλλά ἀνταποδοτικά δικαιώματα εἰσπραττόμενα παρά τῆς πλοιοκτηρίας ἐταιρίας. Ως ἀποδεικνύεται ἐκ τῆς προσκομιζομένης καὶ ἐπικαλουμένης ἀπό 23-3-1978 ἀναγγελίας τοῦ ἀνακοπτόντος καὶ τοῦ ἀπό 23-3-78 πίνακος ὀφειλῶν τῆς ὀφειλέτιδος ἐταιρείας λογαριασμοὶ ὑπὸ ἀριθμ. 354, 175, 358, 1471, 1543, 399, 1958, 10751, 433) ἡ ἀπαιτήσις τοῦ ἀνακοπτόντος προέρχεται ἐκ παρασχεθείσῶν ὑπηρεσιῶν, ἥτοι προσορμίσεως, παροπλισμοῦ, πρυμνοδετήσεως, παραβολήν ἐλλιμενισμόν, φορτοεκφόρτωσιν ἀποσκευῶν. Κατά τὰ ἀνωτέρω ἐκτεθέντα δῆμος καὶ τὰ δικαιώματα τοῦ ΟΑΠ διά τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν ἀποσκευῶν βαρύνουν τὸ πλοίον καὶ ὑπάγονται εἰς τὴν πρώτην τάξιν τῶν προνομίων τοῦ ἄρθρου 205 ΚΙΝΔ. Συνεπὸς ἔδει νά καταταγῇ ὁ ἀνακόπτων εἰς τὴν πρώτην τάξιν τῶν προνομίων δανειστῶν εἰς τὸν ἀνακοπτόμενον πίνακα κατατάξεως δι' ὀλόκληρον τὸ ὡς ἀνω ποσόν τῶν 115.885 δραχμῶν. Κατά ταῦτα δέον, δῆμος μεταρρυθμισθεὶς ὁ ἀνακοπτόμενος πίναξ κατατάξεως καὶ καταταγῇ ὁ ἀνακόπτων εἰς τὴν πρώτην τάξιν, ἥτοι συμμέτωπος μετά τοῦ πρώτου τῶν καθ' ὧν, οὐτίνος ἡ ἀπαιτήσις ὑπάγεται ἐπίσης εἰς τὴν πρώτην τάξιν ὡς προερχομένη ἔξι ἔξδων φιλάξεως καὶ συντηρήσεως τοῦ πλοίου ἀπό τοῦ κατάπλου αὐτοῦ εἰς τὸν τελευταῖον λιμένα, γεγονός διπέρ δέν ἀμφισβητεῖ ὁ ἀνακόπτων περικοποῦ δέ ἀντιστοίχως αἱ ἀπαιτήσεις τῶν λοιπῶν καθ' ὧν, καθ' δοσον οὐτοὶ ὑπάγονται εἰς κατωτέρας τάξεις προνομίου, ἥτοι η δευτέρα τῶν καθ' ὧν ὑπάγεται εἰς τὴν τρίτην τάξιν τῆς ἀπαιτήσεως τῆς προερχομένης ἔξι ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς καὶ διασώσεως, τὸ τρίτον καὶ τέταρτον τῶν καθ' ὧν εἰς τὴν δευτέραν τάξιν τῶν ναυτικῶν προνομίων, καθ' δοσον ἡ ἀπαιτήσις τῶν προέρχεται ἐκ δικαιωμάτων τοῦ NAT ἐκ τῆς ναυτολογίσεως τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, η δέ πεμπτη τῶν καθ' ὧν δέν ἔχει ἀπαιτήσιν προνομιακήν ἐκ τοῦ ἄρθρου 205 ΚΙΝΔ, ἀλλά ἐνπόθηκον ἀπαιτήσιν ἐπομένη τῶν λοιπῶν καθ' ὧν. Κατ' ἀκολουθίαν τούτων δέον, δῆμος γίνη ἐν μέρει δεκτή ὁ ὑπὸ κρίσιν ἀνα-

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

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

κοπή και συμψηφισθή ἐν δόλῳ μεταξύ τῶν διαδίκων ἡ δικαστική δαπάνη λόγῳ εὐλόγου ἀμφιβολίας αὐτῶν περὶ τῆν ἔκβασιν τῆς προκειμένης δίκης (ἄρθρ. 179 ΚΙΝΔ.).

**ΜΟΝΟΜΕΔΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
'Αριθ. 679/1979**

Δικαστής: Γ. Τριχύλης
Δικηγόροι: Λ. Ααμπρινίδης, Άνν. Αθανασοπούλου-Καμνάρη, Π. Μάζης

**'Αναγκαστικός πλειστηριασμός πλοίου —
Κατάταξη δανειστῶν — Ναυτικό προνόμιο
ὑπέρ δικαιωμάτων KAAN βεβαιωθέντων
για παράβαση τοῦ ν. 6059/1934.**

Τό χρηματικό ποσό πού βεβαιώνει ὁ Διευθυντής τοῦ ΓΕΝΕ ὑπέρ τοῦ KAAN γιά τὴν ἐλλιπή ἐπάνδρωση ἐπιβατικοῦ πλοίου κατά τὴν χειμερινή περίοδο ἀποτελεῖ πόρο τοῦ NAT πού πηγάζει ἀπό τὴν ὑποχρεωτική ναυτολόγηση τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος καὶ κατατάσσεται στήβ' τάξην ναυτικῶν προνομίων.

Ἐπειδὴ, κατ' ἄρθρον 1012 παρ. 4 τοῦ Κ.Πολ.Δ. ἡ κατάταξης τῶν δανειστῶν, εἰς τὸν πίνακα κατατάξεως γίνεται τηρουμένων, κατά πρῶτον λόγον τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, κατά τὸ ἄρθρον 205 τοῦ ὅποιού καθορίζεται εἰδικὴ σειρά κατατάξεως καὶ προδιορίζεται κατ' ἀποκλειστικότητα καὶ προτεραιότητα ἡ κατάταξης τῶν ναυτικῶν προνομίων, ἀτίνα ως ἀποκλειστικά ἐκτοπίζουν πᾶν ἔτερον προνόμιον τοῦ κοινοῦ δικονομικοῦ δικαιου. Κατ' ἄρθρον 205 παρ. β' τοῦ ΚΙΝΔ. καθορίζεται ἡ δευτέρα τάξης τῶν ναυτικῶν προνομίων, εἰς ἣν κατατάσσονται αἱ ἐκ τῆς συμβάσεως ἐργασίας πηγάζουσαι ἀπαιτήσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος καὶ τά ἐκ τῆς ναυτολόγησεως αὐτῶν δικαιώματα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου. Ο νόμος δὲν θέτει χρονικόν περιορισμόν καὶ συνεπῶς εἶναι προνομιακαὶ αἱ ως ἄνω ἀπαιτήσεις τοῦ NAT ἀνεξαρτήτως χρόνου γενέσεως τῶν μῇ ἔχουσις ἐπὶ αὐτῶν ἐφαρμογῆς τοῦ ἄρθρου 975 παρ. β τοῦ Κ.Πολ.Δ. καθ' ὅ αἱ ἀπαιτήσεις τῶν ὄργανισμῶν κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως εἶναι προνομιακαὶ ὅταν προέκυψαν κατά τοὺς τελευταῖους ἐξ μῆνας πρό τῆς ἡμέρας τοῦ πλειστηριασμοῦ (Μπρίνιας, Άνν. Εκτ. παρ. 630-632). Κατά τὰς διατάξεις τοῦ ν. 6059/1935 «περὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν» προβλέπεται ἡ εὐρυθμὸς διεξαγωγῆ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τοῦ κοινοῦ καὶ τὸ προνόμιον ἀκτοπλοίας εἰς τὰ νομίμως ὑγεγνωμένα Ἑλληνικά πλοία ως καὶ ἡ ἐκ τῆς ἀνεργίας προστασία τῶν πληρωμάτων κατά τὸ παροπλισμοῦ αὐτῶν κατά τὴν χειμερινήν περιόδον. Οὕτως διὰ τὸ ἄρθρον 8 παρ. 4 ἐδάφ. α' 5 καὶ 6 ἐδ. α' τοῦ ως ἄνω νόμου ως αὐταὶ ἀντικατεστάθησαν διὰ τοῦ ἄρθρου 1 Α.Ν. 1091/1938, ἄρθρο. 1 N. 2753/1954 καὶ ἄρθρ. 174 Ν. 178/73 «Πε-

ρί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου» δύεται διτὸς ὃ πλοιοκτήτης ἡ ἐφοπλιστής πλοίου ἐπιβατηγοῦ ὀλικῆς χωρητικότητος 100 κόρων καὶ ἄνω, διὰ δρομολογεῖται κατά τὴν θερινήν δρομολογιακήν περίοδον διὰ τακτικῆς ἡ ἐκτάκτου δρομολογήσεως, ὑποχρεούται νά διατηρή τὸ πλοίον αὐτοῦ ἐπηνδρωμένον διὰ πλήρους κατά τὰς ἐκάστοτε κειμένας διατάξεις ὁρανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος αὐτοῦ κατά τὴν ἐπομένην χειμερινήν δρομολογιακήν περίοδον ἀνεξαρτήτως τῆς παρ' αὐτοῦ ἐκτελέσεως ἡ μῇ πλόδων, πλήν περιόδου 40 ἡμέρων, αἵτινες θά χρησιμοποιούνται καὶ δι' ἐκτέλεσιν συνήθων ἐπισκευῶν ἡ τὴν ἐτησίου ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου.

Ἡ ἔναρξις τῆς πρὸ τὸ σκοπὸν τούτου παύσεως δρομολογήσεως ἐκάστου πλοίου καθορίζεται ἐκάστοτε δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατόπιν προτάσεως τῆς Ἐπιτροπῆς δρομολογίου στηριζομένης εἰς γνωμοδότησιν τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων. Ἐπιβατιγά πλοῖα ἀτίνα συμφώνως πρός τὸν παρόντα νόμον ὑποχρεούται νά διατηροῦν πλήρες κατά τὰς κειμένας διατάξεις πληρούμα, δέον νά ἔχουν τοῦτο κανονικῆς ναυτολογημένον ἐν ναυτολογίῳ, πλήν καθ' ὅ διάστημα ἐπιτρέπεται συμφώνως πρός τὸν παρόντα νόμον παροπλισμός ἡ διακοπὴ πλοίων. Πᾶσα παράβασις τῶν ως ἄνω ὑποχρεώσεων ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου ἐπάγεται τὴν ἀπώλειαν τοῦ δικαιωμάτος τῆς κατά προτίμησιν τοῦ πλοιοκτήτου εἰς ὥρισμένην γραμμήν καὶ καθ' ὥρισμένας ἡμέρας δρομολογήσεως κατά τὴν ἐπομένην θερινήν περίοδον, τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀτίνα ἐβάρυνεν ἡ σχετικὴ ὑποχρέωσις, πρός δέ καὶ τὴν παρὰ ὑποχρέου πλοιοκτήτου ἡ ἐφοπλιστὸν καταβολὴν εἰς τὸ παρά τῷ Ναυτικῷ Ἀπομαχικῷ Ταμείῳ Κεφάλαιον Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας ἐργατῶν θαλάσσης διά τὴν ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου ἐπιβατηγοῦ ἀποπλοίου ὀλικῆς χωρητικότητος 100 κόρων καὶ ἄνω, διὰ δρομολογήσης κατά τὴν θερινήν περίοδον, παράβασιν τῶν ως ἄνω διατάξεων τοῦ Νόμου 6059/1934 ως ἐτροποιήθη ἀνωτέρω, εἶναι δικαιώματα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου προερχόμενα ἐκ τῆς ὑποχρεωτικῆς ναυτολογήσεως τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου εἰδικῶς ἐκ τοῦ νόμου καθορίζομενα ως πόροι καὶ εἰσφοραί πρός αὐτό παρά τὸν ἐν λόγῳ πλοιοκτήτων καὶ συνεπῶς ἡ ἐξ αὐτῶν ἀπαιτήσης τοῦ NAT, εἰσπραττομένη κατά τὰς διατάξεις περὶ εἰσπράξεων δημοσίων ἐσόδων, εἶναι προνομιούχος ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, κατατασσομένη ως τοιαύτη εἰς τὴν δευτέραν τάξιν τῶν προνομιακῶν ἀπαιτήσεων τοῦ ἄρθρου 205 τοῦ ΚΙΝΔ.

DEMOLITION

We have buyers willing to pay abt. U.S.\$ 100 per LDT.
For ships 1957 - 1960 slightly above is paid, if for trading
with valid certificates

ANSA SALES – SACHINIS

TELEX: 21-1956 ANSA

TELEX: 21-2307 ANSA

TELEF: 4515253, 4128390

158 ALCIVIADOU STR. — PIRAEUS, GREECE

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS

SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company



REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive licensee of the British company



ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with



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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company



DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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



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



ΑΙΓΑΙΝΤΟΣ

Δημιουργία έθνικού στόλου

Η νεοδημοσίεια κρατική ναυτιλιακή έταιρια της Αιγύπτου «Νάσιοναλ Ναυτιγκέισιον Κόμπανι» κατέστρωσε σχέδιο γιά την ταχύρρυθμη άναπτυξή στόλου μπάλκ κάρριερς με την πρόθεση να καλύψει τουλάχιστον τις εισαγωγές 2 έκατον μυριών τόνων σιτηρών κατ' έτος.

Από τού Νοεμβρίου τού παρελθόντος έτους, όταν άρχισε η δραστηριοποίηση της έταιριας, έναντι θησαυρού 21 σκάφη, τά όποια μετέφεραν 800.000 τόνους δημητριακών από την Αυστραλία και τις Ήνωμένες Πολιτείες.

Στά άμεσα σχέδια των Αιγυπτίων περιλαμβάνεται ή ναυπήγηση 6-8 μπάλκερς τών 40.000 τον. d.w. με παράδοση τών πρώτων δύο σκαφών περι τά τέλη του 1983.

Η ναυσιπλοΐα στό Σουεζ

Ο IMKO ένεκρινε προσφάτως τό ύποβληθέν ύπό της Αιγύπτου σχέδιο άσφαλειας και διαχωρισμού της ναυσιπλοΐας στόν Κόλπον του Σουεζ λόγω της σημειουμένης πλέον μεγάλης κινήσεως στήν περιοχή.

Τό σχέδιο, πού άναμένεται νά δοθεῖ στή δημοσιότητα, καλύπτει τίς τρεις περιοχές, «Στενό του Γκουβάλ», τίς πετρελαιοπηγές «Τζουλάι», «Ραμαντάν» και «Μόργκαν» και τόν σταθμό πετρελεύσεως «Σουμέντ» και θά τεθεί σε έφαρμογή από τόν Ιανουάριο 1983.

Η κυβέρνηση της Αιγύπτου έξετάζει τήν δυνατότητα νά εισπράτει από τόν προσεχή χρόνο τά έξοδα διελεύσεως τής διώρυγος του Σουεζ σε δολλάρια άντι τής ειδικής τραβηγκτικής μονάδος πού ισχύει σήμερα.

Βασική αίτια γιά την τροποποίηση αύτή είναι ή υπότιμηση της μονάδος αύτής πρός τό δολλάριο κατά 11% κατά τήν διάρκεια του 1981 με αποτέλεσμα τήν άντιστοιχη μείωση τών έσδων από τήν χρησιμοποίηση τής διώρυγος.

ΒΕΛΓΙΟ

Τά ναυπηγεία Κόκεριλ

Τρεις έκκαθαριστοί άνελαβαν από τά μέσα Μαρτίου τήν έπιχειρηση έκποιησεως τών περιουσιακών στοιχείων τής μεγαλυτέρας ναυπηγικής μονάδος του Βελγίου.

Τά ύπολοι πόμενα ύπό κατασκευή τέσσαρα πλοία γιά λογαριασμό δύο βελγικών έφοπλιστικών έταιριών θά άλοκληρωθούν από τά ναυπηγεία, κατόπιν τής αποδοχής ύπό τών έφοπλιστών αύξησεως τής τιμής έκάστου πλοίου κατά 17%.

τών ύφιστα μένων κανονισμών άσφαλειας γιά τά δεξαμενόπλοια.

Πλέον άξιοσημείωτες οι τροποποιήσεις πού άναφέρονται στά δεξαμενόπλοια χωρητικότητος μεταξύ 20.000 και 40.000 τον. d.w. τά όποια πρέπει από 1ης Ιανουαρίου 1986 νά είναι έφοδια σε μένων συστήματα C.O.W. ή I.G.S., έφόσον ξεπερνούν σέ ηλικία τά 15 έτη, γιά νά προσεγγίσουν άμερικανικούς λιμένες. Σέ περιπτώση δέ πού η ηλικία τών τάνκερ θά είναι τόν χρόνο δημοσιεύσεως τού Νόμου μεγαλύτερη τών 15 έτών ισχύουν και γιά αύτά άμεσως οι παραπάνω άπαιτήσεις τής Άκτοφυλακής.

Οι προτίθεσις αύτές πού είναι παρόμοιες αύτών γιά σκάφη χωρητικότητος μεγαλυτέρας τών 70.000 τον. d.w. πού τέθηκαν σέ έφαρμογή τόν περασμένο Ιούνιο, θά δεχθούν σοβαρές άντιδράσεις από τήν Άμερικανική Έπιτροπή τών Ναυπηγείσκευαστών οι όποιοι υποστηρίζουν ότι οι προτάσεις τής Άμερικανικής Άκτοφυλακής είναι αύστηρότερες τού Νόμου πού ψηφίστηκε τό 1978 και προσδιορίζει τίς τεχνικές προδιαγραφές πού καλούνται νά πληρούν τά σύγχρονα δεξαμενόπλοια πού προσεγγίζουν άμερικανικούς λιμένες.

Ναυτιλιακή συνεργασία μέ Καναδούς

Η γιγαντιαία άμερικανική έταιρια «U.S. Steel» πωλεί τό 50% τών μετοχών τής ναυτιλιακής της έταιριας ή όποια έλεγχει στόλο 29 μπάλκ κάρριερς, στήν Καναδική «Φέντεραλ Κόμμερς έντ Ναυτιγκέισιον» έναντι ποσού τό όποιο έπηρήθη μυστικόν.

Ο στόλος τής U.S. Steel άριθμει 13 ιδιόκτητα μπάλκερς και έτερα 16 ύπό ναύλωση μακράς διαρκείας, μεγέθους μεταξύ 60.000 και 140.000 τον. d.w. και συνολικής χωρητικότητος περι τά 2 έκατομ τον. d.w.

Η καναδική «Φέντεραλ Κόμμερς έντ Ναυτιγκέισιον» άπασχολείτο μέχρι σήμερα μέ τίς χύδην μεταφορές στήν περιοχή τών Μεγάλων Λιμνών και προσφάτως παρέλαβε από άμερικανικά ναυπηγεία δύο μπάλκερς μεγέθους «πάναμαξ».

Η κίνηση τών κοντέϊνερς

Κατά τήν στατιστική τής Ναυτιλιακής Διοικήσεως τών Η.Π.Α. ή παγκόσμια διά θαλάσσης κίνηση τών φορτίων σέ έμπορευματοκιβώτια έφθασε τό 1980 τό ρεκόρ τών 34.500.000 τόννων, σημειώσασα αύξηση κατά 9% σέ σχέση με τό προηγούμενο έτος. Σέ άριθμο κοντέϊνερς, ή κίνηση έφθασε τόν άριθμο τών 3.700.000 EVP.

Οι εισαγωγές έπεσαν στούς 12.800.000 τόννους (μείωση 7%) ένω οι έξαγωγές έφθασαν τούς 22.600.000 τόννους (αύξηση 22%).

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Αύστηρότεροι κανονισμοί τής Άμερικανικής Άκτοφυλακής

Κατέτηθον από τό άμερικανικό ύπουργειο Μεταφορών στήν άρμοδια Έπιτροπή τού Κονγκρέσου οι προτάσεις τής Άμερικανικής Άκτοφυλακής γιά τήν τροποποίηση

ALSO ATTENDING AT THE PORTS:
S. Sebastiao, Angra dos reis, Itajai, S. Francisco do sul, Maceio etc.

MARINE CLAIMS (HULLS) FOR INDEMNITY Conference 29/30 APRIL, 1982

at THE EUGENIDES FOUNDATION
BY LLOYD'S OF LONDON PRESS LTD.
& ERNEST ROBERT LINDLEY & SONS
Information: 4525.085, 4528.053
From 08.30 to 15.30 HRS

Η συμμετοχή της άμερικανικής σημαίας ύπηρξε ιδιαίτερα πλεονεκτική, μέ ποσοστό 28% και σύνολο μεταφερθέντων φορτίων 10 εκατομ. τόννων.

Η N. Υόρκη και τό Λός Αντζελες ήταν οι δύο κύριοι λιμένες της κινήσεως τών κοντένερ. Άκολουθον τό Οκλαντ, ή Βαλτιμόρη και τό Σιάτλ.

IAPONTIA

Διακοπή τών έπιχορηγήσεων

Η Ιαπωνική κυβέρνηση διέκοψε τήν 1η Απριλίου τις έπιχορηγήσεις στά έπιτοκια τών ναυπηγικών δανείων, τά όποια έχοργοντο σε Ιαπωνες έφοπλιστές γιά την ναυπηγηση πλοίων τακτικών γραμμών σε ιαπωνικά ναυπηγεία.

Η απόφαση έστηριχθη από εύοιωνες προβλέψεις τών μεγάλων έταιριών τακτικών γραμμών, οι οποίες παρά την διεθνή υφεση άποκόμισαν σημαντικά κέρδη κατά το λήξαν οικονομικό έτος.

Ως παράδειγμα έμφανιζεται ή μεγαλύτερη από τον κόσμο έταιρια τακτικών γραμμών «Νίππον Γιούσεν Κάισα», ή όποια κατά την 31η Μαρτίου ένεφαντες κέρδη έκμεταλλευσεως της τάξεως τών 130 έκατομμυρίων δολαρίων, κατά 60% αυξημένα έναντι τών προηγουμένου οικονομικού έτους.

Ο λιμήν τού Τόκιο

Ανεκοινώθησαν τά προγράμματα άναπτυξης τού λιμένος τού Τόκιο γιά την κατά 27% αυξηση τών διακινουμένων μέσω αυτού φορτίων έντος τής έπομένης οκταετίας.

Κατά τους ύπολογισμούς των Ιαπώνων όδγος τών φορτίων τού λιμένος κατά τό 1990 θά ανέλθει σε 76,5 έκατομ. τόννους, έκ των οποίων τό 30% θά καλύπτουν οι έξαγωγές.

Στά σχέδια άναπτυξης τού λιμένος περιλαμβάνεται ή αυξηση τών θέσεων προσγείων σε 169 από 156 πού είναι σημερα, καθώς και έπενδυσης γιά την καλύτερη λειτουργικότητα πρός άποφυγή καθυστερήσεων στις φορτοεκφορτώσεις.

ISPARTIA

Κρατικές παραγγελίες

Η ύπο κρατικό έλεγχο ναυτιλιακή έταιρια «Εμπρέσσα Νάσιοναλ Έλαν» παρήγειεις στά ναυπηγεία τού Μπαζάν την ναυπηγηση δύο άνθρακονιουμένων μπάλκ κάρριερς τών 154.000 τον. d.w.

Η κατασκευή έκαστου τών σκαφών αύτών ύπολογιζεται νά στοιχισει 70 έκατομμυρία δολλάρια και περιλαμβάνει τήν χρηματοποίηση τής πρύμνης δεξαμενοπλοίου έφοδιασμένου μέ τουρμπίνες μεγέθους 173.000 τον. d.w. Τά σκάφη αύτά θά έχουν τήν δυνατότητα νά έκτελούν τό κυκλικό ταξίδιο Αύστραλιας — Βορειου Εύρωπης χωρίς άνεφοδιασμό άνθρακος και ή πλοιοκτήτρια έταιρια ύπολογιζει σε έξοικονόμηση καυσίμων τής τάξεως τών 4.000 δολλαρίων ήμερησιως.

Σιδηροδρομική σήραγγα Ισπανίας - Μαρόκου

Διεθνής κοινοπραξία μέ έπικεφαλής τήν

Άγγλική τεχνική έταιρια Μόττ, Μαϊ και Αντερσον Ίντερνάσιοναλ, θά σχεδιάσει μιά σήραγγα πού θά περνά κάτω από τό Στενό τού Γιβραλτάρ και θά συνδέει τήν Ισπανία μέ τό Μαρόκο. Οι έργασίες γιά τή μελέτη τού έργου θά άρχισουν σύντομα και έχουν προγραμματισθεί νά τελειώσουν μέχρι τόν Οκτώβριο.

Η παραγγελία άφορά τό άρχικο σχέδιο μιάς ύπογειας σήραγγας πού προορίζεται μόνο γιά σιδηροδρομική γραμμή. Στούς σχεδιαστές έχουν δοθεί τρεις έπιλογές σχέδιων: ένα γιά σήραγγα μονής σιδηροδρομικής γραμμής, άλλο γιά σήραγγα διπλής σιδηροδρομικής γραμμής και άλλο γιά δύο ξεχωριστές σήραγγες μονής σιδηροδρομικής γραμμής. Κάθε σχέδιο θά περιλαμβάνει σήραγγα συντηρήσεως και σήραγγα αποχετεύσεως. Η κοινοπραξία, πού ιδρύθηκε τό Νοέμβριο 1981, περιλαμβάνει έκτος από τήν Βρετανική έταιρια μιά Ισπανική μέ έδρα τή Μαδρίτη και πέντε άλλες πού έδρεύουν στό Ραμπάτ και τή Καζαμπλάνκα.

NOPBΗΓΙΑ

Η έμπορικη ναυτιλία

Σέ 1,6 δισεκατομμύρια δολλάρια ύπελογισθή ή εισροή συναλλάγματος από τήν δραστηριοποίηση τής νορβηγικής ναυτιλίας ή ποια κατά τό τέλος τού 1981 ήριθμει 849 ακάφη, 21,4 έκατομ. τον. γκρός ή 38,2 έκατομ. τον. d.w.

Η δύναμη αύτή άντιπροσωπεύει ποσοστό 5,5% τής παγκοσμίου χωρητικότητος και

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service

also

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

Piraeus office

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



Petridou

κατατάσσει την Νορβηγία στην έκτη θέση μεταξύ των μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων.

Τό μεγαλύτερο μέρος του νορβηγικού στόλου καλύπτουν τα δεξαμενόπλοια με 243 σκάφη, 24,9 έκατον τον. d.w., άκολοθωμένα από τα μπάλκα κάρριερς, 113 σκάφη 6,4 έκατον τον. d.w., με άξιοσημειώτη ήλικια των πλοίων αύτων τα έπτα έτη.

Αύξηση κατά 203.448 τόνους παρουσιάσει τόνιον ιανουάριο ο νορβηγικός εμπορικός στόλος. Αυτό συνέβη γιατί ένων πουλήθηκαν στο έξωτερικό 5 πλοια 278.480 τον. d.w. έγγραφαν στα νησιά 10 πλοια από τα οποία 8 νεοναυπήγητα 302.747 τον. d.w. 2 μεταχειρισμένα 179.181 τον. d.w.

Κατά τήν 1 Μαρτίου παροπλιστικαν άλλα 11 πλοια. Μεταξύ αύτων ήταν 8 δεξαμενόπλοια 1.507.750 τον. d.w. ένα OBO 101.600 τον. d.w., ένα πλοιο γραμμής 10.979 τον. d.w. και ένα ειδικών φορτίων 22.590 τον. d.w. Ετοι τό σύνολο των παροπλισμένων έφθασε τα 41 πλοια 7.193.854 τον. d.w. έξι ών 31 πετρελαιοφόρα 6.947.561 τον. d.w.

Έλευθέρα μεταφορά

Κατά τάς δηλώσεις τού άρμαδιου «Υπουργού» έτοιμαζεται νομοσχέδιο με τό όποιο θά επιτραπει έλευθέρως εις τούς Νορβηγούς έφοπλιστάς ή δημιουργία ναυτιλιακών έπιχειρήσεων εις τάς άλλας Σκανδιναϊκάς χώρας με τόν σκοπό νά μεταφέρουν τα πλοια τους υπό τή σημαία των χωρών αύτων.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Άναθεση τής μεγαλύτερης παραγγελίας

Η άμερικανική έταιρια τακτικών γραμμών «U.S. Lines» άνεθεσε τήν μεγαλύτερη μέχρι σήμερα παραγγελία γιά τήν ναυπήγηση σειράς 14 μεγάλων κοντείνερόπλοιων στά ναυπηγεία «Daewoo» στο «Όκπο της Νοτιού Κορέας».

Η συνολική άξια των σκαφών, πού θά έχουν μεταφορική ικανότητα 4.148 εμπορευματοκιβωτών το καθένα, θά ανέλθει στό ποσόν τών 770 έκατομμυρίων δολλαρίων και άποτελει τό ρεκόρ τής μεγαλύτερης παραγγελίας στά ναυπηγικά χρονικά.

Μέ τήν παραγγελία αύτή τά ναυπηγεία «Daewoo», πού έγκαταστάθηκαν τόν Οκτώβριο τού 1981 και ή κατασκευή τών όποιων έστοιχος περι τά 500 έκατομμύρια δολλάρια, άνεβάζουν τό σύνολο τών ύφισταμένων παραγγελιών τους σε 27 σκαφη χωρητικότης 1,7 έκατομ. d.w.

Η χρηματοδότηση τής άξιας τών παραγγελθέντων σκαφών θά καλυφθει κατά το 80% ύπο τής «Κορέαν Ίμπορτ - Έξπορτ Μπάνκ» μέ δάνειον έκτασης διάρκειας μέ επιτόκιο 9% και θά παραδοθούν τά μέν δυό πρώτα τό 1983 και τά ύπόλοιπα δώδεκα άνα έξη έντος τού 1984 και 1985.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Τά ναυπηγεία «Βερόλμες»

Σχέδιο διασώσεως τών μεγαλυτέρων Όλανδικών ναυπηγείων «Rijn Σέλντε Βερόλμες», τά όποια άντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα, άνακοινώσει ή άλλανδική κυβέρνηση.

Προβλέπεται νέα έπιχορηγηση ύψους 112 έκατομμυρίων δολλαρίων γιά τήν κάλυψη τού ναυπηγικού προγράμματος τών ναυπηγείων κατά τούς έπόμενους 18 μήνες, ποσόν

με τό όποιο τό συνολικό χρέος τής έταιριας πρός τό Όλλανδικό Δημοσιο θά φθάσει τά 250 έκατομ. δολλάρια.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Δικαιοδοσία έπι τής διώρυγας

Από τήν 1 Απριλίου άρχισε ή λειτουργία τού Παναμαϊκού Ναυτικού Πρωτοδικείου, τό όποιο έχει δικαιοδοσία νά κρίνει ολές τίς ύποθέσεις πού προκύπτουν κατά τόν διάπλου τών σκαφών μέσω τής διώρυγας.

Σύμφωνα με τήν συμφωνία τού 1977 μεταξύ τών Προέδρων Κάρτερ και Τσερίχος, ή δικαιοδοσία έπι τής διώρυγος μετατίθεται από τούς Αμερικανούς στόν Παναμά, τό όποιον τό νομοθετικό σώμα καθόρισε τήν ισχύ και τήν δικαιοδοσία τού Ναυτικού Πρωτοδικείου, τό όποιο θά έγκατασταθει στήν περιοχή Άνκον τού Ειρηνικού και θά λειτουργει έπι 24ώρου βάσεως, έπιλυντας κάθε διαφορά έπι φορτίων, άτυχημάτων κατά τόν διάπλου, άλλαγής έπι τής νομικής καταστάσεως τού πλοιου και έγγραφης ύποθήκης καθώς και έργατικάς διαφοράς, σε πλοια φέροντα τήν σημαία τού Παναμά.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Συμφωνία με τήν Kiva

Η Σοβιετική Ένωση υπέγραψε συμφωνία με τήν Λαϊκή Κίνα γιά τήν μεταφορά έμπορευματοκιβωτίων. Κατά τήν συμφωνία αυτή τά κινεζικά έμπορεύματα τής Μαντζουρία τά προορίζομενα γιά τήν Εύρωπη, θά μεταφέρονται σέ κοντέινερς μέχρι τά δυτικά σύνορα τής Ρωσίας, ένων τά σοβιετικά έμπορεύματα πού προορίζονται γιά τήν Βόρειο Κορέα θά μεταφέρονται διά τής Μαντζουρίας. Η συμφωνία αυτή φαίνεται ότι έγινε γιά νά αποκλεισθει ή Ιαπωνική μεσολάβηση. Θεωρείται πάντως άπιθαν ότι η Κίνα θά δεχθει τό σοβιετικό αίτημα γιά τήν διέλευση από τό κινεζικό έδαφος τών σοβιετικών έμπορευμάτων πού προορίζονται γιά τό Χόγκ Κόγκ και γιά τήν νοτιοανατολική Ασία, συμπεριλαμβανομένου και τού Βιετνάμ.

Οι μεταξύ τών δύο χωρών, Ρωσίας και Κίνας, έμπορικές συναλλαγές έπεσαν κατά τό προηγούμενο έτος στά 240 έκατομ. δολλαρίων, σημειωνόντας μείωση κατά 45%. Μέ σχετικές διαπραγματεύσεις, πού άρχισαν τόν Μάρτιο θά έπιδιωχθει ή άναζωγόνηση τών άνταλλαγών

1.3 million tons ago...

Seems it was yesterday, midsummer of '68, when we pushed our first ship off her dry dock cradle. We threw a good, hearty party and celebrated her first salt splash.

It was a very good year...

We built many ships ever since. We pride ourselves to have pioneered quite a few of them. We enjoyed and celebrated every one of our salt splashes. We had good years. And tough years.

Today, after one point three million of tons and twenty good, tough years, allow us to feel proud and happy again, while celebrating and enjoying our Fifteenth Birthday.

Still a good year. Tough one too.

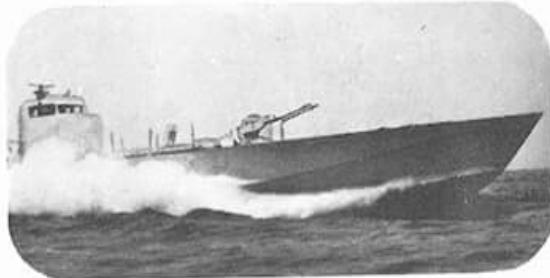


AEGIS SHIPPING COMPANY
Established 1957

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

NAYTIKI AKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ο ΝΕΟΣ ΥΠΑΡΧΗΓΟΣ



Υπαρχηγός τού Λιμενικού Σώματος ἐπέλεγη ὁ ἀρχιπλοίαρχος κ. Γεώργ. Ρωσόπουλος, ὁ οποίος προήχθη σε ὑποναύαρχο καὶ ἀνέλαβε τὰ καθήκοντά του. Μετά τὴν προγωγὴ τοῦ κ. Ρωσόπουλου ἀποστρατεύονται οἱ ἀρχιαότεροι του στὴν ἐπετηρίδα ἀρχιπλοίαρχοι κ.κ. Ἰωάν. Κούρτης καὶ Παν. Κοσμάτος οἱ οποίοι προήχθησαν σὲ ὑποναύαρχους ἐνώ γιά τὴν κάλυψη τῶν κενῶν ποὺ δημιουργήθηκαν προήχθησαν στὸν βαθμὸν τοῦ ἀρχιπλοίαρχου οἱ πλοίαρχοι κ.κ. Κων. Προκόπης καὶ Ἀλκ. Ἀλευράς. Ἐπίσης μὲ Π.Δ. προήχθησαν στὸν βαθμὸν τοῦ ἀρχιπλοιάρχου οἱ πλοίαρχοι κ.κ. Κων. Μελένης, Νικ. Μητροβασιλείου, Ἰωάν. Σπυρόπουλος καὶ Πέτρος Ρεντζεπέρης οἱ όποιοι μετά ἔνα μῆνα ἀποστρατεύονται λόγω συμπληρώσεως 35ετίας ἐνώ μὲ ἄλλο Π.Δ. προήχθησαν σὲ πλοιάρχους οἱ ἀντιπλοίαρχοι κ.κ. Δημ. Παπαδόπουλος, Ἡλ. Πιερράκος, Ἀριστ. Τσουτάνης, Γεώργ. Βουρλιάς καὶ Νικ. Καλύβας.

Σύμφωνα μὲ ὑπάρχουσες πληροφορίες, στὸν ὑπαρχηγὸν τοῦ Λ.Σ. πρόκειται νά ἐκχωρηθοῦν σημαντικές ἀρμοδιότητες, μὲ ἀνάλογη τροποποίηση τῆς νομοθεσίας.

● Μέ ἀποφάσεις τοῦ κ. Γιώτα τοποθετήθηκαν οἱ πλοίαρχοι κ.κ. Ἀριστ. Παπανδρέου, ἀπὸ τὴν Διεύθυνση Ναυτιλιακῆς Ὑποδομῆς προξενικός λιμενάρχης Ἀμβούργου καὶ Ἀνάργυρ. Τζάνος, ἀπό τὴν Γενική Ἐπιθεώρηση τοῦ YEN στὸ NAT ὡς διευθυντής Εισφορῶν καὶ Πόρων καὶ ὁ ἀντιπλοίαρχος κ. Γεώργ. Σιέττος, ἀπό τὴν Διεύθυνση Λιμενικῆς Ἀστυνομίας διευθυντής Διοικητικοῦ τοῦ NAT.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Τελικῶς ἀπεφεύχθη ὁ ἀπεργιακός σάλος στὴν ἀκτοπλοΐα μετά τὴν ἐπίτευξη συμφωνίας — τὴν τελευταῖα στιγμὴ — μεταξὺ τῆς ΠΝΟ καὶ τῆς Ἐνώσεως Πλοιοκτητῶν Ἀκτοπλοικῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων γιά τὴν ὑπογραφὴ νέας συλλογικῆς συμβάσεως. Βάσει τῆς ἐπελθούσης συμφωνίας οἱ μισθοί αὐξάνονται κατά 23% καὶ γίνονται ἀνάλογες ρυθμίσεις στὸ θέμα τοῦ ἐπιδόματος Κυριακῶν, τῆς ἀδειας, τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς κλπ. Ταυτοχρόνως μὲ ἀπόφαση τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Γιώτα αὐξάνεται σταδιακῶς τὸ ναυλολόγιο τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

Ἡ σύνοδος τῆς UNCTAD

Βάσει τῶν προσφάτων ἀνακοινώσεων Διευθυντοῦ τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν, οἱ Ἕνωμένες Πολιτείες δέν θά μετάσχουν στὴ σύνοδο τῆς UNCTAD ἡ οποία θά πραγματοποιηθεῖ τὸν Μάιον στὴν Γενεύη γιά νά συζητήσει θέματα σχετιζόμενα μὲ τὶς σημαίες εὐκολίας. Τὴν σύνοδον θά μπούκοταρει ἡ Ἑλλάς καὶ πιθανότητα δέν θά μετάσχουν ἐπίσης ἡ Ἰαπωνία καὶ ὁ Παναμάς.

Ὑπό τὴν κυανόλευκον

Στὸ Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν, αἰτήσεις γιά τὴν ἑγγραφὴ στὸ Ἑλληνικό Νηολόγιο, βάσει τοῦ ἅρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ντανιέλ» μπάλκ κάρριερ (πρώην ἀργεντινό «Gauchο Moreira») νεοαγοράσθεν, 27074 τον. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον

στὴν ἑταῖρια «Τρανσής» (κ. Κωνσταντίνα Ζουλαμόγλου).

2. «Μπάλκ Βέντσιούρερ» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενο, 31.500 τον. γκρός, ἀνήκον στὴν ἑταῖρια «Γουεστγουίντ» (κ. Ἐμμ. Καβουσάκη).

3. «Μπάλκ Τρέιντερ» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενο, 31.500 τον. γκρός, ἀνήκον στὴν ἑταῖρια «Σόλιντ Φιούελ» (κ. Ἐμμ. Καβουσανάκη).

4. «Νικόλαος» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν «William Larimer Mellon») νεοαγοράσθεν, 29.721 τον. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον στὴν ἑταῖρια «Νικόλαος» (κ. Δημ. Χαλκίας).

5. «Μαίανδρος» δεξαμενόπλοιο ναυπηγούμενο, 22.333 τον. γκρός, ἀνήκον στὴν ἑταῖρια «Κάουντες» (Σ. Λιβανός Ἐλλάς).

6. «Χριστίνα» δεξαμενόπλοιο ναυπηγούμενο, 41.223 τον. γκρός, ἀνήκον στὴν ἑταῖρια «Χριστίνα Αρμαντόρα» (Ἀτλαντικ Ναυτιλιακοῦ Ἐπιχειρήσεις).

Μετονομασίες

Τὸ φορτηγό «Μιμόζα Τρέιντερ» 5.289 τον. γκρός, τοῦ 1957 μετωνομάσθη «Αϊτζιαν Πράιντ».

— Εἰς «Αφρικαν Βάιολετ Ι» μετωνομάσθη καὶ ὑψώσει τὴν παναμαϊκή σημαία τὸ φορτηγό «Αφρικαν Βάιολετ» 2.966 τον. γκρός, τοῦ 1966.

— Μετωνομάσθη «Αλμπατρος» τὸ φορτηγό «Μοῦλτι Φρόστ» 4.037 τον. γκρός, τοῦ 1958.

— Τὸ φορτηγό «Ἀνίτα» 4.617 τον. γκρός, τοῦ 1976 μετωνομάσθη «Ἀνίτα Ι» καὶ ὑψώσει τὴν κυπριακή σημαία.

— Μετωνομάσθη «Ἀννα Κασιανή» καὶ ὑψώσει τὴν παναμαϊκή σημαία τὸ φορτηγό «Ἀθηνές Λάκ» 2.325 τον. γκρός, τοῦ 1954.

— Τὸ φορτηγό «Ἀμβέρσα» 4.231 τον. γκρός, τοῦ 1958 μετωνομάσθη «Ταρτούς» καὶ ὑψώσει τὴν παναμαϊκή σημαία.

— Τὰ φορτηγά «Νικόλαος Α.» 7.304 τον. γκρός τοῦ 1952 καὶ «Ντάλια Α.» 4.621 τον. γκρός, τοῦ 1945 μετωνομάσθησαν «Ιόνιαν Σή» καὶ «Ιόνιαν Μπρήζ» ἀντιστρίχως καὶ ὑψώσαν σημαία Μάλτας.

Παραλαβές καὶ παραδόσεις

Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Πετρολαγκάζ 2» καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκο, τὸ ἀγόρασθεν νορβηγικό ύγραεριοφόρο «Hoegh Swift», 45.755 τον. γκρός, τοῦ 1977.



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

— Παρελήφθη έπιστρε τό αγορασθέν λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «La Fleche» 26.174 τον. γκρός τού 1964 και μετωνομάσθη «Οκτανία Σάνι». Παρέμεινε ύπό τήν λιβεριανή.

— Τό αγορασθέν λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Rio Nunez» 24.198 τον. γκρός, τού 1968 παρελήφθη και υψώσε τήν Έλληνη σημαία. Παρέμεινε ύπό το αύτό όνομα.

— Παρεδόθη στούς άγοραστάς του, τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων δεξαμενόπλοιο «Ακτιουμ» 33.316 τον. γκρός, τού 1964 και μετωνομάσθη «Χόσουτ».

Οι άγοραπωλησίες

Έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων και παρεδόθη τό φορτηγό «Αρτεμίδη IV» 10.376 τον. γκρός, 15.700 τον. d.w. τού 1957. Μετωνομάσθη «Αννα Α.».

— Έπωλήθη σέ νορβηγικά συμφέροντα και παρεδόθη τό δεξαμενόπλοιο «Θράσιαν Σίρλεϋ» 33.924 τον. γκρός, 60.500 τον. d.w. τού 1963. Μετωνομάσθη «Baleder Borg».

— Έπωλήθη σέ όνδουριανά συμφέροντα και παρεδόθη τό φορτηγό «Σαρατόγκα» 1.791 τον. γκρός, τού 1958. Μετωνομάσθη «Courtney D.».

Οι διαλύσεις

Τό μπάλκ κάρριερ «Άκρον» 14.722 τον. γκρός τού 1959 έπωλήθη σέ πακιστανούς διαλυτές γύρω τών δολ. 86 κατά τον. έλ. έκτοπισματος.

— Άντι δολ. 95.50 κατά τον. έλ. έκτησματος έπωλήθη σέ πακιστανούς διαλυτές τό παναμαϊκό φορτηγό «Δημήτρης Πι» 8.447 τον. γκρός, τού 1956.

— Τό δεξαμενόπλοιον «Εύανθια Μ» 16.840 τον. γκρός, τού 1959 έπωλήθη σέ διαλυτές τού Ταιβάν, γύρω τών δολ. 113 κατά τον. έλ. έκτοπισματος.

— Σέ διαλυτές τού Ταιβάν έπωλήθη τό λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Μελίτη» 11.652

τον. γκρός τού 1957, Τιμή γύρω τών δολ. 105 κατά τον. έλ. έκτοπισματος.

— Τό φορτηγό «Ηλίας» 3.575 τον. γκρός, τού 1947 έπωλήθη σέ διαλυτές «Απω Ανατολής».

— Επωλήθη πρός διάλυση τό φορτηγό «Δόρυ» 4.784 τον. γκρός τού 1954.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Άλλακαν Τρέιντερ» 11.631 τον. γκρός, τού 1954 έπωλήθη πρός διάλυση.

— Επωλήθη σέ διαλυτές «Απω Ανατολής τό δεξαμενόπλοιο «Κλέων» 16.063 τον. γκρός, τού 1959.

— Τό φορτηγό «Μάστρο Γιώργης» 7.894 τον. γκρός, τού 1958 έπωλήθη πρός διάλυση.

— Επωλήθη πρός διάλυση τό δεξαμενόπλοιο «Πολυβόξ» 9.824 τον. γκρός τού 1955.

— Τό παναμαϊκό φορτηγό «Ρουμπίνι Φ.» 8.368 τον. γκρός, τού 1955 έπωλήθη πρός διάλυση.

Μηνύσεις γιά εισφορές

Άπο τό NAT άπαγορεύθηκε ό απόπλους 30 πλοιών γιά καθυστέρηση εισφορών και έναντιον τών έκπροσώπων τους ύπεβληθησαν μηνύσεις.

Τό σχολείο σωστικών μέσων

Μέ απόφαση τού κ. Γιώτα καθορίστηκε σέ 80% τουλάχιστον τό ποσοστό τών ναυτολογιούμενων σέ έπιβατηγά και τουριστικά πλοία που πρέπει νά έχουν άποφοιτήσει άπό τό σχολείο σωστικών και πυροσβεστικών μέσων.

Σεμινάριο γιά τά ύγραεριοφόρα

Στελέχη τής έταιριας NAFTOMAR παρακολουθούν έκ περιτροπής ειδικό σεμινάριο διαρκείας μιάς έβδομαδος στό COLLEGE OF NAUTICAL STUDIES τού Σαουθάμπτον γιά

τά μέτρα ασφαλείας στά ύγραεριοφόρα σύμφωνα μέ τούς Κανονισμούς τού IMCO. Μετά τήν παρακολούθηση τού σεμιναρίου χορηγείται άναλογο πιστοποιητικό, τό όποιο είναι άπαραίτητο γιά όλους τούς άξιωματικούς δεδομένου ότι μετά τήν 1.1.1983 τά ύγραεριοφόρα δέν θά γίνονται δεκτά στά λιμάνια γιά φορτεκφόρτωση εάν οι άξιωματικοί δέν είναι έφοδιασμένοι μέ τό προαναφερθεν πιστοποιητικό. Μέχρι σήμερα παρακολούθησαν τό σεμινάριο έπτά άξιωματικοί τής NAFTOMAR και προβλέπεται ότι μέχρι τέλους τού έτους θά τό παρακολουθήσουν άλλοι 50.

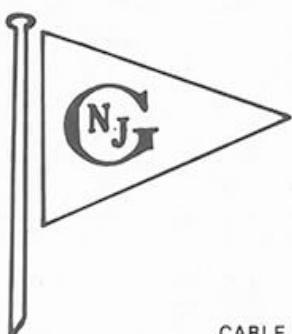
Σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες τό έν λόγω σεμινάριο παρακολουθούν και στελέχη τής έταιριας Λάτση.

Περισσότεροι "Ελληνες πελάτες στή MERCANTILE – BELIARD

Τό γνωστό ναυπηγεπισκευαστικό κέντρο MERCANTILE – BELIARD τού Βελγίου αύξησε τό 1981 τόν συνολικό κύκλο έργασιών του κατά 10 έκατομ. δολλάρια (άπο 50 έκατομ. τό 1980 σέ 60 έκατομ. δολλάρια τό 1981) από έπισκευές έλληνικών πλοιών. Συγκεκριμένα, οι εισπράξεις τού έν λόγω ναυπηγεπισκευαστικού κέντρου άπό έπισκευές έλληνικών πλοιών έφθασαν τό 1981 τά έννεα έκατομ. δολλάρια έναντι μόλις δύο έκατομ. δολλάριων τού 1980.

Η MERCANTILE – BELIARD προήλθε από τήν συνένωση τόν Όκτωβριο 1981 τής MERCANTILE MARINE ENGINEERING και τής BELIARD MURDOCH και άποτελεί ένα από τά μεγαλύτερα κέντρα έπισκευών πλοίων στό Κόντινεντ άφού διαθέτει στήν Άμβερσα άκτων ιδιωτικές δεξαμενές και 19 άγκυροβόλια έξοπλισμού μέ προσωπικό 1.800 ειδικευμένων έργατοτέχνιτών. Έπισης διαθέτει έγκαταστάσεις έπισκευής πλοιών και στό λιμάνι Η Γκέντ. Στήν Έλλαδα ή MERCANTILE –

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

BELIARD άντιπροσωπευει από την έταιρια «Β. ΞΑΝΘΗΣ και ΣΙΑ Ο.Ε.».

Νέο κοντέινερόπλοιο της «Ελληνικής»

Στις 24 Απριλίου στά ναυπηγεία της Σιγκαπούρης θα γίνει ή δύναμασια τού δευτέρου κατά σειρά κοντέινεροπλοιο της «Ελληνικής» που ναυπηγείται έκει. Τό δεύτερο σκάφος θα δύναμασθεί «Ελλένικ «Αίλαντ».

Ο κ. Πλυντζανόπουλος στήν «Ελληνική»

Ο ομίλος ναυτιλιακών έπιχειρήσεων του κ. Γρηγόρη Καλλιμανοπούλου, άνεκοινωσε την πρόσληψη του ύποναυάρχου Λ.Σ. Ε.Α. Κ. Σπύρου Πλυντζανοπούλου ώς διευθυντού Ναυτιλιακών Υποθέσεων.

Ο κ. Μπάνος μέ το γραφείο Β. Βλαχούλη

Πληροφορούμεθα ότι, από 1ης Μαΐου 1982, ο γνωστός μεσίτης ναυτιλιακών συμβάσεων κ. Γεώργιος Μπάνος, έγκαινιάζει μέν νέαν συνεργασίαν μετά τού μεσιτικού οίκου του Πειραιώς VAKIS BLAHOULIS S.A. • Ως γνωστόν, η VAKIS VLAHOULIS S.A. ειδικεύεται εις τάς άγοραπωλησίας και ναυπηγήσεις πλοίων, χρονοναυλώσεις καθώς και εις τάς άγοραπωλησίας και ναυλώσεις πλοίων ψυγείων.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», τών όποιων ο κ. Μπάνος τυγχάνει συνεργάτης και τού όποιου άρθρα έχουν κατά καιρούς δημοσιευθεῖ, τού ευχονται κάθε έπιτυχιαν άπο της νέας του θέσεως.

Τροφοδοσία σε 10.000 έλληνικά πλοία άπο την ATPAC GROUP

Τό 1974 μία ίματα Αμερικανών τροφοδοτών σε συνεργασία με τόν πλοιάρχο κ. Έμμανουηλ Γεωργούλη, άπεφάσισαν νά συνεργαστούν και δημιούργησαν τήν έταιρια ATPAC GROUP με γραφεία στό Portland (Oregon) και στό Πειραιά, και με σκοπό τήν καλύτερη έξυπηρέτηση τών έλληνικών ναυτιλιακών έταιριών, στό τμήμα τής τροφοδοσίας τού έλληνικού πλοίου άνα τόν κόδιο. Σήμερα η ATPAC GROUP ύπο τήν ίδια διεύ-

θυνσή τού κ. Έμμ. Γεωργούλη και στελέχη προερχόμενα από πλοιάρχους και μηχανικούς τού Έμπορικού Ναυτικού άντιπροσωπευει 80 μεγάλους τροφοδότες, 30 ναυτιλιακούς πράκτορες άνα τόν Κόσμο και 520 ναυπηγεία (Portland - China). Σημειώνεται ότι προσφάτως ή άξιόλογη αύτή έταιρια έτροφοδότησε τό 10.000στο έλληνικό πλοίο και γιόρτασε τό γεγονός εις γνωστό κοσμικό κέντρο με τούς συνεργάτες της και άλλους προσκεκλημένους.

Οι 'Απόφοιτοι Μηχανικοί 'Ασπροπύργου

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τού GEAR CLUB ('Απόφοιτοι Μηχανικοί 'Ασπροπύργου) προσκαλεί τά μέλη του και στελέχη τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων στήν έτησια χοροσπερίδα τού πού θα γίνει στις 24 Απριλίου στήν αίθουσα «ΑΦΡΟΔΙΤΗ» τού «ΑΣΤΕΡΑ ΓΛΥΦΑΔΑΣ».

12,6 έκατομ. δολλάρια έφερε ή E- LETSON MARITIME τό 1981

Τό δραχμοποιηθέν συνάλλαγμα γιά τις ανάγκες τής Έταιριας Eletson Maritime Services Inc. κατά τό έτος 1981 άνηλθε στό υψος τών 12.601.727 δολλαρίων..

Ο Νορβηγικός Νηογνώμων

Στις 29 Απριλίου δίδεται δεξιωση στά γραφεία τού Νόροκε Βέριτας μέ τήν εύκαιρια τών έγκαινιών τών νέων των γραφείων τού Πειραιώς, Χατζηκυριακού 27-31, καθώς και τής άναθεσεως τής διευθύνσεως γιά τήν περιοχή μας στήν κ. Π.Ε. Χάνσεν.

Η γραμμή 'Ελλάδος — Κύπρου

Παρουσία πλήθους προσκεκλημένων, έτελεσθησαν στις 31 Μαρτίου στό λιμάνι τού Πειραιά τά έγκαινια ένός νέου ύποδειγματικού σκάφους. Πρόκειται γιά τό έπιβατηγό-όχηματαγωγό SOL EXPRESS πού έτέθη — μαζί με τό ηδη ύπαρχον SOL PHYRINE τής ίδιας πλοιοκτητηρίας έταιριας τού κ. Τάκη Σολομωνίδη — στήν έξυπηρέτηση τής γραμμής 'Ελλάδος — Κύπρου.

Τό πλοίο έχει καταταχθεί στήν άνωτερη κλάση τού Λόιδη 100 A1. Αναπτύσσει ύπηρε-

σιακή ταχυτητα 22 μιλίων και μπορει νά δεχθεί 780 έπιβάτες. Οι διαφοροι χώροι του, κατάστρωμα, σαλόνια, Μπάρ κλπ. είναι έλευθεροι και έξασφαλίζουν άνεση στόν κάθε κατηγορίας ταξιδιώτη.

Ο πολύ χαμηλός ναύλος — προπαντός οι κάτω τού κόστους ειδικές τιμές γιά τούς φοιτητές και σπουδαστές — δύσ και ή άνεση πού αισθάνεται κανείς έπι τού πλοίου καθιστούν ένα ταξίδι στήν Κύπρο πολύ εύπροσιτο.

Τό «'Ελ Γκρέκο» στόν Πειραιά

Μέ τήν εύκαιρια τής έτησίας έπιθεωρήσεως του τό έπιβατηγό - όχηματαγωγό «'Ελ Γκρέκο» τών Μινωϊκών Γραμμών κατέπλευσε στήν Πειραιά και έπι τού πλοίου έδόθη κοκτέιλ μπουφέ γιά νά τό γνωρίσουν οι προσκεκλημένοι. Τούς προσκεκλημένους έξεναγησε ή διοικηση τών Μινωϊκών Γραμμών.

Τό ξενοδοχείο τών «Ποσειδωνίων»

Τήν Δευτέρα τού Πάσχα πρόκειται νά τεθεί σε λειτουργία τό έπι της Λεωφόρου Συγγρού ξενοδοχείο ATHENAEUM INTERCONTINENTAL, τό όποιο είναι και τό έπίσημα ξενοδοχείο τών έφετεινών «Ποσειδωνίων». Τό νέο ξενοδοχείο είναι δημιούργημα δύο γνωστών κυπριακών έπιχειρηματικών ίδιων, Ίωάννου και Παρασκευαΐδης και Α.Γ. Λεβέντης, και άποτελεί τό 820 στήν άλισιδα τών ίδιων ιδιούμνων ξενοδοχείων σε όλόκληρο τόν κόσμο. Συνολικό κόστος τού έργου περί τά 80 έκατομ. δολλάρια.

Τό προσωπικό τού νέο ξενοδοχείου θά άνελθει σε 1.000 άτομα περίπου και τό γεγονός αύτό δείχνει τό έπιπεδο τού σέρβις πού θά έξασφαλίσει ή νέα μονάδα ή όποια άπευθύνεται κυρίως στόν έπιχειρηματικό κόσμο. Υπεύθυνη πλατήσεων στήν ναυτιλιακό χώρο είναι ή γνωστότατη δίς Κάρολ Μάρριοτ.

'Αναζήτηση Ναυτικού

Στις 26 Φεβρουαρίου άνεχώρησε γιά νά συναντήσει τό πλοίο του ο Κύπριος άξιωματικός καταστρώματος Αριστοτέλης Χριστοφόριδης.

Παρακαλείται ή ναυτιλιακή έταιρια πού προσέλαβε τόν ναυτικό νά ένημερώσει τηλε-

Put her up First Class ...in a Bethlehem drydock

15 docks and 1,000 services
in 5 yards in the U.S.A.

Trust your ship with Bethlehem.

BethShip



Bethlehem Ship Repair Sales:
1 State St. Plaza, New York, NY 10004
Phone: (212) 558-9500 • Telex: 222847

Represented in Greece by:
N. Bogdanos Marine Bureau,
85 Akti Miaouli, Piraeus
Phone 452-0228 • Telex: 212976

Φωνικώς τά «Ναυτικά Χρονικά» για τό όνομα τού πλοίου στό όποιο έναυτολογήθη.

'Ο χορός τοῦ ΕΛΙΝΤ

Τό Έλληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας — ΕΛΙΝΤ — πραγματοποίησε τήν Παρασκευή 2/4/1982 τήν έτήσια χοροεσπερίδα του στό ξενοδοχείον «ΚΑΡΑΒΕΛΑ».

Η χοροεσπερίδα αύτή ήταν συνδυασμένη και με τήν άπονομή βραβειών σέ άριστευσαντες φοιτητάς τής Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων τού ΕΜΠ και είχε μεγάλη άπηχηση στούς τεχνολογικούς ναυτικούς παράγοντες τής χώρας, δύος δείχνει και ή έμπρακτος συμμετοχή 300 και πλέον άτόμων.

Σκοπός τοῦ ΕΛΙΝΤ είναι ή ναυτική τεχνική πρόσδοση τής χώρας και ή χοροεσπερίδα ήταν μόνο μία άπό τίς έκδηλωσεις του. Γιά τόν Μάιο τού 1984 έχει προγραμματισθεί και διοργανώνεται Διεθνές Τεχνολογικό Σεμινάριο.

Προικοδοτήσεις

Γαμήλια βοηθήματα ύψους 20.000 και 10.000 δρχ. άντιστοίχων χορηγήθηκαν άπό τήν 'Εστιά Nautikón σε 355 θυγατέρες ναυτικών έν ένεργεια και συνταξιούχων, πού έτελεσαν τούς γάμους τών τό 1981. Γιά τήν χορήγηση τών βοηθημάτων αύτών διατέθηκαν συνολικά 5.200.000 δρχ. και ό προδεδρος τής 'Εστιάς κ. Σαΐτης άπέδωσε τήν διαφοροποίηση σε βάρος τών θυγατέρων τών συνταξιούχων πού έλαβαν άπό 10.000 δρχ. στό δι οι συνταξιούχοι δέν συνεισφέρουν ύπερ τού ίδρυμάτος αύτού.

Έξ αλλου στίς 8 'Απριλίου έγινε ή κατ' έτος τος καθιερωμένη τελετή προικοδοτήσεων θυγατέρων ναυτικών άπό τό 'Ιδρυμα Προικοδοτήσεων 'Ιωάννου Διαμ. Πατέρα. Η τελετή έγινε στήν αίθουσα τελετών τής 'Αποστολικής Διακονίας τής 'Ελλάδος στή Μονή Πετράκη παρουσία έπισημων.

Σημείωση
Λόγω πληθώρας έπικαιρης υλής τού τεύχους μας αύτού, τό δεύτερο μέρος τής μελέτης τοῦ Δρ. Θωμά Ρηνώτη γιά τήν «Έλληνική Ναυτιλία Τώρα» θά δημοσιευθεί στά «Ναυτικά Χρονικά» τής 1ης Μαΐου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΡΟΝΤΗΡΗ
"NAFTILOS
MINI-NAUTICAL ALMANAC"

Σέ πολύ έπιμελημένο τόμο 200 σελιδών, ο γνωστότατος ναυτικός συγγραφεύς κ. Νικόλαος Χ. Κροντήρης, κυκλοφόρησε γιά πρώτη φορά τό «Mini-Nautical Almanac» τών έτών 1981 - 1985. Τό συνεπτυγμένο άυτό 'Άλμανάκ, περιέχει όλα τά στοιχεία τών άστρονομικών έφεμερίδων όλων τών ούρανών σωμάτων. Ξέχομένα μέσω ήλεκτρονικού ύπολογιστού, καθώς και πλήρεις άδηγίες και παραδίγματα. Έτοις ο κάτοχος τού τόμου έχει συγχρόνως τό ναυτικό 'Άλμανάκ τών έτών 1981 - 1985, τήν άστρονομική ναυτιλία, ωκεανοπλοία και άκτοπλοία, μέ ζηλους τούς τύπους, ώστε νά έξοικειώνει στή χρήση τού κοινού ήλεκτρονικού ύπολογιστού χειρός.

ΙΩΑΝΝΟΥ ΜΕΛΑ
«ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ»

Γράφοντας γιά τόν πρώτο τόμο τής 'Ιστορίας τοῦ Πειραιώς τοῦ κ. Ιωάν. Μελά, λέγαμε πώς έντυπωσίσαζε άληθινά τόν άναγνώση τό πλούτος τών πηγών και τό βάθος τής έρευνας. "Αν λοιπόν άυτό ισχυει γιά τήν προϊστορική περίοδο τοῦ Πειραιώκου τετρακώμου, ισχύει πολύ περισσότερο γιά τόν κυκλοφορήσαντα δεύτερο τόμο τού έργου πού καλύπτει άλοκληρη τήν περίοδο άπ' τόν Τρωικό πόλεμο ώς τήν Σαλαμίνα.

Η παρακολούθηση τής έξελιξεως τοῦ Πει-

ραικού έπινειού, ή όποια κατ' άναγκη άκολουθει τήν ιστορική πορεία τοῦ «κλεινού άστεως» και τής Έλλάδας άλοκληρης, γίνεται μέ τή γνωστή περιγραφική ζωντάνια τού συγγραφέα πού κορυφώνεται μέ τήν έπικη νίκη τών Σαλαμινομάχων.

Σημειώνουμε ίδιαίτερα τά πολύ ένδιαφέροντα λεπτομερή σημειώματα, τόσο γιά τήν τείχιση τοῦ Πειραιώς δσο και γιά τίς τριήρεις, στά όποια δ συγγράφευς έχει συγκεντρώσει ένα άνεκτιμητο θησαυρό πληροφοριών άπό τούς άρχαίους και νεώτερους ιστορικούς.

Είναι φανερό δτι ή τρισχιλιόχρονη «Ιστορία τῆς πόλεως Πειραιῶς» πού άνέλαβε νά φέρει στό φῶς ο κ. Ιωάν. Μελάς έπιφυλλάσσει πολλές άκομα θαυμάσιες σελίδες, τίς όποιες είμαστε βέβαιοι πώς θά άλοκληρώσει μέ τήν ίδια βαθειά γνώση και έπιστημονική εύσυνειδησία ή έκλεκτός συγγραφέυς.

ΙΩΑΝ. ΕΜ. ΚΟΛΛΙΝΙΑΤΗ
ΝΑΥΠΗΓΙΑ (γιά πλοιάρχους)

Μιά νέα έποχη στήν έκπαιδευση τών Πλοιάρχων και Μηχανικών τού 'Εμπορικού Ναυτικού άρχιζει μέ τήν ύλοποίηση τού προγράμματος τοῦ ΥΕΝ γιά τήν έκδοση τών νέων διδακτικών βιβλίων τών 'Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών Ε.Ν.

Αύτές τίς ήμέρες κυκλοφόρησε τό βιβλίο τής Ναυπηγίας γιά Πλοιάρχους γραμμένο άπό τόν 'Αντιπλοίαρχο τού Π.Ν. και διπλωματούχο Ναυπηγό κ. Ι. Κολλινιάτη μέ τή γνωστή φροντίδα και έπιμελεια τοῦ Ίδρυμάτος Εύγενιδη.

Τό βιβλίο άυτό μέ άπλοτητα και έξαιρετική σαφήνεια καλύπτει όλους τούς τομείς τής Ναυπηγίκης πού άφορούν τούς Πλοιάρχους δπως είναι ή άποστολή, ή άντοχή, ή άντισταση, ή συμπεριφορά σέ κακοκαιρία, ή γενική διάταξη και οι κατασκευαστικές λεπτομέρειες τού πλοίου και τών συστημάτων του.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



Θαλάσσια άτυχήματα

ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Στόν Πειραιά στό τέλος Μαρτίου με ζημίες στήν έλικα και γιά έπιθεώρηση τού άξονα πού προφανώς ύπεστη ζημία. Δέν έγγνωσθησαν άπαιτούμενες έπισκευές.

ΑΙΓΑΙΣ ΑΤΟΜΙΚ: Συγκρούστηκε μέτο φορτηγό «Saudi Eagle» κατά τό ταξίδι του και έζητησε έπιθεώρηση στόν λιμένα τού Ντουμπάι στίς 7 Απριλίου. Έπισκευές άναβληθησαν και τήν έπομένη τό πλοίο άνεχώρησε γιά Μένα Καμπούς.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΝΓΚΩ: Στό Κόμπο στίς 5 Απριλίου άνελήφθησαν έπισκευές στόν έργατη άγκυρας καθώς και άντικατάστασις τής χαμένης καδένας και τής άγκυρας.

BETA: Έπιθεώρηθηκε στό Αμβούργο στίς 6 Απριλίου λόγω ζημιάς πού ύπεστη στήν κύρια μηχανή. Άπαιτεται έκτελεση έργασιών στόν No. 6 κύλινδρο και τοποθέτηση άμοιβών. Άνελήφθησαν έπισκευές.

ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.: Έπιθεωρήθηκε στό Όνομίτο τής Ιαπωνίας στίς 9 Απριλίου συνεπεία

ζημιών από τήν σύγκρουση μέτο φορτηγό «Γκόλντεν Σίτι» σέ προηγούμενο ταξίδι του.

ΜΑ'ΥΣΑΝ II: Από Βάρνα γιά Ντώρμπαν ύπεστη ζημία στήν κυρ. μηχανή και κατευθύνεται μέτο μειωμένη ταχύτητα στό Ντώρμπαν γιά έκτελεση άναγκαιών έπισκευών μετά τήν έκφρωση.

ΜΕΝΕΛΑΟΣ: Παρέσυρε τήν άγκυρά του στό Μπένι Ρίτζ Φλάτς στίς 8 Απριλίου και συγκρούστηκε μέτο μπάλκ κάρριερ «De Zhou». Οι ζημίες και στά δύο σκάφη ήσαν έλλαχιστες και τό έλληνικό σκάφος έπαναγκυροβόλησε.

ΜΙΤΣΑ K: Από Κωνστάντζα γιά Μερσίνη προσάραξε στόν Βόσπορο στίς 4 Απριλίου λόγω ζημιάς στό προδάλιο. Άνελκύστηκε χωρίς βοήθεια στίς 6 Απριλίου και άγκυροβόλησε καθόδον οι Τουρκικές αρχές έδημοι ωργησαν άπαιτηση κατά τού πλοίου γιά τήν καταστροφή ύποθαλασσίων καλωδίων.

ΜΠΛΟΥ ΣΗ: Κενόν φορτίου άνοικτά τήν Τυνησίας στίς 8 Απριλίου ύπεστη πυρκαϊά

στό μηχανοστάσιο. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό φλεγόμενο πλοίο και περισυνελέγη από τό φορτηγό «Merag» ένω ή πυρκαϊά στό πλοίο κατασβέστηκε από ρυμουλκά.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ: Προσάραξε στό λιμάνι τής Κούλνα μετά από σύγκρουση μέτο έλληνικό φορτηγό «Ωμέγα Πάτμος». Άνελκύσθη μετά τήν έκφρωση μέρους τών 8.017 τον φορτίου δημητριακών. Άνεχώρησε από Κούλνα γιά Ταταγκόγκ στίς 5 Απριλίου.

ΤΡΙΒΕΛΑΣ: Μέ γενικό φορτίο προσέκρουσε στό κρηπίδωμα του λιμένος Σαΐντ Ναζέρ τήν νύκτα τής 1ης Απριλίου με αποτέλεσμα νά δημιουργηθή ρήγμα στό No. 1 κύτος. Τό πλήρωμα έκαλυψε προσωρινά τό ρήγμα με τοιμέντο και άρχισε ή έκτελεση μονίμων έπισκευών.

ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ: Έπιθεωρήθηκε έν πλώ στήν Αμβέρσα στό τέλος Μαρτίου συνεπεία ζημιάς στά πλευρικά έλάσματα από σύγκρουση σέ πυκνή θύμη μέτο κοντείνερ πόρτο «Monte Olivia». Άνελήφθησαν προσωρινές έπισκευές κατά τήν διάρκεια τής φορτοεκφορτώσεως.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.: Ύπεστη πυρκαϊά στό λιμάνι τής Καβάλας στίς 30 Μαρτίου. Η πυρκαϊά προέκυψε σοβαρές ζημιές στό μηχανοστάσιο και στούς χώρους ένδιαιτήσεως τού πλοίου.

ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ: Κατά τήν έκφρωση στό λιμάνι Κάλνα στίς 29 Μαρτίου, ύπεστη ζημία στήν πλώρη από σύγκρουση μέτο παναμαϊκό φορτηγό «Northern Nav». Έζητήθη έπιθεώρηση ζημιών γιά τήν έκτελεση άναγκαιών έπισκευών.

Ansa
Greece

IATA

ANSA GROUP

YACHT OWNERS ASSOCIATION



Ansa Yachting · Sachinis Group

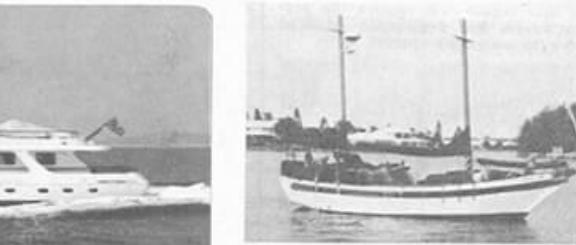
MAIN OFFICES:
SACHINIS GROUP - ANSA
158, ALKIVIADOU STR.
P.O.Box 142 PIRAEUS, GREECE

TELEX 21-2307 ANSA GR.
CABLES ANSA GR.
PHONES: 4515253 - 4128390

AGENCY:
SACHINIS GROUP - ANSA
157 KARAISSOU STR
P.O.Box 142 PIRAEUS, GREECE

TELEX 21-1956 ANSA GR.
CABLES ANSA GR.
PHONES: 4170134 - 4177684

Yachts for Sale
Yachts for Charter



'Η ναυλαγορά'

Η σχετική συρρίκνωση τής ζήτησης χωρητικότητας για όμεση φόρτωση λόγω έλλειψεως φορτίων, ή έν διφερών του Πάσχα συνήθης και φυσιολογική πτώση της δραστηριότητας και, κυρίως, ή άβεβαιότητα που προκλήθηκε από την ασθενή διένεξη μεταξύ της Μεγ. Βρετανίας και της Αργεντινής γύρω από την κυριότητα των νήσων Falkland, υπήρξαν οι παρόγοντες έκεινοι που έδημοι ωργήσαν μιό ψεύση του τόνου της ναυλαγοράς κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Απριλίου.

Μετά από την εύεξια των τελευτοίων ημερών του Μαρτίου, είναι χαρακτηριστική ή έπανοδος σε ναυλώσυντα τών 21 δολαρίων για την «τυπική» πλέον μεταφορά σιτηρών με PANAMAX, από τον Κόλπο στο Κόντινεντ. Έλλαστες και οι νέες έντολές από Αργεντινή, αποτέλεσμα της πολιτικής τάσης και του φόβου συρράξεως, δημιούργησε προβλήματα άπασχόλησης στην περιοχή.

Τά παραπάνω γεγονότα και οι έπιπτωσεις τους θετούν για μια άκομα φορά τό ερώτημα της άντοχης τής πρόσφατης άνοδικης τάσης στό χρόνο. Θά ήταν λάθος έαν οι έξειξεις τού δεκαπενθήμερου ύμηνευόντων σάν διάφευση τών έλπιδων. Αντίθετα, μιά πιο προσεκτική ανάλυση της άγοράς φαίνεται νά πείθει, ότι τή στιγμή ούτη ή άγορά περνά μιά δοκιμασία και ότι ή τελική έκβαση θά γίνει γνωστή μέ την είσοδο στους θερινούς μήνες.

Η παραπάνω άποψη ένισχυεται και από την διαπίστωση, ότι σε άλλες χαρακτηριστικές περιπτώσεις ή άγορά έδειξε μιά σύσισμείωση άντοχη, όπως π.χ. στις φορτώσεις σιτηρών από Κόλπο γιά Ιαπωνία όπου οι ναυλοί κρατήθηκαν σταθερά έπανω από τα 21 δολάρια.

Παραθέτομε μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 72.000 τον. σιτηρών, από Κόλπο γιά Όλλανδια δολ. 9.75 μέ 12 ημέρες, Απρίλιο.
- 60.000 τον. σιτηρών, από Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 12 μέ 9 ημέρες, Απρίλιο.
- 52.000 τον. σιτηρών, από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 21 φίο, 11 ημέρες, Απρίλιο.
- 50.000 τον. σιτηρών, από Χ. Ρόντς γιά Όλλανδια δολ. 10 μέ 9 ημέρες, Απρίλιο.

Οι γαιανθρακες παρουσιάσαν μια μάλλον σταθερή είκονα, μέ ναυλώσεις από όλες τις συνήθεις περιοχές.

- 60.000 τον., από Βαλτιμόρη γιά Β. Γαλλία, δολ. 8.25 μέ 3.5 ημέρες έκατέρωθεν, Απρίλιο.
- 55.000 τον., από Χ. Ρόντς γιά Ιαπωνία, δολ. 19.95 μέ 5 ημέρες, Απρίλιο.
- 75.000 τον., από Ρίτσαρντς Μπέυ γιά Ιταλία, δολ. 10.50 φίο, 3.000/10.000 τον., Απρίλιο.
- 130.000 τον., από Χ. Ρόντς μέ συμπλήρωση στό Ρίτσαρντς Μπέυ, δολ. 13, Απρίλιο.
- 55.000 τον., από Ν. Ορλέανη γιά Ταρραγκόνα, δολ. 13.60 μέ 15.000/6.000 τον., άρχες Μαΐου.

Η ζάχαρη έδωσε κάποιο τόνο στην άγορά μέ άξιοσημιώτω άριθμό ναυλώσεων. Μέσα στην έπικρατούσα λεπτή ισορροπία, τούτο άποτέλεσε μιά άνακούφιση στην άγορά. Μερικές ναυλώσεις:

- 50.000 τον., από Belize γιά άκτη Ατλαντικού ΗΠΑ, δολ. 14.50 μέ 700/1.500 τον., Απρίλιο.
- 10.000 τον., από Κουγκνόλαντ γιά Ιαπωνία, δολ.

18.75 φίο, μέ 10.000/1.000 τον., Απρίλιο.

— 6.700 τον., από Μαράλες γιά Κόλπο, δολ. 15.60 (όψιόν άκτη Ατλαντικού δολ. 17.60), 700/1.500, Απρίλιο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Άναλογος πρός τα παραπάνω και ό τόνος στην άγορά χρονοναυλώσεων, κυρίως κατά ταξείδι.

Οι Σοβιετικοί, μέ περιορισμένο οχετικά ένδιαφέρον, συμπλήρωσαν μερικά κενά μέ μέτρια μισθώματα, έν πολλοί έλαφώφων κατώτερα των του προηγουμένου δεκαπενθήμερου. Φαίνεται ότι έξακολουθουν νά έχουν μιά πρωτοβουλία, γεγονός πού ύποχρεώνει τούς λοιπούς ναυλωτές νά έπονται καί, κατά συνέπεια, νά πληρώνουν περισσότερα:

- 21.000 τον., από Σικελία, κυκλικό Ατλαντικού γιά Μαύρη Θάλασσα, δολ. 4.400 ήμερησίως.
- 28.000 τον., από Μ. Θάλασσα γιά Μαλαισία, δολ. 7.100 ήμερησίως.
- 30.000 τον., από Κόλπο γιά Εύρωπη, δολ. 6.700 ήμερησίως πλέον δολ. 180.000.
- 21.000 τον., από Μομπίλ γιά Δ. Ιταλία, δολ. 8.250 ήμερησίως.
- 64.000 τον., από Ιαπωνία, 3-5 μήνες, δολ. 6.900 ήμερησίως.
- 66.000 τον., από Ιαπωνία, κυκλικό Αύστραλιας, δολ. 5.000 ήμερησίως.
- 60.000 τον., από Μεσόγειο, 6-8 μήνες, δολ. 7.200 ήμερησίως.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η δραματική κατάσταση πού όπο μακρού υφισταται στην περιοχή του Περού Κόλπου παραμένει άμετάβλητη και ή έλλειψη κάθε σοβαρής προσποτικής γιά τό μέλλον καθιστούν τήν περιοδική άναφορά στό θέμα, στά πλαίσια ένός δελτίου της άγοράς, μιά μάλλον ό-



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

Directors:

GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
GIUSEPPE GALASTRO

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

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

Head Office: GENOA — VIA XX SETTEMBRE 29

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

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

χληρή ύπόθεση.

Φαίνεται ότι η συνεχώς μειούμενη ζήτηση στην κατηγορία του VLCC/ULCC άντιποραθίστεται ισχυρώς πρός την προσπόθεια όπουσμφόρησης, όπως αυτή έκφραζεται με την πώληση πρός διάλυση των μεγάλων δεξαμενοπλοίων τής πρώτης και δεύτερης γενεάς. Εποικοδόμησης ήκανόταν της πλοιοκτησίας.

Μοναδικό θέμα για συζήτηση κατά το δεκαπενθήμερο πού πέρασε, υπήρξε ένας μικρός σχετικό άριθμος ναυλώσεων «άπολο έχεμειαν», όντας τίποτε δέν φαινεται ίκανό νό στηρίζει τής άποψη ότι τούτο σημαίνει κάτιο τό έξαιρετικό δεδομένου ότι όποιαδήποτε πίεση επί των ναυλωτών είναι σήμερα άδιανότητα.

Η άνωτέρα περιγραφομένη κατάσταση δέν παρέχει

την ευχέρεια έξαγωγής άκριβών συμπερασμάτων όποιας πραγματοποιήσεις ναυλώσεις, όπως αδήποτε μπορούμε νά αναφέρουμε:

- 275.000 τον., όποιο Περιοκό για Κόντινεντ. WS 16. όψιον όποιο Kharg Island WS 18. Απρίλιο.
- 305.000 τον., όποιο Περιοκό για δυτικές όψιον. WS 14.5. δικαιώματα άποθήκευσης. 120 ήμερών. δολ. 9.000.
- 230.000 τον., όποιο Περιοκό για Ιαπωνία. WS 19.5.

Περισσότερη εύλυγισία παρουσιάζει ή αγόρα στά μικρότερα πλοία, όπου ή κατάσταση, χωρίς νά είναι εύχαριστη, δέν παρέχει τά στοιχεία έκεινα πού συνιστούν άδιέξοδο.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΕΛΑΜΙΝΑ (μικτό): Λόδουερ Μπαχάναν 75.000 τον. οιδηρομετάλλευματος. Γκιζόν, δολ. 5.10. φίλο. Απρίλιου 10-20.

ΕΛΛΟΡΑ (μικτό): Μονρόβια 70.000 τον. οιδηρομεταλλεύματος. Γένοβα, δολ. 5.75. φίλο. Απρίλιου 10-20.

ΙΛΕΝΑ: Ρουέν 25.000 τον. σιτου Κωνσταντίνα, δολ. 14. φίλο. μέ 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση. Απρίλιου 5-10.

ΠΙΣΤΙΣ: Ντάρμπιαν. Ήστ Λοντον. 20.000 τον. άραβοσιτου τρεις λιμένες Ιαπωνίας δολ. 20.30. διά κάθε μήνα μη χρησιμοποιουμένο λιμένα 25 σέντη λιγότερο. 2.000 τον. γκρός φόρτωση. 3.000 τον. έλ. έκφόρτωση. Απρίλιος.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Ντάρμπιαν. Ήστ Λοντον 14.000 τον. άραβοσιτου τρεις λιμένες Ιαπωνίας. δολ. 20.75. διά κάθε μήνα μη χρησιμοποιουμένο λιμένα έκφρτώσεως 25 σέντη λιγότερο. μέ 2.000 τον. γκρός φόρτωση. 2.500 τον. έλ. έκφόρτωση. Απρίλιου 12-26.

ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ: Άκαμπα 14.000 τον. φωσφότων διπ. άκτη Ιδνίας. δολ. 12.25. φίλο. μέ 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση. Απρίλιου 5-15.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΤΡΕΓΝΤ ΣΤΑΡ: Καραϊβική 66.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες Κόλπου. W 49. Απρίλιου 3.

ΚΟΡΙΝΟΙΔΑΝ (λιβ.): Χάργκ "Αίλαντ" 80.000 τον. μέρος φορτίου. Μπάνιας. γυρά. δολ. 9. Απρίλιου 5.

ΕΒΜΙΤΣ: Ρόττερνταμ 35.000 τον. μέρος φορτίου. Αγγλία. Κόντινεντ. W 80. άμερικ φόρτωση.

ΜΟΝΤΑΝΑ (λιβ.): Ανατολ. άκτη Μεξικού 95.000 τον. Ιαπωνία. W 28. Απρίλιου 5.

ΘΑΣΟΣ (Σιγκ.): Καραϊβική 65.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. W 50. έαν θερμαινόμενο W 55. Απρίλιου 9.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 53.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. W 67.5. Απρίλιου 5.

ΑΘΗΝΗΚ (μικτό): Χάργκ "Αίλαντ" 80.000 τον. Μπάνιας. δολ. 9.20 Απρίλιου 10.

ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ: Ακτοπλοίκον Κολομβίας 40.000 τον. μέρος φορτίου. W 65. Απρίλιου 3.

ΩΣΛΑ ΕΝΤΗΒΩΡ: Τής 80.000 τον. μέρος φορτίου. Κόντινεντ. W 65. Απρίλιου 5.

ΤΑΤΙΝΑ: Φλοτά 60.000 τον. μέρος φορτίου. Ρόττερνταμ. W 85. Απρίλιου 8.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ - ΚΑΝΑΔΑ

ΛΑΒΙΝΙΑ Β. (λιβ.): Ρίβερ Πλέιτ 25.000 τον. γεννημάτων Κίνα. δολ. 39.90. μέ 2.000 τον. φόρτωση. 2.500 τον. έκφρτωση. Απρίλιος.

ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.): Πουέρτο Ορόντας 45.000 τον. οιδηρομετακέυματος. Μπανιόλι. δολ. 9.60. φίλο. Απρίλιου 16-22.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 20.000 τον. χονδρόλευρων Ιαπωνικού λιμένες Μεσογείου. δολ. 24.50 φίλο. μέ 1.500 τον. έκφρτωση. Απρίλιου 6-20.

ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτό): Μιασιούπολη 87.000 τον. d.w. (39 π. βιβ. 5.978.000 κ.π.) γεννημάτων Γιουροπόρτ. δολ. 913.500 κατ' άποκοπή (ιδιότητα δολ. 10.50) φίλο. Απρίλιου 15-22.

ΣΗ ΡΕΓΙΝΤΖΕΡ: Τάμπα 15.000 τον. παλαιοσιδήρων (Εξαιρούμενων μηχανημάτων και ρινιμάτων) Βαρκελώνα. δολ. 21. φίλο. μέ 3.000/1.700 τον. φορτοεκφόρτωση. Μαρτίου 30 - Απρίλιου 2.

ΦΕΛΙΣΙΑ Β. (λιβ.): Ανα λιμένες Ρίβερ Πλέιτ μέ συμπλήρωση

Μπουένος Αύρες. 23.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνία. δολ. 39.25. μέ 2.000 τον. φόρτωση/5.000 τον. έλ. έκφρτωση. Απρίλιου 15-25.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ: Χάμπτον Ρόδης 32.000 τον. γαλανθράκων Διαγκέρη. δολ. 13.50. έλ. έκφρτωτικών. Απρίλιου 16-26.

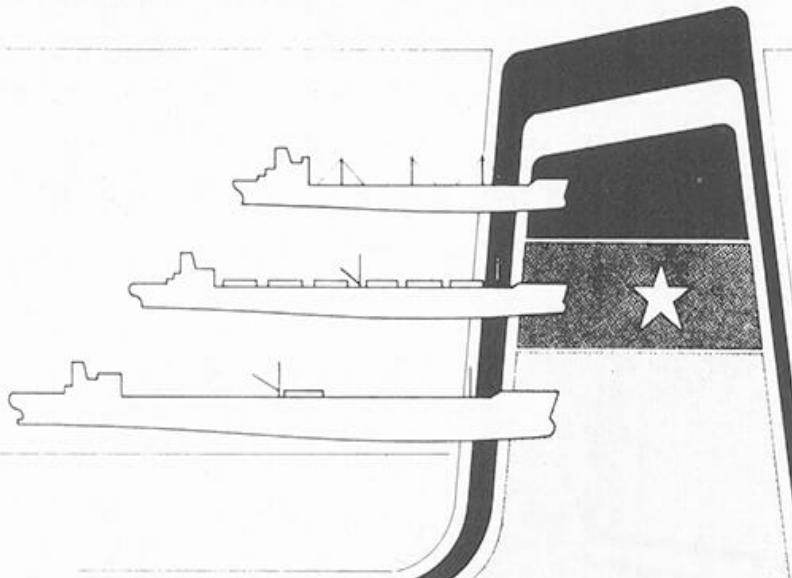
ΠΗΓΑΣΟΣ: Τάμπα 17.500 τον. φωσφότων Ασσάμ. δολ. 39 φίλο. μέ 7.000(1.500 τον. φορτοεκφόρτωση. Απρίλιος.

ΕΠΟΣ: Ρίβερ Πλέιτ 12.500 τον. προϊόντα χάλυβας. Ταϊβάν δολ. 55. μέ 1.500/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση. Απρίλιου 5-15.

ΑΚΤΙΟΝ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 16.000 τον. σιτου Μπουεντεντούρα. δολ. 20. φίλο. μέ 1.200 τον. έκφρτωση. έποιμ φόρτωση.

ΜΙΧΑΛΗΣ (μικτό): Αμερικ. λιμένες Κόλπου 70.000 τον. γεννημάτων Ρόττερνταμ - Αμβούργο ρέιντ. δολ. 11. φίλο. Απρίλιου 19-23.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Αρζού 25.000 τον. μέρος φορτίου. Γενοβά W 139. Απριλίου 2.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Καραϊβική 35.000 τον. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, W 90. Απριλίου 5.

ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ: Μεσογείο: 18.000 τον. καθαρά Αγγλία Κοντινέντ, W 185. Απριλίου 6.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: 22.312 τον. d.w. (1.086.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 27 τον. φιούελ διλ τού 1974) παράδοση Πασίρ Γκουντάνυκ, Μαρτίου 27 - Απριλίου 1. έπαναπαράδοση Χαβρη - Αμβούργο ρέιντζ, δολ. 4.100 ήμερησιών.

ΑΝΝΑ: 28.837 τον. d.w. (15 1/2 μίλ. τού 1976) παράδοση Κόντινεντ Απριλίου 8-10, ταξίδια 3-5 μηνών. έπαναπαράδοση Ιαπωνία - Σιγκαπούρη ρέιντζ δολ. 6.700 ήμερησιών. Κόντινεντ, Μεσογείο, δολ. 6.500 ήμερησιών. άμερικ. λιμένας άνατολικής/δυτικής άκτης, δολ. 6.000 ήμερησιών.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΟΣ: 63.533 τον. d.w. (2.695.000 κ.π. 15 μίλ. 48 τον. φιούελ διλ τού 1973) παράδοση Κόντινεντ Απριλίου 15-30, ταξίδια 9-11 μηνών, δολ. 3.05 κατά τόν. d.w.

ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ: 16.657 τον. d.w. (τού 1978) παράδοση Τασονοβίλ, Απριλίου 10-12. έπαναπαράδοση Αγγλία, Κόντινεντ, δολ. 5.000 ήμερησιών.

ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ: 15.075 τον. d.w. (679.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 27-28 τον. φιούελ διλ τού 1972) παράδοση Σαιντ Τζών τέλος Μαρτίου όρχες Απριλίου. έπαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 5.900 ήμερησιών.

ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ: 28.738 τον. d.w. (τού 1981) παράδοση Ιαπωνία Μαρτίου 26-31, μέσω Βρετ. Κολομβίας, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.500 ήμερησιών.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 22.000 τον. d.w. (1.087.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1973) παράδοση Κίνα μέσα Απριλίου, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.300 ήμερησιών.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ: 18.623 τον. d.w. (15 μίλ. 32 τόν. φιούελ διλ τού 1971) παράδοση Καζαπλάνκα όρχες Απριλίου. έπανα-

παράδοση Κίνα, δολ. 4.000 ήμερησιών.

ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 14.094 τον. d.w. (670.000 κ.π. 13 1/2 - 14 μίλ. 19 1/2 τον. φιούελ διλ τού 1967) παράδοση Ιαπωνία, Απριλίου 1-5, έπαναπαράδοση Καλόμπο-Καράτο ρέιντζ, δολ. 5.000 ήμερησιών.

ΜΑΡΚΑ Λ.: 26.985 τον. d.w. (35 π. 0 1/2 ίντ. 1.155.000 κ.π. 14 μίλ. 32 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1975) παράδοση Μπρούνιμπουτεκ Μαρτίου 28 - Απριλίου 2, ταξίδια 3-5 μηνών, παράδοση Γιβραλτάρ-Σκώ ρέιντζ, δολ. 6.500 ήμερησιών. συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, όφιον ναυλών: έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη - Ιαπωνία ρέιντζ, δολ. 6.700 ήμερησιών συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΜΑΤΑ: 14.907 τον. d.w. (678.000 κ.π. 13 1/2 μίλ. 18 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1977) παράδοση διαπλέοντας Κέυ Ούεστ, Απριλίου 29 - Μαΐου 12, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.750 ήμερησιών συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΜΟΝΤΑΝΑ: 33.640 τον. d.w. (1.457.816 κ.π. 15 μίλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1973) παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδια 3-5 μηνών, παράδοση Σιγκαπούρην - Ιαπωνία ρέιντζ ή Κόντινεντ Μεσογείο, δολ. 5.425 ήμερησιών.

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ: 31.306 τον. d.w. (35 π. 1 3/4 ίντ. 1.247.000 κ.π. 14 μίλ. 33 τον. φιούελ διλ τού 1963) παράδοση Πόρτ Ελιζαμπεθ - Ρίτσερντς Μπαιράι ρέιντζ, Απριλίου 3-8, έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ-Σκώ ρέιντζ, δολ. 5.500 ήμερησιών.

ΤΕΤΙΕΝ: 17.380 τον. d.w. (31 π. 4 1/4 ίντ. 727.030 κ.π. 12 1/2 μίλ. 19-20 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1963) παράδοση Σάουθγουεστ Πάς Ετοιμος, έπαναπαράδοση Βόλο, δολ. 6.100 ήμερησιών.

ΜΑΡΑΩΩΝ ΛΕΤ'Κ: 15.469 τον. d.w. (13 1/2 μίλ. τού 1962) παράδοση Ροστόκ άμεση, έπαναπαράδοση δυτ. Αφρική, δολ. 4.100 ήμερησιών, πλέον δολ. 25.000 δώρο.

ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΦΡΥΣ: 15.139 τον. d.w. (14 1/2 μίλ. τού 1961) παράδοση Κόντινεντ Απριλίος, έπαναπαράδοση, Περσικό Κόλπο, δολ. 5.600 ήμερησιών.

ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ: 16.040 τον. d.w. (16 μίλ. τού 1971) παράδο-

ση Ροστόκ Απρίλιο, έπαναπαράδοση δυτ. Αφρική, δολ. 4.900 ήμερησιών.

ΑΘΑΝΑΣΙΑ: 15.000 τον. d.w. (693.900 κ.π. 15 μίλ. 28-29 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1974) παράδοση Έλμπι Νο 1, Απριλίου 6-7, έπαναπαράδοση Ινδονησία, δολ. 4.300 ήμερησιών.

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ: 26.729 τον. d.w. (1.279.000 κ.π. 15 μίλ. 40 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1972) παράδοση άμερικ. λιμένες Κόλπου Απριλίου 10-15, μέσω Περού, έπαναπαράδοση Κριστούπαλ. Μπόστον ρέιντζ, δολ. 7.000 ήμερησιών συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (Λιβ.): 34.316 τον. d.w. (1.587.000 κ.π. 14 μίλ. τού 1970) παράδοση Βραζιλία άμεση, έπαναπαράδοση Σκώ-Πάσαρο ρέιντζ δολ. 10.000 ήμερησιών.

ΑΛΤΙΣ: (φρήντος τού 1979) παράδοση Νέα Ζηλανδία μέσα Απριλίου, ταξίδια 11-13 μηνών, δολ. 6.250 ήμερησιών πλέον δολ. 1.700 μηνιαίας δι υπερωρίας.

ΕΛΛΗΝΕΔΑ III: 18.910 τον. d.w. (32 π. 3 ίντ. 759.917 κ.π. 14 μίλ. τού 27 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1969) παράδοση άμερικα λιμένες Κόλπου Απριλίου 18-27, μέσω Χίλης, έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.300 ήμερησιών συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, πλέον δολ. 15.000 δώρων.

ΠΕΤΑΛΩΝ (Λιβ.): 65.415 τον. d.w. (44 πόδ. 11 ίντ. 2.819.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 58 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1976) παράδοση Δουγκέρη άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι βθέρειο Ατλαντικού, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.200 ήμερησιών.

Στ. Ι. Σ. Σ. 84 τον. d.w. (1.382.000 κ.π. 16 μίλ. 53 τον. φιούελ διλ τού 1971) παράδοση άμερικ. λιμένες θρ. Ειρηνικού Φεβρουαρίου 15-25, έπαναπαράδοση νότιο Κορέα, δολ. 4.100 ήμερησιών, πλέον δολ. 90.000 δώρων.

ΝΕΟΤΗΣ: 15.085 τον. d.w. (29 π. 3/4 ίντ. 756.860 κ.π. 13 μίλ. 19 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. γκάζ διλ τού 1971) παράδοση κατά την διφή εις πλογυκό σταθμό Τζακάντα Φεβρουαρίου 5, έπαναπαράδοση Αγγλία, Κόντινεντ, Μπορντώ, Αμβούργο ρέιντζ, δολ. 3.800 ήμερησιών συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.



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
TELEXES: 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: NAFRENA

Αι ἀγοραπωλησίαι

Η κυριότερη πηγή δραστηριότητος για τους μεσίτες τών ἀγοραπωλησιών κατά την υπό εξέταση περίοδο ήταν οι διαλύσεις, μέ έμφαση στά VLCC. Οι ἀντικειμενικές δυσκολίες των διαλυτών (έλλειψη ικανού ὄριθμού διαλυτικών μονάδων, δυνατότητα ἀμεσης διάθεσης τού scrap, κλπ.) περιορίζουν τήν δραστηριότητα και καθηλώνουν τίς τιμές.

Ἄξιολογη και η κίνηση στίς ἀγοραπωλησίες «άπο δεύτερο χέρι», όπου ικανός ὄριθμός ἀγοραστῶν ἀναζητά τά κατάλληλα και φθηνά πλοιά γιά ἀνανέωση τού στόλου τους ή και τήν δημιουργία τού πρώτου πυρήνα.

Μερικές ἀπό τίς πρόσφατες πωλήσεις:

Δεξιομενόπλοια:

- 145.000 τον., τού 1975 (τουρμπίνα), δολ. 4.500.000.
- 49.600 τον., τού 1965 (τουρμπίνα), δολ. 1.300.000
- 45.000 τον., τού 1961, δολ. 1.900.000.
- 265.000 τον. (OBO) τού 1972, δολ. 18.000.000.

σέ ἀγοραστές τῆς Μέσης Ἀνατολής, μέ ναύλωση νεκρού πλοίου σε λίπανες ναυλωτές.

Μπάλκ Κάρριερ:

- 64.000 τον. τού 1981, δολ. 17.000.000.
- 29.000 τον. τού 1976, δολ. 9.000.000.
- 19.500 τον. τού 1968, δολ. 2.300.000.
- 40.000 τον. τού 1966, δολ. 3.500.000.

Πλοια γενικού φορτίου:

- 12.000 τον. τού 1966, δολ. 1.200.000.
- 12.400 τον. τού 1979, δολ. 13.500.000.
- 11.000 τον. τού 1970, δολ. 2.600.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Οσα ἀναφέραμε παραπάνω είναι ἀρκετά γιά νά λάβει κανεὶς μιά ίδεα τῆς καταστάσεως. Γιά μιά πληρέστερη ἐνημέρωση παραθέτουμε τίς τιμές στά συνήθη κέντρα διαλύσεων.

Φορμόζα:
VLCC, δολ. 110/117
Άλλα δεξιομενόπλοια δολ. 105/115
Ξηρού φορτίου, δολ. 90/95.

N. Κορέα:
VLCC, δολ. 110/115
Ξηρού φορτίου, δολ. 95/100

Πακιστάν:
Γενικώς, ἀνάλογα μέ τήν ποιότητα, δολ. 80/95.

Τσανονία:
Δεξιομενόπλοια, δολ. 65/75
Ξηρού φορτίου, δολ. 55/65

Τό «νεο» τῆς υπό εξέταση περιόδου ήταν η πώληση στήν Φορμόζα τήν t/t «OSWEGO PEACE» (12.857 τον.) στά δολ. 117 και τών t/t «GHERANIA» και «PETROS» (13.276 και 15.358 τον., ἀντιστοιχα) στά δολ. 114,15. Ή χαρακτηριστική πώληση στήν N. Κορέα: t/t «ESSO COPENHAGEN» (37.350 τον.) στά δολ. 117,50 ἐνώ η Ισπανία ἔδασφάλισε τό t/t «DONA RITA» (13031 τον.) στά δολ. 74.



E.G. LOUKEDES

ΕΑΝ ΕΠΙΔΙΩΚΕΤΕ
ΥΨΗΛΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΣΕ ΛΟΓΙΚΟΤΑΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΠΕΥΘΥΝΩΝΤΕ ΣΤΑ
ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ISTANBUL

ERKAL TUZLA SHIPYARD

ΠΑΝΩ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ·ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΔΕΞΙΑΜΕΝΙΣΜΟΙ
ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ
ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
ΠΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΩΣ 18.000 D.W.T

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΩΤΗΣ ΔΕΞΙΑΜΕΝΗΣ
ΜΗΚΟΣ ΟΛΙΚΟΝ : 155 M
ΦΑΡΔΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ : 23.40 M
ΑΝΥΨΩΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΣ : 8500 TONNOI

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
Ε. Γ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

Φίλωνος 97-99, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλέφ.: 4173993, 4174437, 4121506
Telex: 21 2246, 21 2197, 21 3948 EGRL GR
Τηλεγρ. Διευθ.: EGRELSHIP

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 (Δε-
κατέσσαρα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Ανήκει καὶ διοικεῖται ἀπό "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- Εκπροσωπεῖ τό 'Ελληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν
τῶν ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καὶ τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Ε-
φοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω 'Οργανισμόν διά τήν ἔξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092

TELEX: 21-3847 · ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 1125/884

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15th April 1982

THE COUNTDOWN

The reduction in size of Greek shipping, which was noted last December, has continued at a greater pace during the first months of the year. Specifically, during the first three months of 1982, new registries consisted of 34 ships totalling 441,668 grt., while deletions amounted to 116 ships grossing 1,318,795 tons. This makes a net loss of 82 ships and 877,127 grt.

This is one phase of a problem that makes its appearance for the first time in recent years. The second, which many people are still unaware of, is the fact that newly-bought ships, perhaps most of them, are registered under foreign flags. A third phase is the news that a number of Greek shipowners are opening offices in Far Eastern countries. They are not many at present, but they may be indicating a trend that is likely to grow.

The countdown has begun and, for the good of the country, we hope it will be reversed. But hopes are not sufficient. What are needed are bold resolutions and brave measures, both from the state and from the seamen with one, single objective in view: to enable Greek ships to regain their competitiveness. That is the challenge!

A PARALLEL CASE

In the Greek section of this issue we publish an article by the dean of Greek shipping, Mr. Emmanuel Kulukundis, in which he mentions the sacrifices made by auto-workers' unions in the United States in view of the profound crisis that is afflicting the industry, drawing a

parallel with the Greek shipping industry and the threat to its survival by an equally profound crisis. He remarks that this crisis has caused a large number of ships to be laid up while those that are still employed are suffering losses that even the wealthiest shipowners will be unable to sustain for much longer.

Meanwhile, running costs have increased markedly as a result of the new collective agreement, making it impossible for Greek ships to compete with the ships of Hong Kong and Taiwan, the crew costs of which are 1,500 dollars per day lower than those of a Greek ship.

He does not suggest that the collective agreement be revised at this stage but he urges the unions to persuade their members to moderate their demands for overtime and reduce such costs to a minimum.

He concludes by expressing the hope that the lean years will not last for the biblical figure of seven. Otherwise, Greek shipping, which offers so much to the national economy, will suffer a severe blow. If it ceases to be profitable, there will be no capital for maritime investments, nor will new shipowners appear to carry on the tradition.

CONCLUSIONS

The foreign shipping press has given wide play to the remarks of the President of the Greek Shipowners' Union, Mr. A. Karageorgis, made during a press conference with foreign correspondents in Athens. Stress is laid on the conclusions reached by Mr. Karageorgis ac-

cording to which the first thing the Greek government must do, in view of the current crisis in shipping, is to take the necessary measures to maintain the competitiveness of Greek ships. Not only by defending the freedom of the sea in international bodies, but by taking concrete and practical measures to solve once and for all the problem of Greek and foreign crews on Greek ships. Moreover, the banks should show a measure of understanding for the difficulties being faced by their clients and so should the clubs and other enterprises which derive considerable profits from shipping.

UNIONISM AND PRODUCTIVITY

Apparently, the provisions of the draft law on unionism, to be presented to Parliament by the Minister of Labour, Mr. Caclamanis, are to be extended to the maritime unions as well. This was announced by the Minister of Mercantile Marine, Mr. Yotas.

However, in presenting the bill to Parliament, Mr. Caclamanis urged workers to increase their productivity. This was not done by Mr. Yotas, in spite of the fact that increased productivity on the part of our seamen is today more necessary than ever. This should be obvious to the seamen themselves and it is up to the state not only to remind them at every opportunity but also to take whatever measures are needed to bring it about.

337 SHIPS LAID UP IN GREECE

After a gradual decrease noticed

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

NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAMAR
CABLES Q STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

during the previous month the total number of ships laid up in Greece rose to 337 by April 12th, representing 9,380,000 gross tons.

Approximately half of the presently laid up tonnage has found shelter in Eleusis Bay while the rest is scattered at the 13 other suitable bays around Greece.

The present capacity for laying up vessels in Greek waters, approved by the Ministry of Mercantile Marine is 565 berths and so far beyond the 337 ships laid up another 94 applications for laying up vessels have been submitted and approved but not yet executed.

On pages 15-18 of our present issue we publish full details of all ships laid up in Greece today.

"SEND US FOREIGNERS!"

More and more frequently in recent times, masters are urging their principals to send them more foreigners to work on their ships. This should be a matter of concern to us all. But more particularly, the Ministry of Mercantile Marine and the maritime unions should seek to find out, without delay, why such ap-

peals are launched and take immediate measures to rectify the situation. We repeat, without delay, because daily events create situations that cannot easily be reversed in the future.

WORLD'S LARGEST ORDER

South Korean "Daewoo" Shipyard won the world's largest ever shipbuilding contract which is worth 770 million dollars.

The American company "U.S. Lines" has ordered recently the construction of 14 large containerships from the Korean yard which was inaugurated just six months ago thus bringing "Daewoo" order book up to 27 vessels totalling 1.7 million tons d.w.

The vessels will be 290 metres long, with a beam of 42 metres and capacity of 4,148 TEUs. Delivery of the first two units is scheduled for 1983 while the rest will be equally spread within 1984 and 1985.

ARGENTINIAN GRAIN

Fears that the incident concerning the fate of Falkland Islands could lead

to a British blockade of Argentine grain have widely circulated between grain brokers worldwide.

Almost all of Argentina's grain exports are destined for the Soviet Union and these cargoes could be cut off in case the British Navy blockade the three main ports of Buenos Aires, Rosario and Bahia Blanca.

Last year Argentina exported approximately 13 million tonnes of grain to the Russians and the figure for this year is expected to reach 18 million tonnes.

RUSSIAN SHORTAGES — GRAIN AND SHIPS

Analysing the state of Russian imports, Lloyds Shipping Economist observes that from 1979, Russia has been unable to meet the targets of her five-year plan and is obliged to import 30-40 million tons of grain every year, from the United States, Argentina, Canada and Australia.

These are known facts. What is not apparently so well known is that since such a high level of imports had not been officially foreseen, Russia's shipbuilding programme did not provide for the ships needed to handle these imports.

Today, the Soviet merchant fleet has only 36 medium-sized ships for this long-distance trade. For this reason, the Soviets have to charter foreign-flag vessels and this caused freight rates to rise considerably. This year, Russia will again have to use the ships of western countries for her grain imports. In 1980, when there was a partial embargo on grain exports from the United States to Russia, 31% of the cargoes from the Argentine to the Black Sea were carried by ships flying flags of convenience and owned by American companies. Nevertheless, a large number of Greek-owned ships was also used, which justifies Greece's refusal to condemn the imposition of martial law in Poland. But this, LSE concludes, is another story.

METHODS AND PERSONNEL

Maritime countries with high running costs for their ships are obliged, in order to survive in a highly-competitive market, to apply new working methods on their ships which will increase productivity. The search for such methods is of the utmost importance and, in the beginning at least, can only be made by the shipping companies. Efforts made so far show that an 18-man crew on medium-sized ships is adequate and applicable, both on bulkers and on container ships. The greatest progress in this sector has been marked by Japan, Germany, the Netherlands, Norway and Greece.

Ευηγερπόντε

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΟΣΥΝΗ

HELLAS' SHIOPWNERS '82

ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ

- Who is who Έλλήνων Εφοπλιστών.
- Who is who Ναυτιλιακών Φορέων - Ενώσεων κ.λ.π.
- Οδηγό Ναυτιλιακών Υπηρεσιών Ελλάδος - Εξωτερικού.
- Διάφορα θέματα γενικού Ναυτιλιακού Ενδιαφέροντος.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ - ΔΙΑΘΕΣΗ

MARAD HELLAS LTD

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

It would be a mistake to believe that a mere reduction of manpower is sufficient. The problem is more complicated and more extensive and consists in achieving a more effective organisation of the total work carried out by shipboard and shore personnel.

It should also be understood that no system can work without the full cooperation of the personnel involved, which must realise that the proposed changes are necessary in order that the shipping enterprise for which it is working an which provides it with employment should survive.

INCREASE OF PANAMA CANAL TOLL

The Board of Directors of the Panama Canal Commission has announced a proposed 9.8% increase in Panama Canal toll rates, effective October 1, 1982. The increase which is the first to occur since October 1, 1979, would change the present rate per Panama Canal net ton (equivalent to 100 cubic feet of space for carrying cargoes and passengers) from 1.67 to 1.83 per ton for laden vessels and from 1.33 to 1.46 per ton for ships transiting in ballast. The tolls for vessels such as warships and hospital ships, which pay on a displacement tonnage basis, would be increased from .93 to 1.02.

PANAMA ESTABLISHES ADMIRALTY COURTS

From April 1st Panama is operating her own Admiralty Courts. The 1977 Torrijos-Carter Panama Canal Treaty established that from April 1st, 1982 the

mandate to police the canal area and operate the Admiralty Courts would pass from the United States administration to the Republic of Panama. The new Panamanian court is located in the Ancon District court building on the Pacific side of the Isthmus and will operate throughout the year on a 24 hour basis to ensure prompt handling of cases.

It is believed that the new maritime law will improve provisions currently contained in the Code of Commerce and the Judicial Code of the Republic. It has been the result of consultations between international maritime exports and local attorneys.

WORLD SHIPBUILDING DURING 1981

In accordance to the recently published details by Lloyds Register of Shipping, 1,269 new ships were completed during 1981, totalling 16,931,719 tons gross.

World shipbuilding output showed an increase of 3,830,615 tons gross over 1980 as a result of the good freight market that prevailed during 1980 and the first six months of the previous year.

Japan was once again the leading nation with an output of 8.4 million tons which represent 49.6% of the world total. South Korea followed, having moved to second position with 5.5%. Spain came up to third place followed by Brazil and West Germany.

During 1981 new tanker tonnage amounted to 233 ships, 4,750,059 tons gross, an increase of 807,225 tons gross compared to 1980 and representing 28.1% of all ships completed.

Output of Bulk carrier rose by 4,135,233 tons to 241 ships and covered almost 42% of the tonnage completed during the year, compared with 22.5% in 1980, showing the trend of owners to large bulkers instead of the conventional carriers.

Fewer General Cargo ships were built, 529 ships of 2,112,977 gross tons which is 582,355 tons less than in 1980 representing 12.5% of the total tonnage completed.

Finally, construction of fully cellular Container ships and LNG/Chemical carriers showed a minor increase while Fishing vessels of all types decreased by about 25% and were basically built by the Eastern Europeans and Russia.

THE FERRIES BETWEEN GREECE AND SYRIA

The two Ferry Boats "HELLAS" and "SYRIA", which are presently operating on the route from Volos (Greece) to Latakia (Syria), are being jointly managed by BRITANNICUS MARITIME CO S.A. and HELLAS FERRIES CO. LTD. and have a present capacity of 160 TIR trucks and 210 passengers per vessel. This means that the vessels can transport 24,000 TIR trucks every year, compared to a previous annual capacity of 19,000.

The Owners of the two Ferry Boats decided, a year ago, to lengthen these vessels in order to meet an expected increase in the Middle East traffic, and also to be able to enter into "scale economy", thereby keeping the Ferry Boat charges at a competitive level as opposed to the Turkish road transit costs.

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

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

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

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



† = ανεχώρησε — δ. = διήθεσε — ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενούπολη μ = μικτόνι

ΑΒΑΝΣ	60	6646	α. Νόρντεχαρ 1/4 διά 'Αμβέρσα	AΙΓΑΙΟΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	δ. Παναμά 17/3
ΑΒΑΣ	62	10405	δ. Κωνίπολη 22/3 διά Κωνστάντζα	AΙΓΑΙΟΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Τόκιο 20/3
ΑΒΕΝΙΚ (δ.).	62	10753	δ. Π. Κεελάγκ 23/3 διά Μπαγκόκ	AΙΓΑΙΟΣ ΛΙΝΚ	74	18963	ε. Ν. Ορλεάνην 22/3
ΑΒΙΝ ΟΤΑ ΑΙΓΑΙΝΤΕΡ (δ.).	65	104616	άργει στό 'Αλιβέρι	AΙΓΑΙΟΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	δ. Σουέζ 28/3
ΑΓΑΘΗ	68	51073	άργει στό 'Αλιβέρι	AΙΓΑΙΟΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	ε. Τζένταν 10/3
ΑΓΑΘΗ	74	6017	δ. 'Ελσινίρε 21/3	AΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	α. Χιροχάτα 19/3 διά Μιζουράτα
ΑΓΑΘΗ	61	13092	δ. Κωνίπολη 11/2 διά Πότι	AΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΣΙΚ	74	12498	α. Πειραιά 27/3 διά ΗΠΑ
ΑΓΑΠΗ	69	10006	δ. Μάουντ Μαουγκανού 9/3 διά Ρωσία	AΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Λάγος 16/3
ΑΓΓΕΛΑ ΔΑΙΡΗ	64	12561	α. Φιλαδέλφεια 27/3 διά Καέν	AΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΙΕΙΖ	72	11185	α. Μπουριά 19/2 διά 'Οναχάμα
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	67	4106	ε. Ταραγκόνα 19/3	AΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΕΙΖΒΕΡΥ	71	15205	ε. Ισκεντερούν 3/3
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ.	62	12243	ε. Φρούδουν 12/3	AΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	εις Μπαντάρ Άμπας άπο 20/9
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙΔ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Τζένταν 27/3	AΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Κουβέτι 14/3 διά Σουέζ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	α. 'Αμβέρσα 3/4	AΙΓΑΙΟΣ ΝΑΥΝΑΜΙΚ	75	12498	εις Κομπε 5/4 (έπισκευες)
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Τενερίφη 21/3 διά Σάντος	AΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	δ. Σουέζ 15/3 διά Κουβέτι
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙII	57	1241	μεσογειακές μεταφορές	AΙΓΑΙΟΣ ΠΑΙΑΝΩΝΗ	69	9199	α. 'Αμβούργον 26/3 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	α. Κιουστον 20/3	AΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΓΙΝΤ	70	9178	ε. Τζένταν 28/3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	άργει εἰς Χαλκίδα	AΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ε. Τζένταν 28/3
ΑΓΗΝΟΡ	71	9875	α. Ρότερντεν 29/3 διά Βεγγάζη	AΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	δ. Παναμά 17/3
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	ε. Καράτοι 25/3	AΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΟΨ	71	11185	δ. Παναμά 26/3 διά Βενεζουέλα
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	άργει εἰς Λευκάδα	AΙΓΑΙΟΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ε. Γκέντ (Πάνδη) 20/3
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	α. Φρημόντι 26/3 διά 'Ιράκ	AΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	ε. Λάγος 7/3
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	δ. Κωνίπολη 18/3	AΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΙΚ	71	11208	εις Αμβέρσα 30/3 (έπισκευες)
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	ε. Πειραιά 26/1 (έπισκευαι)	AΙΓΑΙΟΣ ΣΟΝΙΚ	74	12498	α. Σινκαπούρην 3/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	69	6074	υπό παραλαβήν	AΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	δ. Κωνίπολη 25/2 διά Νοβορωσίκ
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	δ. Κωνίπολη 21/3 διά Γαλάτοι	AΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	69	9199	δ. Σουέζ 18/3
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9011	α. 'Αμβούργον 31/1 διά 'Αβανα	AΙΓΑΙΟΣ ΦΕΙΤ'Μ	69	8928	ε. Λάγος 7/3
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	δ. Κωνίπολη 23/3	AΙΓΑΙΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	α. Γιατσούσιρο 6/2 διά Μη. Άμπας
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	δ. Γιβραλτάρ 28/3 διά Τζένταν	AΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	εις Σαντάντερ 17/8
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	7528	εις Κωνίπολη 17/2	AΙΔΗΝΟΣ	73	9369	ε. Μπάχια Μπλάνκα 15/4
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	δ. Κωνίπολη 15/3 διά Π. Σαΐδ	ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	άργει εἰς 'Αργοστόλι άπο 23/1
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	εις Πειραιά 18/1	ΑΙΗΤΣΑΕ	63	1142	ε. Τζένταν 29/3 διά Σητέζια
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ε. Πειραιά 9/3	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	α. Ν. 'Υόρκην 19/3 διά 'Αρουρα
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Λ. Πάλμας 12/3 διά Μη. Αύρες	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	α. Σάροχ 24/3 διά Τρίπολη
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΣΙΟΝ	59	8852	α. Πειραιά 27/3 διά Μαρόκο	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ	67	2938	εις Σκικίνα 9/4
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	ε. Λειψίες 27/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15497	δ. Γιβραλτάρ 25/3
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	69	2988	ε. Βενετία 27/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΚΩΣ	56	3129	α. Αμβούργον 11/3 διά 'Αβανα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ε. Τρογκίρ 9/3 (έπισκευες)	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. 'Ηοτ Λόντον 25/3 διά Ρίτσαρντς Μποϊ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	α. Τενερίφη 1/4	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΦΑΡΜΑΡΑ	60	8975	α. Σύμρην 8/1 διά Τρίπολη
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	παροπλισμένο 'Ελευσίνα	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Ντώρμπαν 10/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	α. Πειραιά 23/3 διά Γιβραλτάρ	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Κάνταλα 10/3 διά Σιγκαπούρην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	άργει εἰς Πειραιά	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	ε. Πειραιά 5/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	α. Πουδάνη 26/1 διά Βόλο	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ	63	11502	ε. Πειραιά 18/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Πειραιά 23/3 διά Γιβραλτάρ	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΠΟΣ	72	16235	α. Γκόμπης 11/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2413	μεσογειακές μεταφορές	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΠΟΣ	71	9885	α. Καζαμπλάνκα 12/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276	ε. Σάλερνο 6/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΠ	66	40787	ε. Ν. 'Ορλεάνην 23/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εις Κουβέτι 20/7/78	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΕΑΔ	68	13633	α. Κωνστάντια 16/2 (έπισκευαι)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Γιβραλτάρ 21/3 διά Οδησσό	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΕΣΤ	69	13942	δ. Π. 'Ελιζαμπε 24/2 διά Ιαπωνία
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	προσφράδει Μολέτα 13/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΛΑΣΤΙΚ	69	8715	εις Λομπίτο 27/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ε. Μπιλύπετο 28/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΥΔΗ	61	13299	δ. Παναμά 6/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	77	1573	ε. Ντεμεράδα 10/2	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΥΔΑΖΑΥ	68	8605	α. Πειραιά 23/3 διά Κωνίπολη
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	-	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΥΔΑΖΑΥ	69	10182	δ. Κωνίπολη 20/1 διά Γαλάτοι
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Πειραιά 22/3 διά Θεσσαλίκη	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΥΔΑΖΕΛ	77	9083	δ. Πός 17/3 διά ΗΠΑ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Ν. 'Ορλεάνην 7/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΥΣΣΕΤ	68	13633	α. Κουντάντια 16/2 (έπισκευαι)
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	ε. Πειραιά 19/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΛΑΣΕΣ	69	13942	δ. Π. 'Ελιζαμπε 24/2 διά Ιαπωνία
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. Ντώρμπαν 27/3 διά Σιγκαπούρην	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΛΑΣΤΙΚ	69	8715	εις Λομπίτο 27/12
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	α. Σιγκαπούρη 12/3 διά Ντώρμπαν	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΥΔΗ	61	13299	δ. Παναμά 6/3
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	άργει εἰς Λευκάδα	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΥΔΑΖΙΚ	68	8605	α. Πειραιά 23/3 διά Κωνίπολη
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Πειραιά 18/1	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΥΔΑΖΙΚ	81	10714	δ. Κωνίπολη 20/1 διά Γαλάτοι
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΣΕΡ	70	4231	α. Καζαπτάνκα 27/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΣΕΣ	65	20119	α. Φορμάντι 21/3
ΑΔΩΝΙΣ Τ	71	9999	α. Κολόμπε 26/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΣΑΤΙΡ	77	10153	ε. Λάγος 7/3
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Βενετία 29/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝΤΑΣ	68	13388	α. Λ. Πάλμας 13/3 διά 'Αργεντινή
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	α. Κοτούνο 16/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝΤΑΣ	77	38484	α. Νιούκαστ 5/3 διά Ιαπωνία
ΑΗ ΠΟΡΓΗΣ	64	7752	εις Γκέμπη 17/11	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝΤΑΣ	67	5289	α. Α.'Αντζελες 22/2 διά Κασσιούγκ
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	άργει εἰς Στυλίδα	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ε. Χούλι 3/4
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	α. Λισσαβόνα 8/1 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ	59	9984	ε. Κ. Τάουν 6/11 (έπισκευαι)
ΑΘΑΝΑ	56	13555	άργει εἰς Πειραιά άπο 18/7.	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑΤ'	66	22260	ε. Τζένταν 20/2 διά Ρίτσαρντς Μπαϊ
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	δ. Σάδι 22/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑΤ'	62	7517	α. Αν. Φραγκιόκο 21/3 διά 'Ιταλζάι
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ'Υ	56	7369	δργει εἰς 'Ελευσίνα	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ (μ.)	73	57761	α. Χόμπιν ρόδης 10/3
ΑΘΕΝΣ ΛΑΚ	54	2325	μετανωμόδιο 'ΑΝΝΑ ΚΑΣΣΙΑΝΗ-	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	71	16018	α. Μπάχια Μπλάνκα 17/3 διά Ρωσία
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	εις Πειραιά άπο 25/12 (έπισκευαι)	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	72	13179	α. Μοπότιο 9/3
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	άργει εἰς 'Αντικύρα	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	59	9984	α. 'Αβεράρος 23/3 διά Νιουάλα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	α. Πάτρα 7/3 διά 'Ιθάκη	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	57	6205	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΑ(δ.)	64	19695	α. 'Ηοτζαχ 9/3 διά 'Αρούμπα	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	77	16080	α. Αμβέρσα 25/3 διά Νταράμ
ΑΘΗΝΑ	63	10170	α. Ν. 'Ορλεάνην 12/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	71	15119	α. Ριο 'Ιανεύρο 22/3
ΑΘΗΝΑΙ	58	10662	εις Πειραιά 9/11 (έπισκευαι)	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	68	25433	α. Σεμπετάμια 20/3
ΑΘΗΝΑΙ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	8905	ε. Μπαγκόκ 18/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	68	2496	δ. Παναμά 13/3 διά Ιντσόν
ΑΘΗΝΑ Κ	81	11980	ε. Σιγκαπούρη 15/3 διά Ινδονησία	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	68	25433	ε. Πειραιά 11/3
ΑΘΗΝΑ Μ.(δ.)	68	45678	εις Πειραιά άπο 13/11	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	62	6383	α. 'Αμβέρσα 1/4 διά Π. όφ Σπαίην
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Βαλένθια 28/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	62	6374	α. Πύλον 13/1
ΑΘΗΝΑΙ'Σ	56	4301	α. Γκάλθεοτον 6/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	75	9753	α. 'Αμβέρσα 19/3 διά Π. χάρκορ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	58	9892	ε. Πειραιά 9/2	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	78	13889	α. Λεμεσός 27/3 διά Λονδίνο
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	δ. Σουέζ 28/3 διά Μίνα Καμπούς	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	71	9842	ε. Τζένταν 16/3 διά Ραγκούν
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	ε. Πειραιά 27/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	72	13638	α. Ντώρμπαν 8/3 διά Οζάκα
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Μ. Μαουγκανού 10/3 διά Νοβορωσία	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	75	23785	α. 'Αμβέρσα 17/3 διά Γκάλθεοτον
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Σουντον 11/3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ	60	3188	εις Αθάνα άπο 31/1/81
ΑΘΩΣ	69						

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. ΗΙΙ.	67	2560	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	α. Γιουρόπορτ 27/3 διά Βέτοπολς	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Τζουδιμάχ Τέρμ. 18/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι.	65	1657	εἰς Βαλέτα 28/3	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	ε. Ροζέριο 19/3 διά Παρανάγκουρα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Σαφάγκα 27/3	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Ρηϊ. Τινούρια 23/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Τζένταν 27/3	ΑΝΑΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Αρίπου αλ Μπουκουρά 13/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	58	3834	δ. Δαρδανέλαια 17/3 διά Γιαριμάκα	ΑΝΑΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	δ. Παναμά 26/3
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	78	15688	ε. Σακάι 18/3				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	παροπλισμένο Έλευσινα	ΑΝΕΛ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	α. Μηνέρια 22/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9206	δ. Σουεζ 20/3	ΑΝΕΜΟΔΕΑ	59	9171	ε. Μπέλαφος 11/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	57	4365	δ. Κωνίπολη 15/3 διά Νοβορωσιόκ	ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33022	α. Ν. "Υόρκην 1/3 δι" Αρούμπα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			εις Πειραιά 20/2 (άργει)	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Τζένταν 28/3 δι" Ανκόνα
ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	73	152372	εις Πειραιά 21/3	ΑΝΕΜΟ Κ.	71	4981	εις "Αμπιτζάν 9/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΕΜΜΟΥΣ	61	6264	ε. "Ειβονιμουσθ 3/4	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Ρότιτερταν 29/3 διά Μπαχρέιν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	εις Αμπελάκια (Σαλαμίνα) από 11/1	ΑΝΟΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Λαζαρίδης 9/3 διά Ρ. Πλέιτ
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΜΙΝΤ	61	5376	α. Λομπίτο 13/2 διά Λουάντα	ΑΝΩΙΑ	64	11034	α. "Αμπιδρύγον 7/1 διά Κούβα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	δ. Κωνίπολη 24/3	ΑΝΘΩΣ	79	11000	ε. Ντώρμπιταν 29/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ	62	7704	δ. Πόρτ Σαιδ 24/3	ΑΝΝΑ	76	16438	α. "Ηση Λόντον 15/3 διά Δυτ. Γερμανία
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΦΑΙΝΟ	61	7104	ε. Κιουρασόδ 2/4 (έπισκευες)	ΑΝΝΑ	71	11000	α. Καζαζλάνκα 16/3
ΑΛΕΞΑ (δ.)	58	7644	ο. Καζαπλόνκα 25/3 δι" Αύστραλια	ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	δ. Κωνίπολη 19/3 διά Κωνιτάντζα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	ε. Θεσσαλονίκη 26/1	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	άργει εἰς Πειραιά από 20/3/81
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	δ. Γιβραλτάρ 18/3 διά Ν. Όρλεάνην	ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	α. Σήρνες 2/4 διά Πειραιά
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	74	23757	δ. Κωνίπολη 12/3 διά Νοβορωσιόκ	ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	α. Σιγκαπούρην 18/3 διά Γιουσού
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΗΝΤΕΡ	68	16229	δ. Π. Σάιδ 17/3	ΑΝΝΑ Π.	57	9367	α. Πειραιά 31/8
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	9055	δργει στην Ίωάκη	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20501	άργει στό Γαλαξείδι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9523	ο. Λιασσαβάνη 26/3	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.	58	7271	ε. Πόρτλαντ (ΒΙΚ) 17/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	α. Ν. Όρλεάνην 29/3	ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	ε. Πειραιά 26/2	ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	ε. Αμπιδρύγο 27/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	11434	ε. Τζένταν 29/3	ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	α. "Ηση Λόντον 23/2
ΑΛΙΚΗ	59	12996	άργει εἰς Ίωάκη	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ε. Κόλιαρι 25/3
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ο. Κοκούρα 6/3 διά Αραβία	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	δ. Γιβραλτάρ 27/2 διά Κούβα
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	6086	δ. Νιουμπίτι 3/4 διά Νταμάρι
ΑΛΚΑ	66	4478	ο. Ροτίτερταν 27/3 διά Κούβα	ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Τζένταν 11/2
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	ε. Σαντάντερ 22/3 (έπισκευα)	ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	δ. Π. Σάιδ 27/3
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ	67	25279	ο. Ν. Όρλεάνην 26/3	ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Ροτίτερταν 10/3 διά Μαρακάιπο
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Πασάνιες 4/3	ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	ε. Καράτοι 27/3
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ο. Γκόδεντριουρκ 22/3 διά Μπαρανκίλι	ΑΝΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ	70	11474	δ. Σουεζ 17/3
ΑΛΚΑΝΑ	77	14530	ε. Ούτσουκ Παντάρη 20/3	ΑΝΤΖΕΑ	62	4207	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΚΗΝΗΝΗ	79	10996	ο. Μπαράντρα 2/4	ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829	α. Αμπιδρύγο 17/3 δι" ΉΠΑ
ΑΛΚΟΡ	62	11434	δ. Σουεζ 21/3	ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Ν. Όρλεάνην 19/3
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Λονδίνον 28/3	ΑΝΤΖΕΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	δ. Γιβραλτάρ 25/3
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ο. Δ. "Αντζέλες 15/2 διά Σαγκάη	ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	ε. Ν. Όρλεάνην 27/3
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Κωνίπολην 14/3 διά Νοβορωσιόκ	ΑΝΤΖΕΝΑΦΙΚ	68	9122	δ. Π. Σάιδ 27/3
ΑΛΚΥΩΝ	64	6274	ο. Βαρκελώνη 16/3 διά Τριπόλη	ΑΝΤΖΟΥΑΤΤΑ	78	24941	α. Αντζέλες 4/3 διά Γιοκοχάμα
ΑΛΑΜΑ	80	11584	ο. Αντφόραστα 12/3 διά Δ. "Αντζέλες	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	ο. Γκήλογκ 22/2 διά Ρωσία
ΑΛΑΜΑ	63	1594	ε. Μαδένα 18/3	ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Κουβέιτ 10/3 διά Κουμπαρί αιλ.
ΑΛΑΜΑΖ	65	10484	ο. Τακόμα 10/2 για Ιαπωνία	ΑΝΤΙΓΟΝΗ	68	12550	ε. Πειραιά 8/3
ΑΛΑΜΑΡ	69	10373	δ. Π. Σάιδ 20/3	ΑΝΤΙΩΝΗ	78	10996	ε. Λάγος 18/3
ΑΛΑΜΑΣΙΣΙΟΝ	64	15176	ο. Αγγούστα 15/3 διά ΗΠΑ	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Δ. "Αντζέλες 14/3 διά Σαγκάη
ΑΜΑΙΑΤΡΟΣ	58	4037	δ. Σουεζ 24/3 διά Τζέντα	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	64	7961	φ. Χάβρη 28/2 διά Μεξικό
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟ	69	11198	ο. Βαλένθιν 25/3	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	δ. Σουεζ 17/3
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1426	ε. Μπαλμπούδη 14/3/80	ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Φόρ 12/3 δι" Ισκεντέρουν
ΑΛΜΠΙΣ	55	8149	ο. Γιβραλτάρ 20/1 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	63	38607	ε. Βρέμη 30/3
ΑΛΝΤΑ	66	2562	ε. Αυβέρια 1/4	ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΙII	77	38515	άργει εἰς Πειραιά
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	ε. "Ειβονιμουσθ 30/3	ΑΟΥΡΓΙΚΑ	67	2777	α. Αγυούστα 20/3 διά Ν. Όρλεάνην
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ο. Χόγ Κόγκ 20/3 δι" Όκλαντ	ΑΠΕΣ	73	16397	α. Χόμπιτον 26/3 διά Βραζιλία
ΑΛΦΑ	62	4722	ο. Μάλτα 25/3 διά Αγγούστα	ΑΠΗΑΙΟΤΗΣ	63	9733	ε. Αλεξανδρεία 28/3
ΑΛΔΑ	71	1571	μεσογειακές μεταφορές	ΑΠΙΚΟ	64	9868	α. Φραντζό 23/3 διά Τάουνοβιλ
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	ο. Σάροψ 19/3 διά Κ. Κριστί	ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	δ. Π. Σάιδ 22/3
ΑΛΦΙΤΟ	63	15929	ο. Βαλτιμόρη 10/2 δι" Άλαγρια	ΑΠΟΛΛΩΝ	72	51316	α. Τζένταν 21/3
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9322	ε. Χιούστον 20/2	ΑΠΟΛΛΩΝ	65	3975	α. Μπουνυμπόρου 16/3 δι" Ιμπινχάρ
ΑΜΑΖΟΝ	79	10966	ε. Όσκαραρην 19/3	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Ράβενα 1/2
ΑΜΑΙΑ	58	8574	ε. Πειραιά από 20/10	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Μ. Ι.	58	4979	δ. Σουεζ 28/3
ΑΜΑΙΑ II	67	51644	ο. Τζένταν 26/3 διά Π. Κορτές	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Μ. IV	56	9172	α. Αγ. Βικεντίο 9/3 δι" Ιντσόν
ΑΜΑΙΑΝΤΑ	58	5164	ο. Σάντος 25/3 διά Π. Κορτές	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Μ. V.	57	10609	εις Ελευσίνα
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ο. Οριστάνο 1/3 διά Λάδος	ΑΠΟΥΣ	70	3275	μεσογειακές μεταφορές
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Ρότιτερταν 29/3	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	εις Πειραιά από 31/10
ΑΜΓΙΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ	71	5895	μετων. «ΤΑΡΤΟΥΣ» (σημ. Παναμά)	ΑΡΑΝ	80	10428	α. Αστόντ 22/3 διά Σήρνες
ΑΜΕΟΥΣΤ	78	13889	ε. Αμβιέργον 17/3	ΑΡΓΙΑ	63	10240	α. Χόμπιτον 26/3 διά Βραζιλία
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ε. Παναμά 18/3 διά Βαλκαραΐδο	ΑΡΓΙΚΟΝΤ	68	24877	α. Νιούκαρτ 18/3 διά Ναχόντκα
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ο. Ρίτσαρντς Μπαϊ 21/3	ΑΡΓΙΚΟΝΤ	64	10335	α. Μπιλμπότο 10/12
ΑΜΠΟΥΕΛΑ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά Δυρράχιο	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	α. Κίγκατον 7/3 δι" Αγ. Δομινικό
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ο. Α' Μέριδρα 27/3 διά Κολομπό	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	ε. Μόντρεαλ 9/3
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	ο. Υόρκην 18/3 διά Καζαμπλάνκα	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28121	άργει εις Στιλίδα
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ο. Κουβέιτ 21/3 διά Ντρόμπιταν	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	64	7987	α. Αστόντ 25/3
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ο. Ορλέαντ 23/3 διά Μπελφάστ	ΑΡΓΟΣ	72	16207	α. Μπαγκλόγκ 28/2 δι" Ινδία
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	ο. Σινκαπούρη 10/3 δι" Ακαμπία	ΑΡΓΤΟΣ	69	9842	ε. Λόντσεστον 1/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Κωνίπολη 15/3	ΑΡΓΥΡΟ	59	8775	δργει εις Λευκάδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633	ο. Κολούμπια ρίβερ 20/3 δι" Ιαπωνία	ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	α. Γκάρτσ 24/3 διά Κωνιτάντζα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙ'Σ	74	13631	ο. Γιοκούχα 19/3 δι" Άλασκα	ΑΡΓΥΡΩ Μ.	60	1577	δ. Κουνίπολη 5/2 διά Λιβύη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ο. Φρημάντλ 17/3	ΑΡΓΥΡΩ ΒΑΙΟΡ	78	1587	ε. Κίγκατον 26/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35333	ε. Σαβόνα 25/3	ΑΡΓΥΡΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	ε. Πόρτ ο δ Σπαιτην 21/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΡΜΗΡ	78	13889	ε. Σαβόνα 24/3	ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Νιουμπάρτ 30/3 διά Ιαπωνία
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΡΜΠΙΝ	76	13633	ε. Σεβίλη 17/3	ΑΡΕΤΗ Δ.	69	9343	δ. Βίραλτάρ 29/3 διά Κάμπαρ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ο. Αλμέρα 18/3 διά Ροοτόκ	ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	ε. Λίβερπουλ 23/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Βούδαρη 21/3	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	δ. Γιβραλτάρ 18/3 δι" Έλ Τζαζάρ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΡΕΝΤΣΗΝ (δ.)	64	35333	ο. Κωνίπολη 24/3 δι" Έλλαδα	ΑΡΗΣ	57	9481	α. Πειραιά 16/2 δι" Ίωάκη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Τζένταν 28/2 διά Μπαγκόκ	ΑΡΗΣ VI	55	1216	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΡΜΟΝΥ	68	12348	ο. Μπρουμπούτελ 19/3 διά Σάντος	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	ε. Αυβούργο 30/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΝΟΡ	76	13633	ο. Μανίκι 17/3	ΑΡΙΑΔΗΝΗ E. (δ.)	64	9962	δ. Π. Σάιδ 21/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΟΥΠ	74	13633	ο. Σεβίλη 17/3	ΑΡΙΕΤΑ ΓΡΕΟΥ	73	20665	άργει εις Χόγ Κόγκ (ΕΠΩΔ)
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	ο. Αλμέρα 18/3 διά Ροοτόκ	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	ε. Σαφάγκα 26/3
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	ε. Βούδαρη 21/3				

ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ	76	5999	ε. Τής 27/3	ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10801	ε. Χόρη 27/3	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	ε. Μάουντ Μαουγκανού 24/3
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	είς Πειραιά ώπο 14/12/76	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	άργει στην Λευκάδα
ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	α. Μόδιτα 12/2	ΒΑΣΩ	66	2999	δ. Κωνίπολη 10/3 δι' Έλλαδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ	71	4998	α. Ντώρμπαν 22/3 διά Βιζακοπατόνα	ΒΕΓΚΑ(δ.)	78	18643	α. Πούντα Κάριτον 22/3 διά Σάν Λορέντο
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	α. Αρβέρρος 19/3 δι' ΗΠΑ	ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	α. Ν. Ύφρην 18/3 διά Καναδά
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ'	65	10987	δ. Κωνίπολη 12/3 διά Μαύρη Θάλ.	ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	ε. Τάμπα 24/3
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. 'Αλεξάνδρεια 22/3 δι' ΗΠΑ	ΒΕΝΗ	75	15981	α. Αρβέρρος 27/3 διά Λ. Αντζελες
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘΟ	65	11334	δ. Κωνίπολη 19/3 δι' Όδησσο	ΒΕΝΟΥΣ(δ.)	58	13871	ε. Πειραιά 24/1
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Σιγκαπούρην 27/3 διά Λάγος	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ(δ.)	69	104616	έξωθι Ντουμπάν 28/1
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Δουνκέρκη 24/3	ΒΕΡΑ	74	38178	α. Σ. Νικολάς Μπαι 14/3 διά Ρότερνταμ
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Πόρτλαντ (Βικ) 12/3	ΒΕΡΓΩ(μ.)	65	20806	δ. Κωνίπολη 13/2 δι' Όδησσο
ΑΡΜΟΝΙΚ(δ.)	67	45376	ε. Πειραιά 12/3	ΒΕΡΝΑ	72	57527	ε. Βράτη 30/3
ΑΡΜΟΝΙΚΟ(δ.)	63	33108	άργει είς Πειραιά ώπο 24/4	ΒΕΤΑ	72	3246	εις Ν. 'Ορλεάνη 25/3
ΑΡΜΙΤΕΛΛΑ	75	22575	α. Σίδενος 26/3 δι' Αίγυπτο	ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	ε. Ζόλεντ Άνκορ. 17/3
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	ε. Κουβέιτ 20/2	ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.	63	9269	μεταφορές Μαύρης Θαλάσσης
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	μετων. «ΑΝΝΑ Α»	ΒΙΒΗ	59	4532	δ. Μπρούνοντουελ 12/3 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΑΡΤΕΜΙΣ(δ.)	67	36487	άργει είς Πειραιά ώπο 28/6	ΒΙΚΙΩΡΙΑ	70	2η16	δρυγεις Επιραιά ώπο 24/9
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Μοριουμάκο 5/3 δι' Ιαπωνία	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3η17	α. Καϊν 9/3 δι' Έλ. Τζαζίρ
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Γιβραλτάρ 22/3	ΒΙΛΕΑΜΙΝΑ	59	2η17	ε. Πειραιά 12/3 δι' Ιταλία
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	α. 'Αμβούργο 27/2 διά Πιούμπινο	ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	ε. Αεροσύνη 30/1
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΑΙΔΗ(δ.)	77	66259	ε. Φός 24/3	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	δ. Σουεζ 21/3 δι' Ασσάμη
ΑΡΤΖΥΑ(δ.)	66	36764	δ. Γιβραλτάρ 29/3 διά Λιβύρνο	ΒΙΟΔΑΝΤΟ(δ.)	72	119794	δ. Κωνίπολη 21/3 διά Κωνταντίνα
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	δ. Κωνίπολη 12/3 διά Μ. Θάλ.	ΒΙΟΕΤΤΑ	81	16500	ε. Πειραιά 23 διά 'Αλιμέρι
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙII	63	22103	δ. Κωνίπολη 19/3 δι' Όδησσο	ΒΙΠΚΕ	71	6717	α. Μιάχικ Μηλάκια 15/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	60	10142	εις Γάνδη ώπο 18/7	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ε. Χάιφε 28/3
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	δ. Σουεζ 15/3	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	άργει είς Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	α. Σιγκαπούρη 30/3	ΒΟΜΑΡ	71	16313	δ. Κωνίπολη 15/3 διά Νοβερωσίου
ΑΡΧΟΝΤΑΣ(δ.)	76	75134	α. Σούλομ Βός 15/2 δι' ΗΠΑ	ΒΟΡΡΑΣ(δ.)	70	31464	άργει στο Γαλαξείδι
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΚΡΩ(μ.)	72	42253	δ. Γιβραλτάρ 18/2 διά Ν. Υόρκη	ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ε. Θεούτα 19/2
ΑΣΗΜΗ(δ.)	64	33847	α. Λ. 'Αντζελες 10/3 διά Γοκοχάμα	ΒΥΖΑΝΤΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	2408	εις Βεραρκούς ώπο 27/10
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Γιβραλτάρ 18/2 διά Γοκοχάμα	ΒΥΖΑΝΤΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ(δ.)	60	1434	άργει στην Χαλκίδα ώπο 9/1
ΑΣΙΑ	67	9525	α. Φιλαδέλφεια 10/3 διά Φράπορ	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει στον Πειραιά ώπο 5/2
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	ε. Ρότερνταμ 30/3	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ(μ.)	67	35041	α. Τζένταν 1/3 δι' Ίρλα
ΑΣΙΑΤΙΚ(μ.)	71	70481	ε. Χοινάκιαν 18/3	ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	α. Χαλιφάδ 19/3 διά Φλώριδα
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Σιγκαπούρη 26/3				
ΑΣΛΕΥ'	70	13363	α. Χέν Πόντι 25/3 δι' Ιαπωνία				
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	α. Μπωάντ 13/2 διά Μαντούτι				
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	δ. Π. Σάδι 18/3 δι' Αμβούργο				
ΑΣΠΙΣ(δ.)	56	16657	δ. Γιβραλτάρ 20/2				
ΑΣΠΙΣ	58	9278	α. Αλεξανδρεία 20/3 δι' Αγγλία				
ΑΣΠΥΡ	60	9580	ε. Λάγος 20/2				
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Κολομό 28/2				
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	δ. Σουεζ 28/3 διά Τζένταν				
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	άργει στο Γαλαξείδι				
ΑΣΤΕΡΟΙΤΝ	60	6134	α. Σιγκαπούρη 23/3 διά Τζένταν				
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Βιρτούτ 17/3 διά Βεγγάζη				
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	ε. Τζένταν 25/3				
ΑΣΤΡΕΑ(δ.)	68	44646	α. Νάρα ές Σαλαδί 12/3 διά Χάρυκ διά				
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Πειραιά 18/3 διά Βόλο				
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611	ε. Φουκουνγκα 15/3				
ΑΣΦΑΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ(δ.)	62	18033	α. Αγ. Φραγκιόκο 16/3 διά Βενεζουέλα				
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	δ. Ουδούλινο 21/3 διά Σαβάννα				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. Ναγκόνια 20/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Πειραιά 18/3 διά Μερού				
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	59	10364	άργει στον Αστακό ώπο 5/3				
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	α. Σ. Ελένα 25/3 διά Μπανάνα				
ΑΤΙΑΝΤΙΚ Α.	71	742	δ. Σάδι 18/3 δι' Αμβούργο				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ(δ.)	68	40548	ε. Σάουθ Ράιτικ Πόντι 23/3				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	α. Ρίο Γκράντε 16/3 διά Ρωσία				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	64	10292	δ. Σουεζ 29/3 διά Ερυθρό Θάλασσα				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΟΥΕΣ	71	7232	α. Λίβερπουλ 25/3				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ(δ.)	66	40455	α. Ρ. Τανόρα 18/3 διά Φρεμπάντλ				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ(δ.)	68	87329	άργει είς Πειραιά ώπο 16/5/77				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	78	5868	α. Τζένταν 13/3				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΑΜΣΑΝ	69	16229	δ. ι. ιρωατίαν 24/3 διά Νοβερωσίου				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Α. Πόλιμας 25/3				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	δ. Σουεζ 15/3 διά Ρωσία				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Αύγουστα 15/3 δι' ΗΠΑ				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	δ. Π. Σάδι 24/2				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Μερού 23/3 διά Πειραιά				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	60	5788	δ. Π. Σάδι 24/2				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ'	62	5430	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Λάγος 18/3				
ΑΤΑΔΑΣ	77	11804	α. Μαντράς 20/3 διά Βρέμη				
ΑΤΟΜΙΚ(δ.)	67	45321	άργει είς Αλιμέρι				
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Π. Κελάγκ 30/3				
ΑΤΡΕΥ'	74	13633	δ. Σουεζ 8/3				
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	ε. Καράτοι 28/3				
ΑΤΡΟΤΟΣ	61	10893	ε. Κωνίπολη 24/1				
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	δ. Σάδι 16/3 δι' Όδησσο				
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Ρότερνταμ 27/3 διά Μόντρεαλ				
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. 'Αλεξάνδρεια 19/3				
ΑΥΓΙΣ	72	16402	ε. Π. Σάδι 17/3				
ΑΥΓΙΣ	79	10993	δ. Παναμά 18/3				
ΑΥΓΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	άργει είς Χαλκίδα				
ΑΥΡΑ(δ.)	67	44467	ε. Παναμά 20/2				
ΑΥΡΑ	68	9624	άργει είς Πειραιά ώπο 27/5				
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΣΕΡ	73	6680	δ. Π. Σάδι 6/2				
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	ε. Ιταζάν 19/3				
ΑΦΘΟΡΟΣ(δ.)	65	38606	ε. Ντουάλα 8/3				
ΑΦΘΟΒΟΣ	68	35477	δ. Γιβραλτάρ 25/3				
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΪΟΛΕΤ	66	2966	α. Λομποτί 17/3 διά Λουδόντα				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19251	μετων. «ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΪΟΛΕΤ» σημ. Παν.				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	α. Χιούστον 4/2				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	56	16344	ε. Πειραιά 27/3				
ΑΦΡΟΣ	68	3340	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΧΙΛΛΕΙΤ(δ.)	62	13017	α. Ντώρμπαν 17/3 διά Ν. Αμερική				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	α. Παρανάγκουα 21/3 διά Ρότερνταμ				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Τζένταν 27/3				
ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. Πειραιά 21/3				
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ	68	2895	μεσογειακές μεταφορές				
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.	63	8406	ε. Λουάντα 13/2				
ΒΑΝΤΑ	66	13762	δ. Σκάλ 23/3 διά Λένινγκραντ				
ΒΑΝΟΡΙΑ	67	14720	δ. Κωνίπολη 20/2 δι' Όδησσο				
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	ε. Ραγκούν 27/2				
ΒΑΡΕΝΒΕΛΑΣ	76	11602	ε. Μαντράς 17/3				
ΒΑΡΚΙΖΑ(δ.)	60	13459	α. Ντουμάτι 15/2 διά Μπαλίκουπαν				
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	δ. Παναμά 12/3 διά Μπουενάρεντούρα				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Αμέρειαν 19/3 διά Νοβερωσίου				
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Μπράκε 17/3 διά Μπρίτζπορτ				
ΒΑΣΙΛΗΣ(δ.)	58	12369	ε. Αλεξάνδρεια 22/3				
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	9991	α. Π. Κελάγκ 10/3 διά Τζένταν				
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	ε. Κπέμει 8/3 διά Μπαγιόν				

ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	ε. Λεμεσό 16/3	ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ε. Γκέντι (Γάνδη) 5/2
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές	ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	δ. Γιβραλτάρ 20/3
ΓΚΑΡΠΑΝΙΑΝ	62	4823	α. "Αμέριδα 23/3 διά Βοχράν	ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Γκατούν 12/14/3
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Τόκιο 20/3	ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	α. Τεπέ 22/1 διά Λά Λιμπερτάντ (Έκουαντ)
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	32901	δ. Παναμά 14/3	ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	Στό Πόρτ Σαιδ (αποθήκη)
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εις Μαδάρεια άνκορ. 10/2/79	ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	ε. Χιούστον 25/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙ'ΙΝΤ	60	8058	εις Ν. Ύόρκην 13/1 διά Ο.Α	ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	α. Ντακάρ 25/2 διά Νουακότ
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	α. Τενερίφη 3/3	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. Λιούσανων 22/2
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	α. Σ. Χουάν 16/3 διά Κριστομπόλ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. "Άντεν 25/3
ΓΚΟΑΕΜΙ	65	5836	ε. Λορμπίτο 22/2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	δ. Μπρούνομπουτελ 20/3 διά Π. Κελάγκ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΗ				ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	ε. Ντακάρ 21/3
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Βανκούβερ 11/2 διά "Εκ Τζαϊρ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	32714	α. Σ. Άννα Μπαίν 17/1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΉΓΚΑ	76	13036	α. Γιοκοχάμα 16/3 διά Ούσλαν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	ε. Γκέντι (Γάνδη) 27/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Λ. "Αντζέλες 23/3 διά Αιγυπτο	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	δ. Κωνιπόλη 21/3 διά Νοβεροσίκ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Βαλτιμόρη 11/3 διά Τυνιδά	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	άργει στην Στυλίδα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Μπράκ 26/3 διά Καναδά	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	α. "Ιμινχάν 26/2 διά Ρίγα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	δ. Παναμά 21/2 διά Μανζανίλο (Μεξ)	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	α. Ρόττερνταμ 4/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Αυστρρωτημ 24/3	ΔΕΣΠΟΥΛΑ Κ.	60	8497	ε. Μονράπια 27/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	ε. Σίδνευ 27/3	ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Λομέ 13/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ν. Όρλεανην 23/3	ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Σέτε 26/2 διά Πειραιά
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Ν. "Ύόρκην 22/3 διά Μαρόκο	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	εις μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΗ.	65	7952	α. Π. Ελιζαμπέθ 26/3	ΔΗΜΗΤΡΑ Α	56	4828	α. Ανκόνα 8/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΖΙΖΟΥ	76	13027	ε. Λ. "Αντζέλες 26/3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	ε. Σιμιζιά 10/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	δ. Π. Σάδι 22/2 διά "Ελλάδα	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 27/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ	72	12919	ε. Βατιμόρη 6/1 διά "Αλεξαρίδη	ΔΗΜΗΤΡΙΑΣ	77	3977	α. Ντάριπραν 22/3 διά Τιμινχάμ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡΗ	72	12919	α. Μάλτα 10/3	ΔΗΜΗΤΡΙΑΣ	51	2758	εις Μη. Αμάρα 20/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Σόλμαντρ 18/3	ΔΗΜΗΤΡΙΑΣ Κ.	71	4994	α. Λογος 31/3 διά Αργεντινή
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ρ. Γκράντε 20/3	ΔΗΜΗΤΡΙΑΣ Λ.Φ.	63	17681	α. Μπλάφατ 26/3 διά "Αγ. Λαυρέντιον
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	ε. Ρ. Γκράντε 21/3	ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	στην Σιγκαπούρη ύπο 2/4 (έπισκευες)
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. Παναμά 11/2	ΔΗΜΗΤΡ. Π.Λ.Μ.	71	38094	α. Λ. "Αντζέλες 5/3 διά Γιουκοχάμα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	δ. Παναμά 15/3	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	69	13053	Ντάριμπραν 27/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Χιούστον 9/3	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	α. Αμέρισα 27/12 διά "Εκ Τζαϊρ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙ'ΙΣ	74	13036	δ. Γιβραλτάρ 19/2 διά "Εκ Τζαϊρ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7780	α. Πειραιά 13/3 διά Καβάλα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΑΓΚ.	72	43479	α. Χάμπτον ρόδες 23/3 διά "Ισπανία	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΩΣ	69	11148	α. Κοτονών 17/3	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	δ. Σουεζ 29/3 διά Π. Κελάγκ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Γιβραλτάρ 28/3 διά ΗΠΑ	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	εις Πειραιά (παροπλισμόν)
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΥΟΥ	77	14531	ε. Νεκότσα 21/3	ΔΙΑΚΑΗΣ	63	8872	α. Πειραιά 29/1 διά Καβάλα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	75	13036	ε. Ρεθύμη 24/3	ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	δ. Παναμά 7/3 διά Αμέρισαν
ΓΚΟΥΑΙΔΑΣ	67	20178	α. "Ηοτ Λόντον 22/3	ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	60	8868	ε. Λάγος 21/3
ΓΚΟΥΝΤ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	68	1804	δ. Παναμά 23/3	ΔΙΑΜΑΝΤΕΝΙΑ	60	8750	α. Τζακάρτα 5/3 διά Σιγκαπούρη
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΙΝΤ	70	11525	ε. Λόμπιτο 11/2	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ε. Μίνα Σάρκ 21/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	ε. Χέκντ (Γάνδη) 2/3	ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	εις Πειραιά 30/1
ΓΚΟΥΝΤ ΓΑΚΤΑΝΤ	77	10076	ε. Εγκέντ (Γάνδη) 29/1	ΔΙΑΣ	71	16379	δ. Γιβραλτάρ 29/3 διά "Αγιο Λαυρέντη
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΟΜΜΟΤΟΡ	70	12379	εις Μπάρερ	ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Πρίνς Ρούπερτ 23/3
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΙ'ΙΟΝ	64	10141	δ. Παναμά 23/3	ΔΙΔΩΣ	70	10378	δ. Ρόττερνταμ 30/3 διά Λίβερπουλ
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΚ	65	20765	ε. Κουνίμολη 7/3	ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	δ. Σ. Σαΐδ 25/1 διά Δυρράχιο
ΓΚΟΥΝΤ ΔΕΗΝΤΥ	63	8626	ε. Λομπίτο 11/2	ΔΙΟΝΥΣΟΣ	81	32000	στην Κωνταντίνα πρός συμπλήρωση
ΓΚΟΥΝΤ ΔΗΝΤΕΡ	73	59193	ε. Χόμπτον ρόδες 29/3	ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	61	9443	δ. Σουεζ 20/3 διά Χοντέντα
ΓΚΟΥΝΤ ΔΟΡΝΤ	68	9067	ε. Δουκέρκη 21/3	ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ε. Σιγκαπούρη 25/3 διά Μπαχρέν
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΜΕΡ	66	36276	ε. Λ. "Αντζέλες 25/2	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Π. Λινκολν 16/3 διά Ρωσία
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΤΡΙΟΤ	65	8805	δ. Σουεζ 10/3 διά Μ. Αμπάς	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	άργει εις Πειραιά ύπο 2018
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΤΖΕΡ	62	8943	ε. Λάνος 1/3	ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	α. Φιλαδέλφεια 24/3 διά Προβίτενες
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΡΝΗ	63	10141	α. Π. σφ. Σπάιν 14/1 διά Δ. Αφρική	ΔΡΟΜΩΝ	64	1599	δ. Κωνιπόλην 2/2 διά Τρίπολη
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΒΙΔΦΙΚ	56	8805	δ. Σουεζ 15/3 διά Περούκ Κόλπο	ΔΡΥΣ	65	20201	α. Πειραιά 27/3
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	9070	δ. Παναμά 11/2 διά Κίνα	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	ε. Πειραιά 25/1 (έπισκευες)
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΑΝ	65	21388	α. Αμέριδα 1/4 διά ΜΠ. Αμπάς	ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	60	4470	ε. Πειραιά 12/2	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	δ. Σουεζ 18/3
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9080	α. Αρπού Ντάρι 27/1	ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Ν. "Ύόρκην 20/3 διά Μαρόκο
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ	68	9080	ε. Τέντραν 29/3 διά ίράν	ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	δ. Σουεζ 16/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ.	60	11837	α. Ντάριμπαν 11/3 διά Λισσαβόνα	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙΤ'	72	16398	α. Ν. "Ύόρκην 24/3 διά Αρούμπα
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3843	ε. Ορλεανήν 28/3	ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43211	ρόπτερνταμ 19/2 διά Βέντοπιλς
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	ε. Πειραιά 4/2	ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	υπό παραλαβή
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. "Αμφερτρουμ 5/3	ΕΒΕΡΕΣΤ	52	5709	ε. Μπάρορ ύπο 20/8/80
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	ε. Πειραιά 16/3	ΕΒΙΑ	61	10029	ε. Ροζάριο 22/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ	67	38636	α. "Αμφερτρουμ 25/3 διά Βενεζουέλα	ΕΒΜΑΡ	76	16398	αργει στο Γαλαξείδι
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ε. Αμφερτρουμ 18/2	ΕΒΡΟΣ	62	20372	ε. Ταύν 23/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	6923	ε. Αίβερπουλ 28/1	ΕΔΕΣΑ	64	8083	άργει εις Πειραιά ύπο 3/3/81
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	α. Πειραιά 8/3 διά Λαττάκια	ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	δ. Θέροπατην 29/1 διά Κορέα
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	δ. Π. Σάδι 9/3	ΕΘΝΙΚ Μ. (δ.)	63	13168	δ. Κωνιπόλη 9/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	67	42273	α. Ρίταρντος 9/3 διά Ταραγκόνα	ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΙΜΟΥ	67	23552	α. Ρίο Ιανέριο 7/3 διά Λένινγκραντ
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	δ. Παναμά 17/3	ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	ε. Βενετία 25/3
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3839	ε. Προγκρέσ 25/2	ΕΙΡΗΝΗΚΟΣ (δ.)	68	48687	α. Αύγουστα 18/3 διά Μασσαλία
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.)	67	39444	ε. Κολουμπιά ρίβερ 24/3	ΕΙΚΛΑΙΡ	63	13841	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά "Αμπιτζάν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΝΤ	60	7187	ε. Κολούρια 28/2	ΕΚΤΟΝ	62	11428	δ. Π. Σαΐδ 27/3 διά Δανία
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΟΥ	63	2603	ε. Ν. "Ύόρκην 22/3 διά Σ. Κρουά	ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Ιμινχάν 21/3 διά Χιούστον
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	67	38636	α. Αύγουστος 22/3 διά Ανάμπα	ΕΑΓΚΑΙΟΥΤΣΟ	60	2091	α. Γουάιτερφορτ 17/3 διά Λιβύη
ΓΚΡΑΠΑΝΙΑ ΑΙΓΑΙΝΤ	63	15381	α. Κεμπίτες 24/3 διά Μασσαλία	ΕΛΑΦΙΝΑ	68	19495	ε. Ν. Όρλεανη 12/3
ΓΚΡΑΠΑΝΙΑ ΑΙΓΑΙΝΤΖΕΝΤ	69	22915	δ. Παναμά 24/3 διά Ιταλία	ΕΑΓΙΑΝΝΗ	73	14353	α. Χόγκ Κόγκ 25/3
ΓΚΡΑΠΑΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Σίνεντος 1/3 διά Αίγυπτο	ΕΑΕΙΤΣΙΤΡΑ	70	12142	ε. Γκιζόν 11/3 διά Βραζιλία
ΓΚΡΑΠΑΝΙΑ ΤΕΜΠΑ	66	23390	α. Λάσ Πλάμας 6/3 διά Κάμπαρ	ΕΑΕΙΤΣΙΤΡΑ Ι	66	10659	ε. Π. Σαΐδ 20/3
ΓΚΡΑΠΑΝΙΑ ΦΛΕΙ'ΙΜ	62	15389	α. Νίουκστολ 5/3	ΕΑΕΙΤΣΙΤΡΑ VIII	59	9237	άργει στην Στυλίδα
ΓΚΡΕ'ΙΣ Α.	71	16306	α. Παρανάκουα 18/3	ΕΑΕΝΔΟΥΡΙΑ	59	12995	άργει στο Σουέζ ύπο 17/3/81
ΓΚΡΗΝΗ ΣΚΑΪ'	68	4995	δ. Σίνεντος 18/3 διά Αίγυπτο	ΕΑΕΥΘΕΡΙΟΣ (δ.)	66	48748	α. Αύγουστο 25/3
ΓΓΑΡΟΣ (δ.)	68	13516	α. Μπάριαν 24/3 διά Ιταλία	ΕΑΕΛΛΑΣ	71	11005	ε. Π. Σαΐδ 15/3
ΓΓΑΥΚΟΣ	68	16229	ε. Σίνεντος 1/3 διά Αίγυπτο	ΕΑΕΥΣΙΣ	65	9694	ε. Π. Κελάγκ 11/3
ΓΓΑΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	14029	α. Λάς Πλάμας 7/3 διά Αργεντινή	ΕΑΕΥΣΙΣ	62	1859	ε. Σέτε 19/3 διά Λαύριο
ΓΓΑΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	α. Κ. Τάουν 4/3 διά Β. Γαλλία	ΕΑΙΖΑ	58	12025	α. Ταγκουαράμας 22/3 διά Βενεζουέλα
ΓΓΑΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	δ. Σίνεντος 6/3 διά Αίγυπτο	ΕΑΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	α. Α' Αυγούργο 8/3 διά "Αβνά
ΓΓΑΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΟ	6						

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	72	8987	α. Λάγος 19/3 διά Αμπιτζάν α. Άλεξανδρεια 26/3 διά Λονδίνο
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΤΑΟΥΝ	81	4280	ε. Γκάλβεστον 20/3
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ε. Ήστ Λόντον 27/3
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	62	8927	ε. Γκάλβεστον 20/3
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Βουβάλη 28/3
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΔΑ	75	3990	ε. Χάμπτον Ρόδς 26/3
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΪΤΝΤ	71	10327	ε. Γκάλβεστον 20/3
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΑΝ	72	10327	ε. Μόρχεντ Σίτι 21/3
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗ	72	11201	α. Τζέντα 28/3 (ΕΠΟΔΗΘΗ)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Τσιταγκόνη 24/3 διά Μπράουνσβιλ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΚΑΪ'	62	6846	ε. Πειραιά 11/3
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΠΑΝΤΕΡΑ	59	9550	ε. Ξωθή Καρύποι 27/3
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Πειραιά 27/2
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΑΙΗΝΟ	72	10329	ε. Τζέντα 24/3
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΡΕΝΤΣΙΓ	72	13098	δ. Μπρούνουμπούτελ 20/1 (ΕΠΩΛ.)
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	α. Χάλιφας 18/3 διά Κούβα
ΕΛΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ε. Μόμπιλ 6/3
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	11660	ε. Πειραιά 26/2
ΕΛΛΙΜΑ (μ.)	69	54857	ε. Τσιτά 11/3
ΕΛΛΜΕΔΑ III	69	12102	α. Κόρκ 30/3 διά "Ασλαμποργκ
ΕΛΑΝΤΑΙΑ	65	7408	α. Μόλτα 26/3 διά Μιζουράτα
ΕΛΩΝΑ	69	6162	δ. Γιβραλτάρ 21/3 διά Βατούμ
ΕΛΩΣΕΑΝ	65	17847	ε. Σπέτζα 28/3
ΕΛΠΑΝ	67	5487	εις Πειραιά από 18/1 (εποκευαί)
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ε. Βουβάλη 29/12
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	56	8352	ε. Κεμπέκ 22/3
ΕΛΠΙΣ (δ.)	75	16822	α. Κωνίπολη 17/2 διά "Ανταλάδα
ΕΛΠΙΣ	58	12262	α. Κ. Τάουν 11/3
ΕΛΣΦΑΕΟ	67	1446	ε. Τζέντα 26/3
ΕΜΒΙΣ (δ.)	60	23144	α. Χάρρη 19/3
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Γιοκοχάμα 15/3 διά Βανκούβερ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΜΗΝΗΟΣ	65	27830	α. Αμέρεια 13/3 διά Γκάλβεστον
ΕΜΟΥΑΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 25/3
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Ρότερνταμ 30/3 διά Αμβούργο
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δ. Π. Σαΐδ 23
ΕΝΤΕΡΠΡΑΓΖ	57	9132	δ. Κωνίπολη 22/3 διά Γαλάτοι
ΕΠΑΦΟΣ	58	7230	δ. Σουέζ 23/3
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Μπέρια 22/3
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	α. Σιγκαπούρη 10/3
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ε. Ν. Όρλεάνη 22/3
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Λουάντα 15/5
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ	78	6053	άργει εις Πειραιά από 21/8
ΕΠΤΑ ΓΑΛΑΡΙΩΝ	66	16301	ε. Νιουκάρτ 5/3
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	65	15765	ε. Βαρκελώνη 12/3
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	64	16323	ε. Τζέντα 1/3
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	α. Μπλάχια Μπλάκα 20/2
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ε. Πειραιά από 19/11
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	ε. Βουβάλη 20/1
ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	α. Ντώρμπατα 17/3 διά Ιαπωνία
ΕΡΗΜΗΣ	78	12501	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8917	ε. Μη. "Αυρες 19/3
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4506	ε. Μπλάτιδα 30/3
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	α. Χάμπτον Ρόδς 21/3 διά Παναμά
ΕΡΟΤΙΚ ΣΕΥΓΑΟΡ	57	2074	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Σινγκαπούρη 9/3
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	63	12758	ε. Μομπίλ 10/3
ΕΤΕΡΝΑ ΠΙΓ'ΙΣ	63	9341	δ. Κωνίπολη 19/3 διά Μπουργκας
ΕΤΕΡΝΑ ΖΗ	56	5087	α. Λομπίτο 5/2 διά Λουάντα
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Φόξ 28/3 διά Ράς Ιανόνερο
ΕΥΑ	59	11894	ε. Σέτε 19/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. Πειραιά 17/3 διά Θεσσαλονίκη
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ	63	9153	ε. Λομπίτο 21/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑΣΤΡΙΑ	67	12757	ε. Αλεξανδρεια 25/3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	δ. Γιβραλτάρ 18/3 διά Τρίπολη
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΔΕΛΜΟΣ	60	14609	ε. Πειραιά 22/2
ΕΥΑΛΗ	59	7059	ε. Αλεξανδρεια 15/3
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	α. Φιλαδέλφεια 14/3 διά Φρεγκούτ (Μπαχ.)
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	ε. Ρότερνταμ 20/3
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	άργει στη Χαλκίδα από 25/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	ε. ΕΒΥΘΙΣΗ
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Λάγος 18/3
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. ΙΙ.	54	1582	μετωνόμασθη «ΜΑΗΑΙΚ PROGRESS»
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	όργει εις Χαλκίδα από 26/1
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	άργει εις Πειραιά από 5/10
ΕΥΗ Λ.	67	14569	ε. Θεούτα 18/3
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	δ. Γιβραλτάρ 28/3 διά Περσικό
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	δ. Γιβραλτάρ 17/3 διά ΗΠΑ
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	εις Πειραιά 4/3
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Νορδεσούντια 19/3 διά Πολωνία
ΕΥΝΟΙΑ ΓΟΥΑΙΗΝ	61	12207	α. Χουελάρια 15/3
ΕΥΝΟΙΑ ΜΑΙΡΗΝ	57	10687	α. Αγγύστα 4/3 διά Αγκουίλας
ΕΥΝΟΙ ΣΕΥΓΑΟΡ	60	10611	α. Αγγύστα 7/3 διά Νιγηρία
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΕΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΔΟΣ	73	10713	α. Φλώσιαν 18/3 διά Αμβούργο
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άργει εις Λουάντα από 5/6
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ε. Πειραιά 26/3
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΣΕΡ	72	6680	ε. Νοβορόδιο 10/3
ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	7165	άργει εις Πειραιά από 31/1
ΕΥΤΕΡΗΝΗ	56	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΤΤΥΧΙΑ	65	10344	α. Καβάλα 20/2
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	ε. Κωνίπολη 7/3 (ΕΠΩΛ. ΑΛΛΟΔ.)
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Π. Σαΐδ 10/2 διά Τρίπολη
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΟΥΠ	80	10342	ε. Σίδνευ 28/3
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Γιβραλτάρ 5/3 διά Ιαπωνία
ΕΦΗ.	61	3791	ε. Βρέμη 28/3
ΕΦΗ	58	2556	εις Αύγουστο από 1/12/77
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	α.Ν. Υόρκη 16/3 διά Βαλκνύτι
ΖΑΝΕΤ.	66	4503	α. Λεμεσόσ 24/3 διά Σαντοντέρ
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Ιντσόν 17/3
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Π. Κενταύλι 26/3
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	άργει εις Τρινκούμπη 28/1
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	άργει εις Πειραιά από 12/11
ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Βανκούμπερ 2/3
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Πειραιά 19/3
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	α. Μπλάχια Μπλάκα 19/3
ΖΗΝΟ	81	23100	εις Μιζουράτα υπό συμπλήρωση
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Λάγος 13/3 διά Νιουάλα
ΖΙΡΙΑ	71	4635	α. Κόρκ 26/3 διά Μπορντώ
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Ντώρμπατα 17/3 διά Αργεντινή
ΖΥΓΟΣ	69	3490	ε. Αμέρεια 30/3
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ε. Θεσσαλονίκη 11/3
ΖΩΟΔΟΧΟΣ	60	21407	α. Βαλτιμόρη 25/3 διά Ιαπωνία

ΗΒΗ	79	16376	α. Γκλονικ 8/2 διά Ριάνι
ΗΓΚΑ	52	2674	εξωθι Κουμπτόρ Αλ. 27/3
ΗΓΚΑ	58	1590	δ. Παναμά 4/3
ΗΖΥ ΡΑΤ'ΙΝΤΕΡ	81	4617	α. Κοπέρ 24/3 διά Ταρτου
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14472	α.Λός "Αντζέλες 19/2 διά Μπαλμπόρα
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Λός "Αντζέλες 18/3 διά Γιοκοχάμα
ΗΛΙΟΣ	62	10750	ε. Κολόμπη 25/3
ΗΡΑ	79	16390	ε. Φρημάντη 27/3
ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	εις Αχίρκαπ 24/3
ΗΡΩ	65	23390	δ. Κωνίπολη 17/3 διά "Οδησσό
ΗΡΩΑΣ	57	7068	α. Πειραιά 20/3 διά Αμβέρρο
ΗΣΤΡΟΥΙΝΤ	81	16700	α. Χιούστον 25/3
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άργει εις Αργοστόλι από 23/12
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	α. Θέουτα 14/3
ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΑΥΓΗ	76	14052	δ. Σουέζ 28/3 διά Μη. Αμπάς
ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΔΟΣΑ (δ.)	77	76088	εξωθι Κόρπους Κριστί 1/3
ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Βανκούμπερ 21/2 διά Ριάντρας Μπαι
ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Βαρκελώνη 28/3
ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Σιγκαπούρη 27/3 διά Μπαχρέν
ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΤΥΧΗ (μ.)	68	48781	ε. Ν. Όρλεάνη 20/3
ΘΑΝΑΣΗ Α. (δ.)	65	30490	ε. Γένοβα 28/3
ΘΑΝΑΣΗ Μ. (μ.)	65	37431	α. Τζέντα 8/3
ΘΑΝΙΚΙ	61	9516	α. Κουβέτι 20/3 διά Βουβάλη
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Ν. Όρλεάνη 3/3
ΘΑΣΟΣ Α' ΛΑΝΤ	76	9444	α. Γκέντ 24/3 διά Ιταλία
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Π. Νουάρ 13/3 διά Π. Τζεντίλ
ΘΕΑΝΤΟΣ Α.Σ	58	9585	άργει εις Αντικύρα
ΘΕΑΝΟ	69	10650	α. Χάρρη 30/1 διά Έλ. Τζαζάρ
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ε. Τάσκρατα 14/3
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Κιούραζος 10/2 διά Π. Κεμπλέ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	44863	άργει εις Στυλίδα
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	δ. Σουέζ 7/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	άργει εις Φορταλέξα (άποθηκη)
ΘΕΟΦΙΛΟΣ	49	9371	α. Πενάγκ 27/2
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	άργει εις Έλευσίνα από 18/12/81
ΘΕΦΡΑΙΜΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	α. Σιγκαπούρη 19/3 διά Κάντα
ΘΕΦΡΑΙΜΟΥΛΑ (δ.)	55	8992	α. Σιγκαπούρη 22/3 διά Πάλεμπαγκ
ΘΕΤΙΣ	74	35540	ε. Πειραιάς 25/1
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Βακαγιάμα 17/3 διά Τακόρα
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	δ. Κωνίπολη 19/3
ΘΙΑΣ ΔΙΑΣΙΣΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Σούλομ Βός 29/3 διά Μίλφ
ΘΙΑΣ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	43770	α. Μίλφορντ Χόρεν 25/3 διά Φλώσιαν
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	α. Ντάκρ 17/3 διά Θεσσαλονίκη
ΘΩΜΑΣ Κ	61	14032	ε. Ν. Ύρκη 21/12
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	α. Κόρπους Κριστί 3/3 διά Π. Καρπέλο
ΙΑΣΩΝ	70	11489	α. Σάουθ Ανκόρ. (Λονδίνο) 4/3
ΙΑΣΠΕΑ (μ.)	78	60653	ε. Ν. Όρλεάνη 23/3
ΙΙΑΝ	58	2882	ε. Τζέντα 27/3
ΙΙΑΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ε. Βρέστη 19/3
ΙΙΑΡΟΣ	70	10886	ε. Μίνα Σάρκη 18/3
ΙΙΚΤΙΟΣ	69	11489	δ. Π. Σαΐδ 26/3
ΙΙΕΝΑ	76	16267	α. Άλεξανδρεια 28/3 διά Πειραιά
ΙΙΓΚΑ	58	3860	ε. Σεπτέμβριο 10/8 (εποκευαί)
ΙΙΝΑΡΕΝ	58	8931	α. Δάσια 23/3
ΙΙΝΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	δ. Π. Σαΐδ 26/2 διά Χαλκίδα
ΙΙΝΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	εις Πόρτα Σαΐδ από 30/11 (άποθηκη)
ΙΙΝΕΡΑΝΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	α. Χάλιφας 25/2 διά Κούβα
ΙΙΝΕΡΣΠΙΡΙΤ	60	14840	δ. Σαντάντερ 24/3 διά Γκαρούχα
ΙΙΝΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	63	15806	μετανομάσθη «MOFARI G.I.»
ΙΙΝΕΡΧΑΡΜΟΝΥ</td			

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Κόμπες 10/3 διά Βανκούβερ β. Αύγουστα 11/2 δι' Αθήνα	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ.	74	15938	ε. Χάρια 15/3	
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	ε. Μόλτα 11/3	
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	ε. Κυνίπολιν 9/3	
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	όργει εἰς Λουστά όπο 1/11/77	
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	ε. Τζένταν 12/3	
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	α. Τόκιο 5/3	
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430		
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Μουτάρα 13/3	
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. Βαλτιμόρην 25/2 διά Τζαμάικα β. Γιβραλτάρ 12/2 διά ΗΠΑ	
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Σιγκαπούρη 7/3 διά Ράς Τανούρα	
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	ε. Φόρ 14/3	
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	ε. Χάρια 3/3	
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Πειραιά 7/3 διά Λιβύην	
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	ε. Βρετανή 16/3	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	α. Παναδά 9/3 δι' Ιαπωνία	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Μπάχια Μπλάκα 9/3 διά Ρωσία	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ε. Ν. Ορλέανην 10/3	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΙΙ	73	9219	εἰς Όυμ Κάρο όπο 19/9/80	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	α. Ν. Ορλέανην 27/1	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Μπράουνβιλ 4/2 διά Μαρακάιπο	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	α. Γιβραλτάρ 10/3 διά Μπ. Αύρες	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	ε. Βομβάνην 22/1	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	προσ. Έλ. Μάκτα (Αλγερία) 28/12/80	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	α. Τζένταν 14/2 διά Σουηδίας	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Σ. Ζαΐδη 17/2	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6358	α. Αλεξανδρείαν 3/3 δι' ΗΠΑ	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ε. Γκάλερτον 5/3	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Λινκούλην 12/1 διά Ρωσία	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	ε. Ν. Ορλέανην 22/2	
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600		
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Βιλμπικτον 9/3 διά Μόντρεαλ	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	ε. Δουκέρηπον 10/3	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Ρ. Ιανέριο 14/2 διά Χαλκίδα	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	δ. Κωνίπολιν 22/2 δι' Οδησσόν	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	α. Βανκούφερ 24/2	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Χάρτην πόδη 6/3 δι' Αμβούργον	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣ	69	9731	ε. Ντώρμπαν 26/2	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣ	62	3144	εἰς μεσογειακός μεταφοράς	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΥΓΝΟΣ	66	9806	α. Βρέμην 17/3 διά Βομβάνη	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	εἰς Βομβάνην όπο 9/6/80	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	δ. Κωνίπολιν 27/2 διά Ρωσίαν	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	δ. Γιβραλτάρ 16/3	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Μόρεχεντ Σίτη 11/3	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ε. Παρανάγκουα 7/3	
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	όργει εἰς Πειραιά όπο 11/12	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.				
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Ρίταρντς Μπαι 12/3	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	δ. Γιβραλτάρ 10/3	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	ε. Παναδά 6/2 διά Ναχόντια	
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	α. Ρ. Ιανέριο 10/3 διά Βάχραν	
ΚΑΡΑΙΤΣΑΚΑΚΗΣ	65	16903	δ. Γιβραλτάρ 22/2 δι' Οδησσόν	
ΚΑΡΑΙ	65	11940	δ. Κωνίπολιν 12/2 διά Νοβορωσίκην	
ΚΑΡΕΝ	76	4617	α. Π. Χάρκουρτ 6/3	
ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	α. Πειραιά 5/3 διά Ρότερνταμ	
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ε. Τζένταν 13/ διά Τσιταγκόκ	
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΤΡΗΜΣ	62	9979	δ. Κωνίπολιν 14/3	
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Γιοκοχώμπα 10/3 διά Λ. Αντζελες	
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	α. Λ. Αντζελες 25/2 δι' Ιντιόν	
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	εἰς Γουδορά πόλη 8/1/81	
ΚΑΡΑΟΒΑ	75	29314	α. Λ. Αντζελες 13/2	
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	δ. Γιβραλτάρ 4/3 Βανκούβερ	
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Λούπιτο 8/9 διά Λουστά	
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Γκάλερτον 28/2	
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	δ. Παναδά 26/12 διά Σαγκάν	
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Τακόμια 19/2 διά Σιμίσου	
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	α. Μεριόν 23/2 διά Πειραιά	
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. Αμέρειαν 3/3 δι' Αλγερία	
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	α. Πούλια 14/3 (ΕΠΩ. ΑΛΛΟΔ.)	
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Κελελάγκ 7/3 διά Τάνη	
ΚΑΣΟΣ	56	3105	όργει εἰς Χαλκίδα όπο 31/8/79	
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	α. Ίντον 5/3	
ΚΑΣΣΑΝΔΑΡΑ	69	14318	δ. Γιβραλτάρ 9/3	
ΚΑΣΣΙΑΝ ΤΚΑΛΟΥ	59	4632	ε. Γιβραλτάρ 9/3 διά Λάγος	
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	α. Αμέρειαν 14/3 διά Μόντρεαλ	
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	α. Μόντρεαλ 1/3	
ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ	57	1235	α. Θεοίνικη 3/3 δι' Αλγερίαν	
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Κιότζα 10/3 διά Τομπρούκ	
ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	α. Πλάμης 10/3 δι' Ειβρούλαιού	
ΚΑΣΤΡΟ	50	7544	ε. Τζένταν 14/3	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Γουόρκιγκτον 22/2 διά Νταμάν	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	α. Βαρκελώνη 25/2 διά Σκινίτα	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	εἰς μεσογειακός μεταφοράς	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Ρ. Ιανέριο 14/3 διά Μπουεναβεντούρα	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε	70	14370	ε. Αγ. Φραγκίσκο 10/3	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	α. Μόλτα 10/3 διά Χαλκίδα	
ΚΑΤΙΑ	61	12959	ε. Ρότερνταν 28/2	
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ε. Πειραιά 2/1	
ΚΑΤΙΕ	69	5068	ε. Αμβούργον 2/3 (επισκευα)	
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Εμέν 5/3	
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙΝΟΥ	68	13894	ε. Αμβούργον 9/2	
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	δ. Παναδά 13/3 διά Βανκούβερ	
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Μπέλεμ 12/3 διά Μπαρμπάντος	
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. Σίδνευ 12/3	
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853	α. Ήστ Λόντον 1/3 δι' Ιαπωνίαν	
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	α. Αυβέρσαν 13/3 διά Φλάσικ	
ΚΕΙ'Π ΣΑΠΗΡΙΟΡ	74	8896	δ. Κωνίπολιν 1/3 δι' Οδησσόν	
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΩΒΙΑΝ	58	13700	όργει εἰς Φλάμουρ όπο 1/2	
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	δ. Κωνίπολιν 9/3 διά Νοβορωσίκην	
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	α. Π. Ελίζαρθρος 8/3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ε. Σήρωπορ 8/3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	41	1580	εἰς μεσογειακός μεταφοράς	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΙΝΤ	70	13907	δ. Γιβραλτάρ 10/3 διά Κούβα	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑΪΤ	67	21706	α. Χάλιφας 10/3 δι' Αμέρειαν	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	α. Πλάμης 14/3 διά Μπ. Αύρες	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	ε. Τζένταν 22/2	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. Αυβέρσαν 27/1 διά Π. Σουδάν	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	5266	ε. Αλεξανδρείαν 10/3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΟΥ	55	4060	ε. Αλεξανδρείαν 11/3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΙΤΣ	58	3825	δ. Κωνίπολιν 14/3 δι' Αλεξανδρείαν	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒΣ	52	5674	ε. Σ. Σάιδ 15/3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΙΝΥ	59	5857	δ. Κωνίπολιν 12/3 διά Κωνσταντίνου	
ΚΕΦΑΛΛΟΝ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	57	5250	δ. Κωνίπολιν 11/3 διά Κωνσταντίνου	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΑΝ	52	5674	ε. Ταρτούς 3/2	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	69	11329	α. Κόμπες 10/3 διά Βανκούβερ	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	74	15938	β. Αύγουστα 11/2 δι' Αθήνα	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	59	12331	ε. Χάρια 15/3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	63	15929	ε. Μόλτα 11/3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	4267	ε. Κυνίπολιν 9/3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	51	6199	όργει εἰς Λουστά όπο 1/11/77	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	5997	ε. Τζένταν 12/3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	11430	α. Τόκιο 5/3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	78	14568	α. Μουτάρα 13/3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	11926	α. Βαλτιμόρην 25/2 διά Τζαμάικα	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	71	13116	δ. Γιβραλτάρ 12/2 διά ΗΠΑ	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	12633	α. Σιγκαπούρη 7/3 διά Ράς Τανούρα	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	53	15882	ε. Φόρ 14/3	
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Χάρια 3/3	
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Πειραιά 7/3 διά Λιβύην	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	ε. Βρετανή 16/3	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Παναδά 9/3 δι' Ιαπωνία	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δ. Μπάχια Μπλάκα 9/3 διά Ρωσία	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΙΙ	73	9219	ε. Ν. Ορλέανην 10/3	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	εἰς Όυμ Κάρο όπο 19/9/80	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Ν. Ορλέανην 27/1	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	α. Μπράουνβιλ 4/2 διά Μαρακάιπο	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	α. Γιβραλτάρ 10/3 διά Μπ. Αύρες	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Βομβάνην 22/1	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	προσ. Έλ. Μάκτα (Αλγερία) 28/12/80	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Τζένταν 14/2 διά Σουηδίας	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6358	α. Π. Σάιδ 17/2	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	α. Αλεξανδρείαν 3/3 δι' ΗΠΑ	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Γκάλερτον 5/3	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	66	16048	ε. Π. Λινκούλη 12/1 διά Ρωσία	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	60	32600	ε. Ν. Ορλέανην 22/2	
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	80		
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	123648	όργει εἰς Πειραιά όπο 11/12	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣ	69	9731		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣ	62	3144		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΥΓΝΟΣ	66	9806		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163		
ΚΑΠΤΑΙ				

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	ε. Κωνιπολίν 12/2	ΜΑΡΙ	74	8925	α. Μουπάρια 9/3 διά Χόγκ Κούκ
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	ε. Κωνιπολίν 27/2	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Θέσια 28/2 διά ΗΠΑ
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ε. Πειραιά 15/2	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	εις θέσην 41/54 Β. — 24/57 Δ. 11/1
ΛΑΓΟ	61	5005	ε. Κοδιν 15/3 διά Σουέζ	ΜΑΡΙΑ	70	9101	α. Ισκεντερόν 23/2 διά Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ο. 'Άλεξάνδρειαν 8/1 διά Ταρτούς	ΜΑΡΙΑ	58	5746	δργεί εις Χαλκίδα
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ο. Πασδίνες 5/3 διά Γουσώρι	ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	α. Αμβέρσαν 3/2
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Γιβραλτάρ 12/3 διά Πειραιά	ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	74	15938	ε. 'Ιμινχάμ 10/3
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ο. Σάντος 14/3 διά Τάμπα	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	ε. 'Άλεξάνδρειαν 14/3
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΠΑΙ'ΡΙΟΥΣ	80	2925	ο. Βαρκελώνη 13/3	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ.	68	1599	α. Κοστακούδακος 13/1 διά Μάριελ
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	δ. Π. Σαΐδ 15/3 διά Μεσόγειον
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ο. 'Άλεξάνδρειαν 14/3	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Φάς 14/3 διά Μπαχρέν
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	ε. 'Ιμινχάμ 16/3	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Ρεσίφε 12/1
ΛΑΚΥ ΡΑΤ'ΝΤΕΡ	81	7000	ε. Σπέτζα 10/12	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Λός "Αντίζελες 10/3 διά Γιοκοχάμα
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ο. Λισσαβώνα 22/3	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Δ. Πάδμας 14/3
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	εις Πειραιά 24/10	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	α. "Αμοτερνταμ 19/2 διά Βοστώνη
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	ε. Ταυρικό 10/3	ΜΑΡΙΑ Ε.	68	11361	ε. Αμβέρσαν 13/3
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ ΥΛΑ	67	9365	ε. Βανκούμερ 14/3
ΛΑΝΙΑ (δ.)	68	81744	ο. Τοιταγκόν 19/1	ΜΑΡΙΑ Ζ.	58	9028	α. Σιγκαπούρη 4/3 διά Ρωσία
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ο. Νιουάλα 11/2	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'ΙΘ (δ.)	66	42799	εις Σ.Τζάν από 29/4/81
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ο. Λιβερπούλ 13/3 διά 'Αμοτερνταμ	ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ.	58	9507	α. Τής 12/3 διά Βιλελμορχάφεν
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ο. Α. Τσάρλες 12/2	ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Ρεσίφ 5/3
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Μόδι 15/3	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Γκουαγιάκι 4/3
ΛΕΑΝΑΡΟΣ	81	30644	ο. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 8/3	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	α. Ν. 'Υρκον 28/2 διά Σ. Κρουά.
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	ο. Πειραιά 21/1 (επισκευα)	ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	δργεί εις Πειραιά από 21/11/79
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	ε. Βανκούμερ 12/2	ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. Πειραιά 6/2
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ο. Καστελαρέμπε 13/2 διά Ελλάδα	ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	δ. Κωνιπολίν 17/2 διά Κούβα
ΛΕΜΑΝ	66	2953	ο. Αύγουστος 1/2 διά Γιβραλτάρ	ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	α. Πειραιά 26/2
ΛΕΝΑ	61	9191	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Κατάνια	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Πειραιά 5/2
ΛΕΝΙΟ Χ.	63	15929	δ. Σουέζ 13/3 διά Μπ. Χομενί	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Τενερίφη 5/3
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	εις Λομπίτο από 20/11	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Γκόδενυμπουργκ 28/12 (επισκευα)
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	ε. Λομπίτο 10/2	ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	εις Λισσαβώνα από 4/8
ΛΕΡΟΣ ΑΙ'ΓΑΝΤ	61	13480	ο. Νεκοτάσα 5/3 διά Ρόττερνταμ	ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	δργεί εις Πειραιά από 31/1
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	δ. Γιβραλτάρ 25/2 διά 'Εκ Τζαζάρι	ΜΑΡΙΛΕΑΝΑ (μ.)	71	72335	α. Γιουροπόρτ 6/3 διά Σέβεν 'Αιλ.
ΛΕΥΘΕΡΟ	62	14027	ο. Μπανιάρ Χομενί 3/1	ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	δ. Κωνιπολίν 15/3 διά Νοβρωσιάκ
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	60	4489	ο. Πειραιά 14/2	ΜΑΡΙΑΥΝ Δ.	68	14569	δ. Κωνιπολίν 20/12
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	ο. Γιουροπόρτ 17/3	ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Άνκρα ντός Ρέις 15/3
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	δργεί εις Χαλκίδα από 20/7	ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Ρουέν 5/3 διά 'Άλεξανδρεια
ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Έτζεραντ 11/3	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Κουφετί 10/3 διά Ράς Τανούρα (ΕΠΩΛ.)
ΛΕΩΝ	72	2311	ο. Ραβέννα 30/1	ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19566	δ. Γιβραλτάρ 16/2 διά ΗΠΑ
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Κωνιπολίν 3/3 διά Μεξικό	ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	α. Νιουάπιτ 15/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ο. Μεθίλ Ρόδης 18/2	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	α. Τοκοπίλα 27/2 διά "Αγ. Βικέντιον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	ο. Πειραιά 25/2 διά Στυλίδα	ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	δ. Κωνιπολίν 9/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά 'Άβρανα	ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Κωνιπολίν 1/3 διά 'Οδησσο
ΛΗΓΚ	61	8658	ο. Λάγος 5/3	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Κωνιπολίν 23/2 διά 'Αργεντινή
ΛΗΔΑ	68	28879	ο. Μπαλμόρα 12/3 διά Ιαπωνία	ΜΑΡΙΦΑΙΛ	58	2140	α. Τζιμπούτι 8/3
ΛΗΔΑ	63	8566	δ. Π. Σαΐδ 28/2	ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	δ. Παναμάδ 26/2
ΛΗΔΑ ΙΙ	67	9381	ε. Τζέντα 7/2 διά Μπ. 'Αμπας	ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	α. Ντράμπιταν 3/3 διά "Απω 'Ανατολή
ΛΗΝΤΕΡ	56	7510	δ. Σουέζ 7/3 διά 'Ακαμπα	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Βαμβάνη 9/3
ΛΗΤΟ (δ.)	67	44646	ο. Πειραιά 25/2	ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Ρουέν 4/3 διά 'Άλεξανδρεια
ΛΗΤΩ	72	6106	ο. Πειραιά 20/2 διά Βόλον	ΜΑΡΔΕΝ	57	5087	α. Κόρκ 25/1 διά 'Ελ Τζαζάρι
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	ο. Λομπίτο 19/1 διά Δοκομέντες	ΜΑΡΠΑΙ	59	20827	α. Φός 5/3 διά Μ. έλ Μπρέγκα
ΛΙΑΝ Χ. (δ.)	67	48719	δργεί εις Πειραιά 7/11	ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974	ε. Γιοκοχάμα 3/3
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ε. Λός "Αντίζελες 12/3	ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	δργεί εις 'Αργοστόλι
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	ο. Όριστανο 24/11 διά Τρίπολι	ΜΑΡΣ	48	3368	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.	61	8951	δ. Π. Σαΐδ 10/2	ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά Β. Εύρωπη
ΛΙΤΣΙΩΝ ΠΡΑΙ'ΝΤ	71	9074	ο. Φρόπορτ (Μπα) 9/3 διά Μεσόγειο	ΜΑΡΥΖΙΑ	70	15806	α. Σύρον 27/2
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	εις Πόλη (Μεγάρων) από 1/3	ΜΑΡΩ	73	32510	ο. Βανκούμερ 6/3
ΛΙΨ	68	9650	ε. Ν. 'Ορλεάνην 14/3				εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΓΟΙΑΤΥ	69	9045	δργεί εις Μπάρων από 24/9/80				α. Αμβούργον 14/2 διά ΗΠΑ
ΛΙΟΓΝΤΑ (δ.)	75	24408	ε. Ρόττερνταν 18/2				α. Χουάν 4/3 διά 'Αρούμπα
ΛΙΚΡΙΣ	72	16402	ο. Νιούκαστ 5/3 διά Ρωσίαν				α. Χώμπιτον Ρόδης 13/3 διά Γαλλία
ΛΙΝΔΙΝΟΝ	50	2696	εις Καζαμπλάνα (ΕΠΩΛ. ΑΛΛΟΔ.)				δ. Κωνιπολίν 16/3 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΙΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	δ. Σουέζ 27/2				δ. Κωνιπολίν 5/3 διά Γαλάτοι
ΛΙΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ο. Τζέντα 19/2 διά Μαλαισία				ε. Χούλι 10/3
ΛΙΟΥΣΙΟΣ	73	63287	ο. Ρίτσαρτης Μπαί 28/2				δργεί εις Πειραιά από 1/8
ΛΙΟΥΣΥ	74	16006	ο. Νιουάπιτ 17/3 διά 'Αμπου Ντάμπι				α. Χόβηρην 6/2 διά 'Ελ Τζαζάρι
ΛΙΥΔΙΑ	59	1226	εις Θεσσαλονίκη από 6/2/81				εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΥΔΙΑ Π. (δ.)	64	6547	ε. Θεσσαλονίκη 28/2				α. Κόρκ 25/1 διά 'Αρούμπα
ΛΙΥΡΑ	58	12982	ο. Κωνιπολίν 13/3 διά Τουάφ				α. Ν. 'Υρκην 4/2 διά 'Αρούμπα
ΛΙΥΡΙΚ	67	41914	ο. Νόρτενχεν 1/3				α. Γένοβα 12/3 διά Χάμπτον Ρόδης
ΛΙΩΡΕΤΤΑ	64	29375	ε. Καντί 19/1				α. Μπονάρι 26/2 διά Μεξικό
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	δ. Γιβραλτάρ 18/2 διά Γουσόρι				ε. Γιοκοχάμα 3/3
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	ο. Κωνιπολίν 2/2 διά Μ. Θάλασσαν				δργεί εις Πειραιά από 8/3
ΜΑΙΟΣΙΟΣ	62	8975	εις 'Αμπερνταν 30/12				ε. Μπαρόνια 27/2 διά Σιγκαπούρη
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ο. Κολόνπο 10/12 διά Ελλάδα				α. Αγριότας 4/2 διά Αρούμπα
ΜΑΙΟΣΙΟΣ	53	2025	ε. Λάγος 14/3				α. Καλκούτα 26/2 διά Σιγκαπούρη
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Βούμπλαν 19/2				α. Άνκρα ντός Ρέις 10/2 διά Ρ. Τανούρα
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Βούμπλαν 4/3				α. Αμβέρσαν 17/2 διά Γουσόρι
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ο. Χούλι 16/1 διά 'Ελ Τζαζάρι				α. Νικολάς Μπαί 1/3
ΜΑΙΑΝΗ ΣΑΝ ΙΙ.	58	5376	δ. Σουέζ 5/3				ε. Π. Σαΐδ 25/2 (επισκευα)
ΜΑΙΕΚΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9504	ο. Μπρουνόπουτελ 3/3 διά Βεντούπικ				εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΙΚΗ Κ.	58	8388	ο. Κολόνπο 10/12 διά Ελλάδα				α. Ριό Γκραντε 27/2
ΜΑΙΚΡΑ	73	8957	ε. Λάγος 14/3				δργεί εις 'Αργοστόλι 23/1
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ε. Βούμπλαν 19/2				ε. Ιταζάι 1/3
ΜΑΝΑΜΑΡΙΑ (δ.)	65	13278	ο. Ρόττερνταν 10/3				ε. Πειραιά 16/12
ΜΑΝΘΩΣ	77	5874	ο. Λάγος 25/2				δ. Μπρουνόπουτελ 10/2
ΜΑΝΙΑ	68	2918	ο. Ποζουάλι 24/2 διά Λαττάκια				δ. Μπρουνόπουτελ 4/2 διά Κλαιπέντα
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	υπό παραλόμην				ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/3
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	ε. Σαούμπο 11/3				εις Γαλάτοι υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΝΤΩΝ Ι (δ.)	72	17432	ε. Παλέρμο 16/2 (επισκευα)				δ. Σουέζ 8/3 διά Τζέντα
ΜΑΝΩΛΗΝΔΗ Λ.	80	5511	ο. Κριστομπάτ 20/2				ε. Πειραιά 25/2
ΜΑΝΩΛΗΝΔΗ Μ. (δ.)	64	47493	δ. Σουέζ 15/3				ε. Καλκούτα 23/2
ΜΑΝΩΛΗΝ Δ. (δ.)	62	15405	δ. Σουέζ 7/3 διά Χόμπτον Ρόδης				ε. Χόγκ Κόκ 28/1 διά Λομπίτο
ΜΑΝΩΛΗΝ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ο. Φρημάντη 4/3 διά Δυτ. Γερμανία				ε. Τζέντα 11/3
ΜΑΝΩΛΗΝ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ο. Τάουν 1/3 διά Χόγκ Κούκ				ε. Πειραιά 9/3
ΜΑΝΩΛΗΝ ΠΑΡΝΙΣ	81	35500	ε. Γιβραλτάρ 17/3				α. Αγυούστα 27/2 διά ΗΠΑ
ΜΑΝΩΛΗΝ ΠΕΝΤΕΛΗΝ	80	35500	ε. Βαλτιμόρων 17/2				α. Υμουίντεν 13/3 διά Λάγος
ΜΑΝΩΛΗΝ ΠΗΑΙΟΝ	68	57204					

ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	ε. Ταν Φραγκίσκο 13/3	ΝΑΓΙΑΝΤ.	75	35561	ε. Άνναπολις 'Άνκορ. 8/3
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Σ. Αννα Μταιή 4/3	ΝΑΝΟΥΛΑ.	63	2589	α. Μασσαλία 11/3 διά Τρίπολη
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	δ. Σουεζ 15/3	ΝΑΝΤΙΝΑ.	70	5879	ε. Έιλατ 15/3
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Σουδάμπα 14/11	ΝΑΝΟ Κ.	66	1789	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Φιλαδέλφειο 13/3 διά 'Αρούμπα	ΝΑΞΟΣ.	70	8825	δ. Παναμάδ 13/3
ΜΗΛΟΣ V.	54	3724	α. Πόρτλαντ (Με) 25/2 διά Καρθαγένη	ΝΑΞΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ.	80	10982	α. Ν. 'Ορλέανη 10/3
ΜΗΛΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ.	79	10991	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΑΤΑ.	77	9359	α. Γιοκοχώμα 8/3 διά Τζέντον
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	δ. Μπρούνωνπούτελ 24/2 διά Νιγηρία	ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	εις Κενίτρα 17/9
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	ε. Πειραιά 8/1	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά Βιλεμπάχφεν
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2983	η. Τούμπα 10/3 διά Σιμιζού	ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	ε. Αμβούργον 23/2
ΜΙΑΕΝΑ Α.	45	3401	ξ. Τρίπολη 11/3	ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ.	61	5584	δ. Π. Σάιδ 10/10
ΜΙΑΛΥ ΓΡΕΓΟΥ.	76	19150	ε. Αμβέρσα 6/3 διά Βατιλιμόρη	ΝΑΥΤΙΑΟΣ.	66	6845	ε. Πειραιά 15/3
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	α. Κιούστον 5/3	ΝΑΥΤΙΑΟΣ.	70	16224	ε. Κωνιπόλιν 3/3
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	57	5288	μετωνυμόθει «AEGEAN PRIDE»	ΝΕΑ ΕΠΙΣ.	78	16478	ε. Άλεξανδρειαν 17/2
ΜΙΝΑ	67	12843	ε. Βεράκρου 1/3	ΝΕΑ ΤΥΧΗ.	78	16478	ε. Πειραιά 27/2
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Ν. 'Ορλέανη 1/11	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Ν. 'Υόρκην 10/3 διά 'Αρούμπα
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Ν. Ορλέανην 4/3	ΝΕΒΕΡ ΒΝ ΣΑΝΤΕΥ'	78	33191	α. Λ. 'Αντζελες 11/12 διά Γιοκοχώμα
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤΩΝΕΣ	72	1563	α. Πειραιά 5/3 διά Ίταλια	ΝΕΙΔΙ (δ.).	65	35324	εις μεταφ. Ρ. Σουκέρ - Σουέζ,
ΜΙΝΙ ΛΑΚ.	69	1595	ε. Βενετία 12/3	ΝΕΙ'ΙΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.	71	1997	α. Βατένθια 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. Ντεμεράρα 25/2 διά ΗΠΑ	ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	ε. 'Ανναπολίς 'Άνκορ. 1/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	δ. Παναμάδ 3/3	ΝΕΜΕΑ.	79	10993	α. Φρημάντι 15/3 διά Εσπεράντζα
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.	70	1592	ε. Πειραιά 14/1	ΝΕΜΕΣΙΣ.	66	18781	δ. Παναμάδ 28/2
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ.	69	1582	α. Ν. 'Ορλέανην 6/3	ΝΕΝΑ.	74	39866	ε. Ιντσάν 13/2
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.	70	1592	ξ. Ν. Ορλέανην 21/2	ΝΕΟΤΗΣ.	71	9082	ε. Σανκ. Ανκυριτζ. 10/3
ΜΙΝΙ ΛΕΤ'ΜΠΟΡ	71	1563	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	α. Λ. 'Αντζελες 3/3 διά Γιοκοχώμα
ΜΙΝΙ ΛΕΤ'Ν	70	1582	α. Κίγκοτον 13/3 διά Μποναίρ	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ.	65	27960	α. Χάμπτον ρόδος 14/3 διά 'Αγγλιαν
ΜΙΝΙ ΛΕΤ'Σ	69	1570	ε. Ραβέννα 15/3	ΝΕΣΤΩΡ.	68	25755	ε. Σύρον 14/12
ΜΙΝΙ ΛΗΗΤΗ	70	1592	ε. Κορουάν 15/3	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	ε. Λουάντια 15/1
ΜΙΝΙ ΛΗΤΣΕΝΤ	74	1578	προσρ. Τζετζέλι 6/3	ΝΕΦΕΛΗ.	68	24894	α. Ρόττερνταμ 5/3 διά Χάλιφας
ΜΙΝΙ ΛΗΦ.	71	1584	δ. Παναμάδ 6/3	ΝΕΦΕΛΗ.	69	5709	ε. Αμβέρσαν 15/3
ΜΙΝΙ ΛΙΑΡΝΤ	72	1562	α. Βαρκελώνη 23/2 διά 'Ελ. Τζαζάρ	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	όργει εις Έλευσίνα 28/7
ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζέντον 10/3 διά Γκιζάν	ΝΗΡΕΥΣ.	56	9942	ε. Πειραιά 19/1
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Βαρκελώνη 12/2	ΝΗΡΗΣ.	77	18080	δ. Σουέζ 10/3
ΜΙΝΙ ΛΙΝΑ.	71	1592	ε. Π. ω Πρίνς 27/2	ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	όργει εις Πειραιά 25/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	προσρ. Τζετζέλι 6/3	ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ.	61	3142	ε. Άλεξανδρειαν 14/3
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ε. Πειραιά 24/2	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ.	61	5693	δ. Π. Σάιδ 17/12
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ.	71	1563	α. Κάννες 4/1 διά Μπαρμπάντος	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ.	57	3190	α. Κοπέρ 6/2 διά Κούβα
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τέρνα 8/3 διά Γκιζάν	ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ.	61	6306	α. Γιβραλτάρ 1/3 διά Ταρραγκόνα
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.	74	1577	α. Μαρούλα 25/2 διά Βαρκελώνη	ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ.	64	4566	α. Τάμπα 5/3 διά Τούμριπο
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.	71	1592	δ. Παναμάδ 1/3	ΝΙΚΑΙΑ.	73	19831	ε. Ελίζιμπεθ 13/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ.	71	1594	α. Ραβέννα 12/2 διά Τρίπολη	ΝΙΚΑΤΟΡ.	64	10275	ε. Βίλα Κονστιτούον 10/3
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.	75	1578	ε. Ν. 'Ορλέανην 10/3	ΝΙΚΗ.	71	9075	ε. Λομπίτο 14/2
ΜΙΝΙ ΑΩ.	71	1594	ε. Κίγκοτον 9/3	ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	ε. Ακαμπα 21/2
ΜΙΝΙ ΑΩΝΤ.	70	1592	ε. Κορουάν 15/3	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	όργει εις Πειραιά 7/10
ΜΙΝΤΕΝ.	64	4776	ε. Τάμπα 19/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	ε. Πειραιά 11/2
ΜΙΝΩΣ.	75	28082	α. Σαβόνα 11/3 διά Βενετία	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β.	52	7304	μετων. «ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ=
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	ε. Ντόρμπαν 5/3 (έπισκευαι)	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	α. Αμπιτζάν 19/1 διά Ραγκούν
ΜΙΡΕΝΕ.	68	4998	α. Ν. 'Ορλέανην 24/1	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ.	58	3566	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Χιούστον 7/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.	72	19162	α. Ν. 'Ορλέανην 12/3
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	α. Σ. Νικόλας (Άργ.) 4/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	δ. Σουέζ 1/3
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	δ. Κυνίπολιν 10/3 διά Κωνστάντζαν	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.	64	1589	α. Λάρνακα 29/1 διά Ρωσία
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	65	28313	δ. Παναμάδ 15/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ.	75	29004	α. Αμβούργον 28/2 διά ΗΠΑ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	ε. Τέρνα 3/3	ΝΙΚΟΛΑΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Μπρουνοβίθ (Τέξας) 12/3
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	όργει εις Πειραιά ώπο 9/6	ΝΙΚΟΣ.	55	2303	ε. Κουβέιτ 9/3
ΜΙΧΑΛΗΝΗ (μ.)	72	55204	ε. Αλγεκέρας 11/3	ΝΙΚΟΣ Α.	61	1543	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Μόντρεαλ 11/3	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	όργει εις Πειραιά 21/7
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ε. Ρότερνταμ 15/3	ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Αύγυστα 25/2 διά Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ	59	5384	ε. Σύρου 28/10	ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	ε. Ραβέννα 25/2
ΜΙΧΑΛΗΣ.	69	2993	ε. Τάουν 13/3	ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	α. Ντόρμπαν 9/2 διά Ταιβάν
ΜΙΧΑΛΗΣ.	70	2867	ε. Αλεξανδρειαν 24/2	ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	α. Πειραιά 11/12 διά Πρέβεζα
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ε. Σαρζά 9/10	ΝΙΚΥ.	58	9087	α. Καζαντάνκα 7/1 διά Σαντάντερ
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Αδελαΐδας 1/3 διά Νοχόντα	ΝΙΜΑΣ Ι.	56	3274	α. Πειραιά 7/1 (ΕΠΩΔ.)
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	61	12662	α. Σιγκαπούρην 1/3 διά Τέρναν	ΝΙΜΑΣ ΙΙ.	56	4269	εις Π. Σάιδ (ΕΠΩΔΗ)
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Λ. 'Αντζελες 17/2 διά Γιοκοχώμα	ΝΙΜΠΛΑ.	71	2994	εις Πειραιά όπο 6/8/79
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. Λισσαβώνα 12/2 διά Π. Καρτίε	ΝΙΟΒΗ.	69	21673	δ. Σουέζ 2/12
ΜΟΜΠΛΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	α. Σιγκαπούρην 16/2 διά Ινδονησία	ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ.	57	5279	εις Π. Σάιδ όπο 30/12/79
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Πάλερμο 6/3	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Σιγκαπούρης 8/3 διά Π. Στάνβακ
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Λ. 'Αντζελες 7/3 διά Όμπη	ΝΟΝΙ.	68	5430	ε. Κωνιπόλιν 5/2 (ΕΠΩΔ.)
ΜΟΥΛΑΤΙ ΦΡΩΣΤ	56	8823	όργει εις Πειραιά ώπο 6/9	ΝΟΡΦ ΘΟΥΑΙΗΒ.	54	7701	εις Αλεξανδρειαν όπο 11/4/78
ΜΟΥΝΤΕΡΑΞΕΙΤΣ	60	4037	μετων. «ALBATROSS»	ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ.	66	25820	α. Λ. Πάδμας 1/3
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	δ. Παναμάδ 28/1	ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ.	61	15092	α. Γιβραλτάρ 6/3
ΜΠΑΛΛΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	67	8799	α. Ελέκσεμπερ Πόρτ 6/3 διά Μπότγουντ	ΝΟΡΦ ΧΑ'ΙΝΕΣ.	62	15110	α. Ν. 'Ορλέανην 27/1
ΜΠΑΛΛΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ.	66	8937	α. Τέρνα 9/2 διά Μίζουρά	ΝΟΡΦΟΧΑΦΕΝ.	65	1236	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΑΛΛΙΚ ΣΤΑΡ.	65	1599	α. Μπάντρια 30/12 διά Μίζουρά	ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Μπέλεμ 10/3 διά 'Αρούμπα
ΜΠΑΛΛΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	α. Πτολεμαίη 10/3 διά Ντόχα	ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	εις Ελευσίνα 16/3
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ.	61	6950	α. Αύγουστος 29/12 διά Μίζουρά	ΝΟΤΗΣ.	55	3956	εις Νάντην 3/4/80
ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ.	57	5452	α. Μπάντρια 30/12 διά Μίζουρά	ΝΤΑΠΟΣ (δ.)	64	49055	εξωθ. Μοχαμέντιας 7/2
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	ε. Πειραιά 5/1 διά Μπάντρια	ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.	61	7351	α. Μπορντώ 19/2 διά 'Αμπιτζάν
ΜΠΕΛΑ ΚΟΜΕΤ.	67	1599	ε. Ντόβερ 14/3	ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	ε. Πειραιά 13/3
ΜΠΕΛΑ ΣΤΑΡ.	56	4884	ε. Π. ντέρνας 28/12	ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	α. Μερσίν 15/2 διά 'Ελ. Τζαζάρ
ΜΠΕΛΑ ΣΤΑΡ.	56	4884	ε. Π. ντέρνας 28/12	ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	α. Καντίς 26/2 διά Τρίπολη
ΜΠΕΛΑΣΚΑ'Υ	69	2974	ε. Παριάκη 27/2 διά Τρίπολη	ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΙΤ.	61	22256	α. Π. ω Πρίνς 28/2 διά Γιβραλτάρ
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	ε. Σπέτζια 18/2 διά Καλιάρι	ΝΤΕΚΑ ΚΟΥΗΝ.	77	15320	ε. Λάγος 10/3
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	δ. Γιβραλτάρ 2/3 διά Χαμπούτον ρόδες	ΝΤΕΚΑ ΠΡΙΝΣ.	77	15320	α. Χιούστον 2/3
ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ.	77	16267	ε. Βανκούβερ 5/3	ΝΤΕΚΑ ΦΑΑΚΟΝ.	80	17100	α. Δάγος 28/2 διά Καλαμπάρ
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Κουβέιτ 10/3	ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΙΤ.	68	13556	α. Καράτσι 13/3 διά Κορέα
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	δ. Γιβραλτάρ 6/3 διά 'Ελ. Τζαζάρ	ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ'ΟΡ.	63	7700	ε. Σέτερ 22/2 διά 'Ελ. Τζαζάρ
ΜΥΡΣΙΝΙΔΑ	77	5511	ε. Μπόγουντ 23 διά Π. Καρτίε	ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΕΤΝΙΤΥ.	68	14342	α. Σιγκαπούρην 13/3 διά Τοινόμπο
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	α. Καλαύδι 6/3 διά Καλύνκραντ	ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.	72	9710	α. Κ. Τάουν 7/3 διά 'Αρμπούργον
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ε. Βενετία 3/2 διά Ραβέννα	ΝΤΕΝΙΣ Μ.			

ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	άργει εις Πειραιά 10/7	ΠΕΔΟΥΛΑΣ (δ.)	62	28222	δ. Ντούμπαί 14/3 διά Βούβανη
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	α. Καρθαγένη 9/3 διά Τύνιδα	ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Δ. "Αντζελες 4/3 διά Μπουσάν
ΝΥΜΦΗ Κ.	66	22260	α. Ν. Όρλεάνην 4/3	ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Βενετία 11/3 διά "Ανκόνα
Ο ΣΩΛΕ ΜΙΟ.	80	16200	δ. Πανάμε 13/3	ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	α. Τζένταν 24/2 διά Σουέζ	ΠΕΛΛΑΔΑ	79	10993	δ. Σουέζ 29/1 διά Περοκόν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Σουέζ 14/3	ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	11120	α. Λάς Πλάμας 26/2	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34446	α. Ρ. Σουκείρ 12/1
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	65	10842	ε. Ντούμπαί 11/3	ΠΕΛΟΨ	55	7737	α. Ιταζάι 20/2 διά Μη. "Άυρες
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΠΕΜΑ	60	4824	ιδ. «ΝΙΚΟΣ Ι» ως μετων.
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Π. ά Πέρ 10/1	ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	α. Κοτονό 21/2 διά Ντουάλα
ΟΓΑ Κ.	66	3024	α. Βαρκελώνη 25/2 διά Σκίκνια	ΠΕΝΤΕΑΝ (μ.)	72	57802	δ. Κωνίπολην 10/3 διά Κωνίπολην
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ	63	10617	δ. Κωνίπολην 14/3 διά Βάρνα	ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	όργει εις Πειραιά 8/7
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	ε. Ρότερνταμ 12/3	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Ν. "Υόρκην 4/3
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Σήνης 16/3	ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	όργει εις Πειραιά 18/9
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Αμβέρσαν 8/3 διά Πειραιά	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	ε. Ούλαν 14/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	όργει εις Πειραιά όποι 14/8	ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Σουδίμπα 22/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Πειραιά 15/3	ΠΕΡΙΛ ΜΠΑΙΓ'	71	9623	α. Ν. "Ορλέανη 10/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΡΑΜΣ	69	15688	ε. Ν. Όρλεανην 8/3	ΠΕΡΙΣΣΥΣ (δ.)	75	76005	α. Δ. "Αντζελες 3/3 διά ΕΛ Συγκούντο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΓΝΗΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	α. Ρουέν 9/3 διά Ντακάρ	ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	α. Ν. Όρλεανην 4/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΙΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Σίδνευ 14/3	ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	όργει εις Πειραιά 8/2/81
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ε. Σεμπρόύκε 14/3	ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Ντούμπαί 11/3
ΟΛΥΜΠΗ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Βατιμπράν 11/3 διά Τζένταν	ΠΕΤΡΑΔΙ	72	9350	δ. Π. Σαΐδ 10/3 διά "Αμβούργον
ΟΛΥΜΠΗΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	ε. Πειραιά 22/2
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	ε. Μαρόύτο 25/2	ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	εις μεταφοράς Τζέντας
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	ε. Σφάλ 17/2	ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	εις Τζέντα ιπουσηκή
ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	όργει εις Πειραιά όποι 6/3/78	ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	α. Πειραιά 15/3 διά Μέγαρα
ΟΜΕΡ	58	2556	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Πειραιά 14/3
ΟΝΗΣΙΔΑΣ	63	24992	α. Πειραιά 10/3 διά Βόλον	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 6/12
ΟΡΑΙ'ΟΝ	63	14595	α. Γκάλεστον 21/2	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Τζένταν 6/3 διά Ρ. Τανούρα
ΟΡΑΙ'ΟΝ	65	3034	α. Μπιζέρα 28/2 διά Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 5/3
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Αννάπολης Άνκορ, 15/3	ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	εις μεταφοράς Τζέντας
ΟΡΥ (δ.)	59	12868	α. Γενόβα 11/3 διά Γιβραλτάρ	ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	ε. Τζέντα 7/1
ΟΣΕΑΝ	62	10530	ιδ. "ΟΚΕΑΝΙΑ" σημ. Παναμά	ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 15/3
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	εις Παλέρμο 1/12 (έπισκευαι)	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Τζένταν 7/3
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	79	14884	ξεωθι Καράτοι 16/3	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Σαΐδ 15/3
ΟΣΕΑΝ ΚΙΡΚ	58	8808	εις Σαρδά όποι 5/3 (έπισκευαι)	ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	υπό παραλογήν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Βιζαπανάνα 13/3	ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΑΙΓΑΙΤ	57	8776	δ. Κωνίπολην 19/2 διά Γαλάτοι
ΟΣΕΑΝ ΡΕΤ'ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Μόντρεαλ	ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	δ. Κωνίπολην 6/3 διά Κωνιστάντζον
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛΑ	80	15359	α. Τζένταν 26/1 διά Κίνα	ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Ν. "Ορλέανη 10/2
ΟΣΕΑΝ ΣΩΒΕΡΕΙΝ	66	11153	ε. Τζένταν 10/3	ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	ξεωθι Ντώρμπαν 18/2
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	ε. Πειραιά 21/3	ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Αμβέρσαν 9/3 διά Λάγος
ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΥΖ	60	7504	α. Λομπίτο 13/2	ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Σαβαντόρ 10/3 διά Κορθαγένη
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	όργει εις Ίτεά όποι 16/10/79
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΠΗΝΕΑΟΠΗ	62	6299	όργει εις Αστακό όποι 30/1
ΟΥΤ'ΙΝΣΤΟΝ	70	15579	α. Μόρεχεντ Σίτυ 9/2 διά Μεξικό	ΠΗΝΕΑΟΠΗ	68	3035	ε. Λισσαβώνα 13/3
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Ν. "Υόρκης 1/3 διά Ισπανία	ΠΗΝΕΑΟΠΗ Β.	56	6642	ε. Πειραιά 22/1
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	όργει εις Αλιβέρι όποι 3/2	ΠΗΝΕΑΟΠΗ ΙΙ	56	6198	δ. Κωνίπολην 27/1
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Ρουέν 9/3 διά Τυνιδά	ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	α. Αύγουστο 3/3 διά Κούβα
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	ε. Γκρέτη Μπίτερ Λεϊκ 10/3	ΠΕΙΡΟΣ	63	1702	α. Βενετία 14/3 διά Μιζουράτα
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΑΣ	59	10361	α. Αμβέρσαν 10/3 διά Ρ. Τανέριο	ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	α. Οζάκα 6/3
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	ε. Κολόμπο 5/3	ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά "Ακαμπά
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ.	77	9736	α. Θέρωνταν διά 15/3	ΠΙΝΔΟΣ (μ.)	64	37792	α. Σιγκαπούρην 19/2 διά Σεμπαράκη
ΠΑΙΑΝ	60	9317	α. Ρεσόφερ 5/3	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Σουδίμπα 10/3
ΠΑΪΓΑΛΟΤ	70	2605	ε. Λισσαβώνα 22/2	ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ε. Λομπίτο 15/10
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	ε. Τζένταν 13/3	ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. Τάραντα 9/2
ΠΑΛΑΜΗΔΗ	61	9922	α. Κίνενταντολ 5/3 διά Πειραιά	ΠΛΑΤΟΡΕΣ (δ.)	69	93547	δ. Ντούμπαί 1/3 διά Ινδία
ΠΑΛΑΜ Β. (δ.)	58	21489	α. Φός 13/3 διά "Αντόντ	ΠΛΕΙΑΣ	64	6341	ε. Αλεξανδρειαν 23/2
ΠΑΛΑΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5149	α. Μομπάσο 9/3	ΠΛΟΤΙΝΟΣ	65	10579	όργει εις Κεφαλονιά 23/12
ΠΑΛΑΜΕΑ	60	10778	α. Σάντος 14/3 διά Μη. "Άυρες	ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	3291	δ. Παναμά 24/2
ΠΑΛΑΜΙΣ	58	7695	δ. Φλώσικ 17/3	ΠΟΛΑ ΝΥΟ	66	10233	α. Γιουροπόρτ 1/3 διά Βέντοπιλς
ΠΑΛΑΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	ε. Μονράβια 7/1	ΠΟΛΑΝΑ	60	8414	α. Μπίτερα 25/2
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.	62	10163	ε. Λισσαβώνα 11/3	ΠΟΛΥΒΟΥΣ (δ.)	55	10374	α. Ντώρμπαν 24/12 διά Καράτοι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δ. Μπρουνιστούτος 25/1	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	δ. Τζένταν 12/3
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΕΛΟΥΣΑ	68	4400	α. Κολόμπο 10/3 διά Τοταγκόκ	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	όργει εις Πειραιά όποι 17/12
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΕΛΟΥΣΑ	63	10318	δ. Σάδι 28/1	ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	α. Π. Έλιζαρτε 14/2
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ	56	10523	όργει εις Πειραιά 17/10	ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	ε. Πειραιά 18/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΑΣ	70	11525	α. Συγκαπούρην 13/2 διά Αύστρολιαν	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	όργει εις Πειραιά 15/4/75
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ζ.	68	8718	ε. Λάγος 14/3	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Π. "Αρθουρ 4/2 διά Φρημάντα
ΠΑΝΔΩΡΑ	64	9371	ε. Ρενιόν 13/3	ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	10973	α. Αμβέρσαν 19/12 διά Τρίπολιν	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	δ. Παναμά 5/2 διά Κίνα
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	α. Αλεξανδρειαν 11/3	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	ε. Πειραιά 5/3
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	64	33642	ε. Αλεξανδρειαν 22/1	ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	εις Πειραιά όποι 10/11
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	α. Γκλάντστον 22/1	ΠΟΝΗΙ	67	11002	ε. Μη. "Άυρες 10/3
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	όργει εις Πειραιά 18/2	ΠΟΡΟΣ ΑΓΓΑΙΤ	77	10558	α. Καντί 2/3 διά ΕΛ Γκουαράς
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ	70	3992	α. Γλασκώβην 8/3
ΠΑΟΛΙΝΟ	54	1020	α. Λονδίνον 7/3	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ε. Πειραιά 14/2
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	όργει εις Πειραιά	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	ε. Μαπούτο 26/2
ΠΑΠΑΚΟΣΤΑΣ	58	9603	δ. Γιβραλτάρ 25/2	ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	όποια παραλαβήν
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Ρουέν 15/3	ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	61	9404	α. Αμβούργον 6/3 διά Τζένταν
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ε. Πειραιά 18/2	ΠΟΥΝΕΤΕΣ	58	11048	α. Πειραιά 12/3 διά Χαλκίδα
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	α. Κουβέιτ 6/3	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	6650	ε. Πειραιά 24/2
ΠΑΠΑΦΟΤΗΣ	73	16640	ε. Πειραιά 13/2	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	εις Πέραμα (έπισκευαι) 16/3
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Ρουέν 16/3	ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	δ. Π. Σαΐδ 17/2 διά Μεσογείου
ΠΑΡΑΛΟΣ (δ.)	64	30735	ε. Μάλτα 5/3	ΠΡΟΣΠΟΘΕΙΑ	70	9865	όργει εις Ντούμπα όποι 1/1
ΠΑΡΑΡΑ	62	9636	α. Π. Πλάμας 12/2	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	ε. Βερακρύν 2/2
ΠΑΡΓΑ	59	10065	εις Πειραιά	ΠΡΟΤΕΥΣ	68	34640	όργει εις Πειραιά όποι 18/4
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	προσφέρειν εις Τριπολ. Λιβύης	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	62	37419	ε. Αμβέρσαν 2/3 (ΕΠΩΔ.)
ΠΑΡΘΕΝΟΝ	56	1990	ε. Πειραιά 7/2	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	ε. Ρίταρντη Μπαι 12/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	62	9455	α. Μαπούτο 7/3	ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	α. Αγνώστα 2/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	ε. Φιλαδέλφεια 11/3	ΠΥΘΙΑ	72	10351	μετων. ΣΤΑΡ ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ
ΠΑΡΟΣ	60	12762	ε. Τακοράντη 24/2	ΠΥΘΕΣ	63	22021	ε. Σιμονούσκι 27/2
ΠΑΡΟΥ	65	8883	α. Πειραιά 9/3 διά Συρία	ΠΥΛΟΣ	81	13800	δ. Σιδνέυ 11/3

ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	άργει εις Ίτέα όποι 27/1		73	9948	ε. Ήστ Λόντον 15/3
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	ε. Σεβίλη 11/3 (ΕΠΩΔ.)		78	11272	α. Λιοσιάδωνα 2/3 διά Μαρακάιμπο
ΡΙΟ ΔΙΝΤΟ	64	19985	α. Σάντον 14/3 διά Παρανάγουα		56	6660	δ. Π. Σάδι 11/12
ΡΙΟ ΜΑΝΕΖ	68	24198	ε. Τάραντα 16/3		77	11272	δ. Ν. Ύόρκη 14/3 διά Βενεζουέλα
ΡΙΟΝΤΕ ΖΑΝΕΙΓΡΟ	57	4931	δ. Π. Σάδι 5/2		78	11272	δ. Παναμά 7/3
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	δ. Μάλτα 20/2		75	8981	δ. Παναμά 12/3
ΡΙΟΝ (δ.)	63	26376	δ. Χάμπτον ρόδος 13/3 διά 'Αρουραία		69	9305	ε. Σάντος 11/3
ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	71	1552	ε. 'Αλεξανδρεία 15/3		60	10631	ε. Πειραιά 2/3
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	δ. Π. Σάδι 9/3		58	7686	δ. Π. Σάδι 8/3
ΡΟΔΟΣ	67	3370	δ. Γιβραλτάρ 6/3 διά Καζαμπλάνκα		65	1409	α. Αμβούργον 1/2 διά Λιβύη
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Σιγκαπούρην 6/2 διά Μεξικό		59	2870	δ. Κωνιπολίν 7/3
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Σιγκαπούρην 25/2 διά Τζακάρτα		72	16018	ε. Τόμπη 2/3
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	δ. Σουεζ 2/3 διά Ερυθρών Θά.		66	10663	ε. Λ. Πόλμας 14/3
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Λ. 'Αντζελες 26/2		81	10990	υπό παραλαβήν
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. 'Αμβούργον 4/3 διά Ρ. 'Ιανέριο		70	9077	α. Π. Λιμόν 15/2 διά 'Αλμιρέτ
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	α. Σεμπετίμπα 7/2 διά Κόρμπ		53	3899	άργει εις Χακίδε 26/5/79
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	ε. Πειραιά 15/3		61	22018	ε. Κοδι 11/3
ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	69	2995	α. Κορούνα 2/2		71	9085	δ. Γιβραλτάρ 13/3 διά Νιγηρία
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	ήπ. παραλαβήν		60	21230	α. Βοστώνη 9/3 διά 'Αρουραία
ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	α. Γιουκαρίου 20/2 διά Σιγκαπούρην		63	1280	ε. Άλγος 9/3
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Σετουμπάλ 22/2		67	48058	δ. Κωνιπολίν 6/3 διά 'Ελλάδα
ΡΟΥΑΓΙΑΝ ΣΗ	68	4207	δ. Σουεζ 2/2 διά Περσικόν		69	9057	α. Ρεσίφε 1/3 (ΕΠΩΔ.)
ΡΟΥΑΓΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	69	4212	εις Μαντράς 10/12		58	12492	ε. Πειραιά 25/2
ΡΟΥΑΓΙΑΝ ΣΤΑΡ	64	4464	δ. Γιβραλτάρ 6/3 διά Βαλπαραΐζο		57	1368	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	εξεύθ. 'Οδησσού 24/2		58	4414	α. Μασσαλία 5/1 διά Λαττάκια
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	δ. Ρότερνταν 16/3		77	19166	εις Μπαντάρ Χομειν 18/10
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	άργει εις Χαλκίδα		70	21777	γ. Γκέντ (Γάνδη) 6/3
ΣΑΓΙ'ΖΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	7606	ε. 'Αλεξανδρεία 15/3		57	1094	εις Βούβαν 3/3
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	δ. Σουεζ 2/2 διά Περσικόν		58	8640	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Βούβαν
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	εις Μαντράς 10/12		64	17487	α. Χάμπτον ρόδος 21/2 διά Ταιβάν
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Χουέλμπα		62	8771	α. 'Αλεξανδρεία 8/12
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	εις Βούβαν 21/8		63	2211	α. Λάγος 27/1
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	δ. Γιβραλτάρ 25/12		66	8534	α. Μπορντώ 7/3 διά Ιταλία
ΣΑΙΝΤ ΤΣΩΝ	71	9767	ε. Ματσού 2/3		67	2439	α. Τζένταν 13/3 διά Γκιζάν
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	δ. Κολόμπο 23/2		68	11659	α. Νιουπόρτ 6/3 διά Ν. Ύόρκην
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	α. Κ. Τάουν 2/3 διά Ρίτσαρντς Μπαίη		63	5404	δ. Μπρούνσμπουτελ 24/2 διά Κούβα
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	όργει εις Πειραιά 20/8		61	20433	ε. Λονδίνο 17/3
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. Αμβούργον 27/2 διά Τρίπολη		63	4803	δ. Κυνίπολην 10/3 διά Μπουργκάς
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'ΙΤ	71	4995	δ. Γιβραλτάρ 14/3		68	7701	α. Αντόφαγκος 20/12 διά Καλάδο
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Κοτούνο 2/3 διά Ντουάλα		56	10271	α. Κακινάντα 13/3 (ΕΠΩΔ.)
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΗ	69	6054	δ. Ρότερνταν 24/2 διά Γουόρρη		58	10635	ο. Κολόμπο 20/2
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Ν. Ύόρκην 9/3 διά 'Ισπανίαν		68	13894	ε. Τζένταν 1/3
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	ε. Τάραντα 14/3		53	2605	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ε. Φος 15/3		71	15696	δ. Κυνίπολην 10/3
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Λάγος 1/3 διά Ντουάλα		78	15364	ε. Γκέντ (Γάνδη) 14/3
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ'	71	6189	α. Αμβέρσαν 11/3 διά Γουόρρη		77	16432	δ. Κυνίπολην 5/3 διά 'Οδησσον
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Βουλώνη 4/3		65	7751	ε. 'Αντεν 10/3
ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Κυνίπολην 17/2 διά Νοβορωσίκ		65	42810	άργει εις Πειραιά διά 14/11
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	δ. Μπρούνσμπουτελ 13/2		58	11492	άργει εις Πειραιά διά 23/12
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ε. Μπλάφ 9/3		70	8174	α. Θεσσαλία 13/3 διά Φλώσιγκ (ΕΠΩΔ.)
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑ'Υ'	54	8517	α. 'Αλεξανδρεία 17/2		67	15841	α. Σουδάμιτα 8/3 διά Ντουάλα
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	α. Θεσσαλονίκη 20/2		64	10595	ε. Π. Χάρκουρτ 24/2
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	δ. Π. Αρένας 4/3 διά Ντουάλα		65	31296	ε. Μεθίλη ρόδος 25/2
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	α. Θεσσαλονίκη 16/2		72	103291	άργει εις Πειραιά διά 20/1/81
ΣΑΜΠΙΛΑΕ (δ.)	65	2916	δ. Γιβραλτάρ 28/2		64	4975	ε. 'Αρχρούς 10/3 διά Ουντεβάλα
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	ε. Πειραιά 24/2		63	10736	ε. Λάδος 4/3
ΣΑΜΠΛΑ (δ.)	57	13247	α. Ταρμασίνα 10/3		75	18701	α. Βανκούβερ 14/3
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	δ. Χόκη Κόκη 5/3 διά Γιαβάτο		64	41260	άργει εις Πειραιά διά 6/5
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	δ. Σκώ 11/3 διά Ροστόκ		50	3135	άργει εις Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	72	11505	α. Ντόρμπιταν 21/2 διά Κορέα		68	22118	α. Λ. Πόλμας 13/3 διά 'Οδησσον
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Λ. 'Αντζελες 24/2 διά Σαγκάνην		56	8878	άργει εις Πειραιά 5/10
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	α. Αυστερράταν 16/3 διά Στοκχόλμη		72	30315	δ. Παναμά 16/2 διά Γένοβα
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ε. Πειραιά 27/10				
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	15338	ε. Γιοκοχάμα 2/2				
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	ε. Σιγκαπούρην 9/2				
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	ε. Νταμάρ 22/2				
ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΜΠΑΙ'Υ	74	11452	α. Ντόρμπιταν 28/2				
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	61	11034	δ. Μπρούνσμπουτελ 22/2				
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. 'Αμβούργον 14/3 διά Ραγκούν				
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	ε. Σουεζ 24/1				
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Κίγκοτον 14/3 διά Σ. Τζών				
ΣΑΝΤΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Σ. Τζών 7/3 διά Λά Κουούρια				
ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	α. Π. όφ. Σπαινη 13/3				
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	ε. Χαλίφας 12/3				
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ	70	26553	α. 'Αλεξανδρεία 14/3				
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	ήπ. παραλαβήν				
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ε. Π. Όρλεαντ 5/3				
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	δ. Π. Σάδι 11/3 διά Ρότερνταν				
ΣΑΝΤΟ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Σάντο Τόμας ντε Καστίλα 26/2				
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	δ. Π. Σάδι 8/3				
ΣΑΝΤΟΣ	58	9017	ε. Ριο 'Ιανέριο 7/3				
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	α. Μη. 'Αυρες 10/3 διά Ν. Ύόρκην				
ΣΑΣΕΣΣΟΡ	58	11946	α. Σπέτζια 4/1 διά Γιβραλτάρ				
ΣΑΥΟΘΓΟΥ'ΝΤ	63	15981	α. Ν. Ύόρκην 22/2				
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. 'Αντεν 12/3 διά 'Οδησσον				
ΣΑΠΦΩ	63	17876	ε. Έλλιζμπεθ 14/3				
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ε. 'Αλγκεβρας 5/3				
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. 'Αλγκεβρας 5/3 διά Αμπιτζαν				
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	δ. Γιβραλτάρ 6/3 διά Βαλπαραΐζο				
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	57	9001	ε. Ασύριας 20/9/77				
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	ε. Καζαμπλάνκα 1/3				
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	ε. Ρουέν 2/3 διά Νόντορ				
ΣΕΛΛΑΣ	63	10947	δ. Ντόρμπιταν 4/2				
ΣΕΛΕΣΤΙΑΔΑ	62	6172	α. Χάμπτον ρόδος 5/3 διά Μεσόγειον				
ΣΕΜΕΛΑΗ	63	10076	ε. Τραγκούαρδαν 27/2				
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	εις Πειραιά 26/12 (έποκευα)				
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Πασάνγιες 5/3 διά Σκικντα				
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Ντάρμπι 4/3				
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	δ. Κυνίπολην 4/3				
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	δ. Σάδι 15/3				
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Νταμάρ 23/2				
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	α. 'Αμβροσαν 24/2 διά Κάμπορ				
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	10075	δ. Σιγκαπούρην 8/3 διά Λάγος				
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡΥ	60	7746	δ. Κυνίπολην 7/2				
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	α. Σάντος 11/3 διά 'Ηστ Λόντον				
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ε. Λομπτίο 14/2				
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	δ. Κυνίπολην 28/2 διά Κωνσταντίναν				
ΣΗ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	59	10075	δ. Παναμά 25/2				
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	δ. Κυνίπολην 26/2 διά Νοβορωσίκ				
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΕΡ	64	1906	δ. Αγύουστα 9/3				
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΓΚΕΡ	71	13631	δ. Π. Σάδι 16/3				
ΣΗ ΤΑ'ΙΝΤ	71	9810	δ. Παναμά 12/3				
ΣΗΓΚΛΑ	65	9572	δ. Λάγος 1952				
ΣΗΓΟΥ'ΝΤ	57	2926	ε. Καράτον 16/3				
ΣΗΝΙΚ (μ.)	65	33287	δ. Παναμά 26/2				
ΣΗΝΗΠΗΤ							

ΤΑΞΙΔΙΑ	61	10532	εις Πέραμα (έπισκευαι) 16/3		ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	α. Γκάρστον 16/3 δι' ΈΑ Τζαζίρ
ΤΑΞΙΔΙΑ	71	9078	α. Λάγος 25/2		ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	εις Μπάραν 9/10/80 (άποκλεισμένο)
ΤΑΞΙΔΙΑ Γ.	58	4236	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΤΑΡΑ	61	3943	δ. Π. Σάδι 18/12		ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	α. Κολόμπο 3/3 δι' Αγιτζάν
ΤΑΡΕΚ	53	4097	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Παναμά 11/2 διά Κίνα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Κ. Τάουν 7/3		ΦΑΙΡΤΟΥΓ'ΙΝΤ	64	16299	α. Βαλτιμόρην 11/3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	δ. Γιβραλτάρ 7/3		ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Καράτοι 5/3 διά Σιγκαπούρην
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕΙΝ	73	19420	α. Λισσαρώνα 13/3		ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	α. Γκάλιεστον 16/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	ε. Κολούμπια ρίβερ 17/2		ΦΑΜΙΛΛΥ Α'ΙΒΟΡΥ	77	9477	ε. Σάντος 10/9
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Άγ. Φραγκίσκον 12/3		ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	α. Μπλέφαρος 13/3
ΤΑΣΙΑ	62	14150	ε. Ρουέν 15/3		ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	δ. Γιβραλτάρ 5/3 διά Βηρυτόν
ΤΑΣΙΟΣ Κ.	60	3726	δ. Κωνιπολίν 6/3		ΦΑΜΙΛΛΥ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10046	α. Αμέρεραν 10/3 διά Τριπόλη
ΤΑΤΑ'	65	1911	δ. Κωνιπολίν 15/2 δι' Όδησσον		ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΑΤΑ	62	9890	ε. Νουάρκ 11/3
ΤΑΤΑ'Ι ΚΟΥΗΝ	66	1677	α. Σκελεφτά 13/3 διά Κρότον		ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	α. Πενάγκ 3/3 διά Μπαγκόκ
ΤΑΤΑ'Ι ΣΗ	67	1926	ε. Γέκφελ 11/3		ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Δουνκέρκην 18/3
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Αϊβύργον 16/3 διά Φλώσιγκ		ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνί πόλ 30/5/77
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Χιούστον 27/2		ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Μόντρεαλ 28/2
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344	δ. Γιβραλτάρ 10/3 διά Τεργέστην		ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	α. Βαρκελώνη 6/3 διά Τρίπολη
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Σαρρών 13/3 διά Τζέντον		ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Ντάρμπαν 26/2 διά Ρότερνταμ
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	ε. Φιλαδέλφειαν 15/3		ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	δρυγεί εις Πειραιά πόλ 10/6/78
ΤΕΛΑΜΩΝ	62	4856	όργει εις Χαλκίδα		ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Μπρεμέχφεν 16/2
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ε. Π. ντέ Μπούκ 16/3		ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ξένιθι Κοσιν 27/2
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	α. Λαύριον 8/1		ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Σούλιοι Βόε 8/3 δι' ΗΠΑ
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	δ. Σκύ 7/2 διά Λενίγκραντ		ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	ε. Γένοβα 14/12
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΤΖ'	72	9081	ε. Θέουτα 5/2 δι' Αθήνα		ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	64	13516	α. Βανκούμερ 26/2
ΤΖΕΙ'ΝΤ	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 21/1		ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	α. Χάιφα 16/3 διά Ν. Καρβάλη
ΤΖΕΙ'ΝΤ II	80	9100	α. Αϊβέρραν 26/2 διά Μιζουράτα		ΦΙΛΙΟΥ ΑΥΓΕΡΗΝ	59	7801	αργει εις Πειραιά πόλ 22/9
ΤΖΕΙ'ΝΤ III	80	9100	α. Πειραιά 10/2 διά Μιζουράτα		ΦΙΛΟΘΕΗΝ	61	9789	α. Ντόχα 25/2 διά Νταμάρι
ΤΖΕΑ	62	9571	α. Αρχούς 12/2 δι' Αϊβέρρυν		ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Μομπάσα 8/3
ΤΖΕΑΕΠΙ	67	9173	α. Βακτηνόρη 24/2 διά Τζενίου		ΦΙΦΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	δ. Παναμά 10/3 διά Λ. Αντζελες
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Ντόρντρεχτ 17/3		ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥΙΓΑΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Π. Σοίδ 11/3
ΤΖΕΝΗΣ	67	9171	ε. Ν. Ορέδρουν 2/3		ΦΙΛΑΓΚ ΕΣΠΡΕΣ	69	9992	ύπο παραλοβήν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	α. Μιζέρτα 1/3		ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΛΑΤΕΡ	56	13408	ε. Αλεξανδρειαν 8/3
ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ	68	3783	δ. Π. Σάδι 11/3 διά Τάραντα		ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	72	7201	α. Σπαλάτον 14/3 δι' Αλεξανδρειαν
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Κωνιπολίν 8/3 δι' Ιταλία		ΦΙΛΑΜΙΝΤΚΟ	63	4647	δ. Παναμά 6/3 διά Λάγος
ΤΖΙΝΙ	61	11125	δ. Έλιονες 26/2		ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Γιβραλτάρ 15/3 διά Νοβορωσιακην
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	δ. Γιβραλτάρ 12/1 δι' ΈΑ Τζαζίρ		ΦΙΛΟΥΡ	58	2874	εις Κάντια 8/8/79
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ II	68	16258	δ. Γιβραλτάρ 28/12		ΦΙΛΟΡΑ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρλεανην 9/3 διά Κιούστον
ΤΖΩΑΝΝΑ	77	19253	ε. Αγ. Βίκεντον 6/3		ΦΙΛΟΡΑ Κ.	60	9685	δ. Μπρούναμπούτελ 11/2
ΤΖΩΑΝΝΑ	69	15869	α. Γκήλογκ 24/2 διά Τανζανία		ΦΙΛΟΡΑ Ν.	73	17519	ε. Σάντος 13/3
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	68	14569	δ. Σκώ 10/3		ΦΙΛΟΡΑ II	60	5044	α. Λάγος 5/3
ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	α. Ανυούστα 3/3 διά Γιβραλτάρ		ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	α. Μανόύτο 16/2 διά Ντουμπάνη
ΤΖΩΝ ΖΡΕΓΟΣ	77	16278	δ. Κωνιπολίν 2/1		ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	όργει εις Πειραιά 24/3/81
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Βαλαρού 9/3		ΦΟΙΝΙΕ	69	11489	ε. Πειραιά 22/2
ΤΖΩΝ Κ.	72	5303	δ. Δρέπανον 27/2 διά Λάγος		ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	εις Πέραμα 16/3 (έπισκευαι)
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	δ. Παναμά 3/3 διά Καμέλεο		ΦΟΡΕΣ	60	4485	μετων. «WHITE LADY»
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Φιλαδέλφειαν 7/3 διά Κόπτε		ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙ'Σ	63	16141	α. Π. Κάιζερ 7/3 διά Κοναδά
ΤΖΩΝ Π.	68	4716	εις Λονδίνο 14/3		ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.	72	10219	α. Καράτοι 15/3 δι' ΗΠΑ
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	α. Αϊβέρραν 13/2 διά Τριπ. Λιβύης		ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ.	70	11825	ε. Ρότερνταν 16/3
ΤΖΩΝΗ	65	19750	όργει εις Μανφρεντόνια όπα 21/9/79		ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Ρεύνιον 12/3 διά Ντώρμπαν
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	εις Σουεζ 9/3		ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΪ'	66	2999	εις Μπάραν 28/8/80 (άποκλεισμένο)
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	ε. Ρόττερνταν 15/3		ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	α. Ντώρμπαν 16/3 διά Κ. Τάουν
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	α. Φιλαδέλφειαν 24/2 διά Ντέρνα		ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	υπο παρακαρήν
ΤΖΩΡΤΖΑ	75	14786	ε. Γκήλογκ 10/3		ΦΟΡΤΟΝΑ Ι.	66	1444	ίδε «ΦΙΓΚΟ Χ.» σημ. Παναμά
ΤΖΩΡΤΖΑ	77	11348	δ. Γιβραλτάρ 14/3		ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ.	59	8665	α. Κωνιπολίν 24/1 διά Τεργέστην
ΤΗΟΥΣ	73	3717	α. Αϊβέρραν 2/12		ΦΡΑΝΚΥ.	63	5417	α. Μίνα Καμπούς 3/1
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	ε. Κορούνα 12/3		ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	α. Ρεύνιον 12/3 διά Ντώρμπαν
ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Μπαχρέν 13/3 διά Κουβέτη		ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΝΒ.	79	9418	εις Μπάραν 28/8/80 (άποκλεισμένο)
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	ε. Πειραιά 12/3		ΦΡΗΠΟΡΤ.	73	29709	α. Ντώρμπαν 16/3 διά Κ. Τάουν
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	όργει εις Πειραιά 13/9		ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	υπο παρακαρήν
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Ντάκαρ 2/3 διά Καζαμπλάνκα		ΦΡΙΟ ΝΤΟΦΙΝ	69	1581	ίδε «ΦΙΓΚΟ Χ.» σημ. Παναμά
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	ε. Σιγκαπούρη 9/3		ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Λ. Πάλμας 11/3 διά Λάγος
ΤΟΛΜΗ	71	4979	α. Λ. Πόλεις 6/3 διά Λάγος		ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Σινκαπούρην 12/2
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	όργει εις Πειραιά όπα 14/5		ΦΡΟΣΟ Κ.	70	9069	α. Μπλάνκα 3/3 διά Ρωσία
ΤΟΝΙ	62	6246	δ. Γιβραλτάρ 11/3		ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	δ. Πλανάδα 27/2
ΤΟΕΟΝ	77	15981	α. Βανκούμερ 6/3		ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Τομπάτα 10/2
ΤΟΕΟΤΗΣ	74	19166	δ. Τένταν 2/12		ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	76	33107	ε. Αυβούργον 14/3
ΤΟΡΝΗ ΤΣΕΣΙ	60	9838	α. Κ. Τάουν 25/2 διά Γαλλία					
ΤΟΡΝΑΝΤΟ Π.	69	41678	όργει εις Αρροστού όπα 10/1					
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά Αρρούμπα					
ΤΟΥΔΑΙ Β. (δ.)	62	22272	α. Κορούνα 12/3 διά Ν. Ορέλεανην					
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	ε. Μίλφ Χάρερ 15/3					
ΤΡΑΓΙΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	δ. Γιβραλτάρ 12/3 διά Χάμπτον ρόδες					
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	όπωρην 15/2 διά Κ. Τάουν					
ΤΡΑΝΣ ΦΑΛΩΡΑ	64	6063	δ. Μπρούναμπούτελ 2/2 διά Λουάντα					
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΟΛΙΑΟ	57	9045	δ. Λουάντα 21/1					
ΤΡΑΝΣ, ΣΕΥ'ΥΔΟΡ	59	3865	ε. Θέουτα 14/2 διά Λάγος					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΠΓΚΡΗΣ	59	16786	δ. Γιβραλτάρ 8/3 διά Τζένταν					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ (δ.)	67	58527	α. Χάμπτον ρόδες 8/3 δι' Ελλάδα					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ.	66	25327	α. Φιλαδέλφειαν 25/2 διά Π. Λά Κρούς					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Μπουντιόρη 15/2 διά Κ. Τάουν					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	δ. Κωνιπολίν 11/3					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	α. Ιντσόν 20/2 δι' ΉΠΑ					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Κορούνα 25/2					
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	ε. Ρ. Ιανέριο 14/3					
ΤΡΕΙ'ΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ.	64	17295	α. Ντάκαρ 2/3					
ΤΡΕΙ'ΝΤΝΤΟΥΝΤ	81	16500	ε. Τζέμποτι 28/2					
ΤΡΙΑ	57	8476	α. Λανδίνον 16/3 διά Λάγος					
ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ.	67	3642	α. Μη. Αμπάν 11/3 διά Καράτοι					
ΤΡΙΒΕΛΑΣ	73	11644	ε. Βρέμην 23/3					
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	α. Αϊβέρραν 4/3 διά Ρόττερνταν					
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	ε. Τζένταν 4/3 διά Σαρζά					
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	66	3048	ε. Μπορντώ 7/3					
ΤΡΟΙ'ΑΝ	65	18451	δ. Γιβραλτάρ 18/2 δι' ΈΑ Τζαζίρ					
ΤΡΟΙ'ΑΝΕΜΠΕΑΣ	53	4584	ε. Αγ. Δομινικού 1/2					
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	60	9255	ε. Λομπίτο 12/2					
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	66	45255	ε. Πειραιά 10/3					
ΤΡΟΥΤΕΝΠΛΕΣ	69	1580	δ. Τένταν 4/3					</

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

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

Τά ύπο ξένας σημαίας



ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (κ.δ.)	69	90890	είς Ράς 'Αλ Καιμάχ 23/2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	α. Βάλιδες Μποϊ 12/2 διά Ματαντί
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	ε. Σερδάγκα Μπαι 5/3
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	α. Πειραιά 10/3 διά Ριγιέκα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	είς Πειραιά 12/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	δ. Σουέζ 2/3
ΑΓΡΙΑΙΑ (π.)	57	9144	ε. Μόμπιλ 1/3
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	α. Ραβέννα 12/8
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	α. Βαλιτιώρη 2/3 διά Καζαμπλάνκα
ΑΕΛΛΑΔ (δ.)	57	20745	αργεί είς Πειραιά 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	ε. Μαντζιόλι (Μεξ.) 4/2
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ε. Βαλιτιώρη 15/3
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ε. "Αντεν 13/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)	81	18495	δ. Σουέζ 8/2 διά Μπ. 'Αμπάς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	είς Χεράνων υπό συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	ε. Μ. Αρχαντί 13/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Γιβραλτάρ 16/3 διά Ρότερνταμ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	59	8724	αργεί είς Πειραιά 2/12
ΑΘΟΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	ε. Λισσαβώνα 13/3
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Βανκούβερ 23/2
ΑΙΓΑΙΚΟΝ	71	27958	ε. Γιοκοχάμα 6/3
ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	69	6200	α. Ρεθίφι 13/3
ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΡΑΨΩΤΥ (κ.)	67	29256	ε. Οδρόσσον 14/12
ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	8914	α. "Ειλάτ 7/1 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	είς Κ. Τάουν 6/11 (έπισκεψι)

ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	α. Τούμπα 10/3 διά Νογκόγια
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	ε. Φιλαδέλφειαν 9/2 (έπισκεψι)
ΑΚΡΩΝ	72	62701	ε. Χάρτηνον ρόδος 10/3
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Λ. Αντζελές 6/3
ΑΛΑΜΕΤ' ΙΝ (π.)	62	10403	αργεί είς Πειραιά 3/11
ΑΛΑΓΚΕΙΜΠΝΤ*	66	2777	δ. Σουέζ 13/3
ΑΛΕΚ (κ.)	53	4702	α. Λ. Πλάτας 20/1
ΑΛΕΚΟΣ (π.)	57	2707	α. "Αγιού Νικόλαος 16/2
ΑΛΕΝΕΤΕΙΑ' (δ.)	70	51615	ε. Πειραιά 26/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ζ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Πένιγκτον 4/2 διά Π. "Αρθουρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. "Αντόνιον 6/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΙ (π.)	74	6042	α. Σέτε 24/2 δι' Ελ Τζαζίρ
ΑΛΙΑΤΑ (κ.)	57	2404	α. Τζένταν 4/3 διά Νιώρμπαν
ΑΛΚΑΝΑ*	66	27985	ε. Γιοκοχάμα 10/3
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	αργεί είς Πειραιά 12/6
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	α. Γκόλβεστον 10/1
ΑΛΑΜΑ Μ. (κ.)	55	3709	είς Καράτοι ρόδο 23/6/80
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	ε. Σακάι 10/3
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. Βαγγαρέι 13/3
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Σαρά 4/3 διά Καράται
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΑΝΤ	67	21457	δ. Θέραντον δίλ. 11/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	11513	α. Μ. άλ Φαχάλ 20/2
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Ρ. Ιανέριο 3/3
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Βανκούβερ 11/3
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	α. "Αν. Βικέντιον 6/3 δι' Αμβέρσαν
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Γιοκοχάμα 18/2
ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Σιγκαπούρην 13/3
ΑΝΑΡΟΣ ΧΙΛΛΑ	68	21418	δ. Παναόρι 12/3
ΑΝΑΡΟΣ ΧΡΥΣ (δ.)	74	129796	α. Γένοβα 31/1 διά Περσικόν
ΑΝΓΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Σ. Μολ. 14/3
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	αργεί είς Χαλκίδα 17/7/79
ΑΝΤΙΜΑΡΑ (κ.)	62	8587	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Μπαρέχι 24/3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Η. (κ.)	55	1501	είς Μπερμέρα ρόδο 14/1/81
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	αργεί είς Τραπάνι 3/5/89

ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. Λ. Αντζελές 1/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	α. Ριγιέκα 24/2 διά Νιέρνα
ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Α. (κ.)	54	1220	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΧΩΟΣ ΓΚΛΟΡΥ*	57	9852	α. Τζένταν 10/3
ΑΡΑΧΩΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)	56	5230	ε. Πειραιά 20/2
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523	ε. Σαβόνα 16/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Ρ. Τανούρα 23/1 διά Π. "Αρθουρ
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	δ. Γιβραλτάρ 14/3
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	ε. Βιρτού 4/3 (έπισκεψι)
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.)	57	5992	α. Σύρου 13/1 διά Τριπολίν
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ε. Μίζουράτα 10/3
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	ε. Χάλιφας 28/1
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	είς Πειραιά 12/10 (έπισκεψι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	δ. Π. Σάιδ 25/2
ΑΤΑΛΑΝΤ ΣΤΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	34000	είς Ριγιέκα υπό συμπλήρωσιν
ΑΦΑΜΙΣ (δ.π.)	65	37865	ε. Πειραιά 21/1
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΛΤΕΤΣΙ (π.)	59	4791	α. Κίγκατον 22/2
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ ΑΛΦΑ(κ.)	71	19392	α. Ράς ολ Χαρτζί 20/2
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	αργεί είς Πειραιά 7/1
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)	60	8368	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	α. Πειραιά 12/3 δι' Ιταλίαν
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	ε. Τζένταν 25/2
ΒΡΥΣΗΓ' Σ (κ.)	57	9791	

ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	α. Αμβέρσαν 2/3 διά Ν. Όρλεανην
ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	α. Δ. Πάλμας 5/1 διά Λάγος
ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	δ. Μάλτα 2/3
ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	α. Αντεν 3/3
ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	α. Κακούτα 24/2 διά Μεξικό
ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	α. Θεούτα 13/3 διά Γένοβα
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	α. Αλεξανδρείαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	άργει είς Πειραιά 14/9
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	άργει είς Πειραιά 18/2/81
ΓΑΡΜΠΗΣ (π.)	67	37699	δ. Παναόρι 10/3 δι' Ιτανία
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	α. Ν. Όρλεανην 9/2
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	α. Τακόμα 5/3
ΓΚΑΖ ΠΑΓΙΟΥΝΤΙ (δ.π.)	62	4137	α. Τερνόύζεν 12/3
ΓΚΑΖ ΠΡΑΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	4183	δ. Π. Σάιδ 11/3
ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΜΕΝΤ	62	2691	ε. Σουέζ 11/1
ΓΚΟΛΑΝΤΙΚ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Αιβούργον 20/2
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. Ρότερντρην 10/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'ΥΛΑΡ (κ.)	74	3279	ε. Ταγγέρην 26/2
ΓΟΥΒΑΝΙΔΗΣ (κ.)	68	8915	α. Παναόρι 10/3 διά Νοβρωποίακ
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	δ. Κωνιτολίν 11/3 διά Μεξικό
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	57	9433	α. Ροβέννα 23/2 διά Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ ΙΝΤ'ΙΤΡΑ	70	11329	α. Σαβόνας 6/3 διά Χούστον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΤΑΓΝΕΣ (δ.)	69	41477	αργεί είς Πειραιά 12/4/81
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40419	αργεί είς Πειραιά 31/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Σιγκαπούρην 12/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΟΣ	67	23347	α. Ν. Όρλεανην 24/2
ΓΝΕΚΟΣΙΕΙΤ'ΙΤΡΑ	68	22782	ε. Μαπούτο 10/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23347	δ. Γιβραλτάρ 8/3 διά Μεξικό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Χιούστον 7/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Λ. Πολμάς 15/3 δι' Αργεντινή
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	70	56799	α. Φός 9/3 διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΑΒ (δ.)	72	114710	ε. Σημείωμα Τέρμ. 13/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	αργεί είς Πειραιά 20/2/81
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Πειραιά 23/2 (έπισκεψι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	αργεί είς Πειραιά 11/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ε. Κάμπος Μπρά 5/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ (δ.)	72	102326	αργεί είς Πειραιά 2014
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	61	18202	ε. Πειραιά 8/3
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	αργεί είς Χαλκίδη 29/2/79
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	α. Λαυρίν 28/2 διά Κούβα
ΔΑΦΝΑ (κ.)	63	11575	ε. Νιωρμπαν 9/3
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63		

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η.)	55	1599	ε. Μπέρα 16/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	57	3826	σ' Κοιταζόδολος 8/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	63	16984	α. Αύγουστα 27/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΦΟΣ (δ.η.)	54	10905	δρυς εις Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ Σ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	54	10993	α. Μάντρα την Ντού 10/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	81	18000	α. Γιουροπόρτ 13/3
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	66	3168	α. Ρουέν 6/3 διά Ντοκάρ
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΓΙΑ π.	56	4068	ύπο παραλόβην
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	δ. Σουεζ 24/2
ΚΑΤΩΣ (κ.)	53	2806	ε. Α'μπέραν 15/3
ΚΑΣΑΝΔΡΑ	59	9493	εις Μανίκα
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (η.)	81	3900	δ. Γιβραλτάρ 11/3 διά Θεσσαλονίκη
ΚΑΣΤΑ Λ. ΑΦΑ (κ.)	72	18774	εις Ιωαννίδα υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8671	ε. Ναγκόνια 9/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	α. Ρεσίφε 14/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	ε. Γκάλερτον 5/3
ΚΑΤΙΝΑ	59	4537	εις Ντουμπάι 10/3
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η.)	61	13308	ε. Φλώρινα 22/2
ΚΛΕΙΩ Κ. (η.)	62	6039	δ. Γιβραλτάρ 25/2
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	64	37348	α. Μπ. Μητρά 19/2
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	δ. Σουεζ 2/2
ΚΟΖΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	όργει εις Πειραιά 8/2/79
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Γκιούπτόρν 14/3
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	υπό παρακλήν
ΚΡΙΣΤΟΠΟΛΑ (κ.)	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΩΝΑ*	70	16043	α. Λίνκολν 21/3 διά Ρωδίαν
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	όργει εις Ίτεα 12/12
ΚΥΝΟΙΑ*	69	11315	α. "Ηατ Λοντόν 10/3 διά Ιστανία
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	προσήρχεν Ταρτούφ 3/2
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	δ. Παναύλι 6/3 διά Πέρού
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΒ (δ.)	53	12320	όργει εις Πειραιά 1/3/74
ΛΑΚΟΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Σούλομ Βέσ 15/2 διά ΗΠΑ
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	α. Στρέτη Τίραν 31/12 διά Σουέζ
ΛΕΜΠΑΛΟΝ (κ.)	60	4068	α. Τζένταν 11/3 διά Μάκα
ΛΕΞΙΝΤΚΤΟΝ (η.)	67	7718	ε. Μπούενεβεντούρα 13/2
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	εις μεταφοράς Ινδονησίας
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Ραβέννα 19/2 διά Τρίπολη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Τακόμα 8/3 διά Ιστανία
ΛΙΖΑ (η.)	58	8370	ε. Ντάρ ε Σαλάμ 7/3
ΛΙΛΑ (η.)	50	2734	α. Σπαλάτο 4/3 διά Τρίπολη
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΑ)*	81	16700	α. Ντώρμπαν 2/3 διά Ρότερντον
ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓΑ)*	81	16700	δ. Σουέζ 9/3 διά Νταμάρ
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗ ου.	68	39617	εις Σιγκαπούρην 22/1 διά Π. Κελάγκ
ΛΟΥΣΥ (η.)	54	2557	εις Χαλκίδα
ΛΟΥΣΥ Ι (η.)	52	4755	εις Μπαχρέιν 3/11
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	δ. Ντουμπάι 25/2
ΜΑΪΓΣΤΡΟΣ	69	16840	δ. Παναύλι 7/3
ΜΑΪΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	ε. Σαβόνα 15/3
ΜΑΡΘΑ Λ. (η.)	59	8596	α. Άλ Παλλίς 9/3
ΜΑΡΙΒ Ν.Κ. (η.)	64	3947	ε. Μπρουνούβιλ 20/2
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.η.)	60	13339	όργει εις Πειραιά 31/7
ΜΑΡΙΖΑ*	62	3244	α. Ταγκουαράδας 25/1
ΜΑΡΙΚΑ Π. (η.)	73	45500	α. Τουμπαράδα 25/2
ΜΑΡΙΛΑ (δ.)	67	43649	α. Ρ. Ιανέντα 13/12 διά Μοντεβίδεο
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	α. Ρ. Σουκερ 22/2
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	εις Πειραιά ώπο 14/9
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ.η.)	65	13512	ε. Σιγκαπούρην 8/3
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	66	57027	α. "Αϊν Σύουνα 1/3
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Άλεξάνδρειαν 15/3
ΜΑΡΙΤΣΑ III (η.)	65	10596	δ. Κωνίπολιν 9/3
ΜΑΡΙΟ	65	17238	α. Ν. "Ορλέανην 11/3
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	α. Ιακεντερόν 8/2
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	α. Σιγκαπούρην 14/2
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	εις Κουβέιτ 24/6/78
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	α. Σμυρνών 13/2 διά Τρίπολη
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	εις Μόνου (άποθηκη)
ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (η.)	61	9194	όργει εις Λαύραντα
ΜΕΣΙ	69	9650	α. Ριό Χάινα 24/1
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	ε. Σουάμπα 13/3
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Μπούλεν Μπαιν 17/2
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75125	εις Γκάλι ήφ Χάμπετς (άποθηκη)
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	ε. Π. Πιέρ 19/2
ΜΗΔΑΟΣ II (κ.)	59	3809	ε. Σιγκαπούρην 13/3
ΜΗΔΑΟΣ VII(κ.)	59	4668	εις Χαλκίδα ώπο 10/7
ΜΙΑ.	80	15552	δ. Σουέζ 9/3
ΜΙΝΑ Φ. (η.)	58	8733	α. Χόγκ Κγκ 14/2
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤΝΕΡ (η.)	71	1590	ε. Άλεξάνδρειαν 15/3
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤΩΝ (η.)	70	1582	ε. Ν. "Ορλέανην 11/3
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤΤ (η.)	70	1587	ε. Ν. "Ορλέανην 13/3
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η.)	70	1591	ε. Ν. "Ορλέανην 7/12
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η.)	70	1591	ε. Ν. "Ορλέανην 26/2
ΜΙΝΙ ΑΕΝΣ (η.)	71	1562	α. Βενετία 10/3
ΜΙΝΙ ΑΗ (η.)	71	1562	α. Ν. "Ορλέανην 12/3
ΜΙΝΙ ΑΗΓΚ (η.)	70	1592	α. Ν. "Ορλέανην 10/3
ΜΙΝΙ ΑΙΔΥ (η.)	70	1781	ε. Ραβέννα 15/2
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ (η.)	71	1562	εις Τζάρσοβιτ 3/6 (έπισκευα)
ΜΙΝΙ ΑΙΡΥ (η.)	71	1584	δ. Παναύλι 13/3
ΜΙΝΙ ΑΟΤ (η.)	71	1584	α. Σ. Χουάν 11/1
ΜΙΝΙ ΑΟΤΖΙΚ (η.)	70	1592	ε. Ν. "Ορλέανην 27/2
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	ε. Μπουεναβεντούρα 16/2
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	ε. Ν. "Ορλέανην 17/12
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	α. Φρούτα (Μπαγ) 8/3
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Αμπιτζάν 15/1
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	ε. Α. "Αντέλαντα 11/3
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	α. Δάγος 4/3 διά Λομέ
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (η.)	57	2281	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΑΣΤΙΟΝ ΑΛΑΦΑ(η)	68	13706	α. Πειραιά 10/3 διά Ετ Τζάρι
ΜΠΑΥ'ΡΟΝ (η.)	61	1460	α. Σιγκαπούρην 27/2 διά Π. Νούάρ
ΜΓΕΛΑΜΟΝΤΕ	59	7919	εις Πειραιά 15/12/80
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)	47	1591	α. Μπιλόπα διά Λάγος
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΙΕΡ (η.)	64	16073	α. Ντώρμπαν 27/2 διά Βαρκελώνη
ΜΠΡΑΒΟΑΛΤΟΝΑ (η.)	55	5233	εις Μπούλεν (άποθηκη)
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η.)	67	4659	ε. Σ. Λορέντζο 28/5/2
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η.)	67	3861	ε. Π. "Αρθρού 1/3
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (η.)	64	8403	ε. Μπουεναβεντούρα 17/2
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Ρότερντον 19/2 διά Πολωνία
ΝΑΓΟΣ	61	9037	δ. Ντουμπάι 6/2
ΝΑΣΣΑΟΥ (δ.)	73	103961	ε. Οραΐτζανταν 19/2
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	α. Τανάρια 19/2
ΝΕΟ (η.)	67	2996	ε. Οραΐτζανταν 7/3
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	58	24152	εις Μαρμαρά 16/4/81
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	όργει εις Ίτεα ώπο 14/4

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ	/b	35567	άργει εις Πειραιά 23/12/73
ΝΙΚΟΛΑ (η.)	59	10748	ε. Γκεντη (Γανδή) 9/3
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	δ. Σκω 8/3 διά Ρίγα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (η.)	67	4016	δ. Κωνίπολιν 9/3 διά Γαλάται
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)	57	4981	ε. Μπρουνούβιλ 20/2
ΝΙΚΟΣ Α. (η.)	56	2163	άργει εις Χαλκίδα
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	έβυθισθη
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙ'Σ (κ.)	60	4100	α. Σινκαπούρην 12/3 διά Κόμπο
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ'ΑΝΤ	59	8860	δ. Μπρουνούμπιτελ 12/2
ΝΟΡΔΕΡΝ ΟΠΟΓΟΥ'ΙΝΤ	67	22817	ε. Βισακαποτάνη 19/1
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	70	12063	δ. Πιουροπόρτ 12/3 διά Βερμούδας
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	δ. Κωνίπολη 11/3
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η.)	61	5816	ε. Χιούστον 9/3
ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)	66	7264	δ. Κωνίπολην 28/2
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	ε. Μαντράς
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Λ. Πάλμας 12/2
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	α. Μάλαγκα 20/1
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)*	62	22424	τέτανταν 12/3 διά Σιγκαπούρην
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	άργει εις Σουεζάμπιτον 11/12
ΟΙΝΟΣΣΑΙΔΑ ΛΑΦΑ (κ.)	70	14095	α. Πειραιά 9/2
ΟΙΚΛΟΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Αντεν 9/3 διά Χαλκίδα
ΟΙΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	ε. Σιγκαπούρην 8/3
ΟΙΚΤΟΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΖ (η.)*	61	13271	α. Φιλαδέλφειαν 3/3 διά Αρούπο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	70	106123	ε. Ν. "Ορλέανην 23/2 (έπισκευα)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (η.)	75	138037	ε. Ορλέανην 11/12
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΙ'ΣΩΝ (δ.)	72	106123	ε. Τρίπολη (Ημέραν) 12/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	64	32386	ε. Γιβραλτάρ 16/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δ.)	65	32478	ε. Τάκασοβιλ 2/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	65	32407	ε. Τάκασοβιλ 16/3 διά ΗΠΑ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Κυνίπολην 2/3 διά Οδησσόν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΙΡΗΣ (δ.)	76	126027	ε. Κιούστον 3/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	76	126990	ε. Σιγκαπούρη 20/1
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΔΑΙΑΝΟΣ (δ.)	73	128561	ε. Γιουροπόρτ 16/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	ε. Γιβραλτάρ 16/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΚΝΙΤΥ	66	15668	ε. Φιλαδέλφειαν 2/3 διά Τζάνκονβιλ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗ	66	15625	δ. Κωνίπολην 13/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	65	15577	ε. Γιβραλτάρ 10/3 διά ΗΠΑ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	δ. Κυνίπολην 2/3 διά Οδησσόν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	ε. Χιούστον 3/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ (δ.)	65	15516	ε. Πειραιά 21/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'ΙΣ	69	15688	ε. Μπρουνούβιλ 21/2
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'ΙΝΤ	67	15697	ε. Τένταν 14/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΖ	69	15808	ε. Κωνίπολην 12/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Μπιλμπόδο 12/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπούλεν Μπαιν 28/2
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	α. Μπούλεν Μπαιν 20/2
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΑΥ (δ.)	64	30581	άργει εις Πειραιά 21/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	άργει εις Πειραιά 2/12
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	εις Πέραμε 16/3 (έπισκευα)
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η.)	61	1098	δ. Σουέζ 8/3
ΟΙΣΑΝ ΜΠΡΗΣ (κ.)	62	2606	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΣΑΝ ΜΠΡΗΣ (δ.)	67	53460	εις Πειραιά ώπο 26/10

ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	δ. Γιβραλτάρ 17/2 διά Μιζουρά	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	ε. Τέμα 27/2
ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Λειξός 9/3	ΤΖΕΣΗΝ ΠΑΤ' ΙΩΝΗΡ(δ.π.)*	61	8816	δργει εις Τουλόν 12/2
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΥΖΩΝΑ (κ.)*	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	δργει εις Αμπιτζάν 8/9/78	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (δ.)	68	45988	δ. Π. Σάδ 22/2 διά Μαρόκο
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	ε. Μαντράς 1/3
ΣΟΛΩΝ (δ.)*	70	91954	α. Σιγκαπούρην 22/12	ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)*	77	124499	δργει εις Π. Ρεάλ
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Φρητόσουν 19/2	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	άργει εις Ιτέα 23/11
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)*	60	9030	άργει εις Σιγκαπούρην 13/9/76
ΣΟΦΙΑ (π.)*	57	3111	α. Λέρνακα 16/3 διά Ίραν	ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	α. Χιούστον 11/3 διά Ν. Όρλεάνην
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Μπούτο 16/2	ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	άργει εις Πειραιά 26/10
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	ε. Μπάρ 18/2	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Γκήλογκ 1/3 διά Ρωσία
ΣΤΑΥΡΟΥΑ (π.)*	80	32000	ε. Αίοι 26/2	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)*	54	1890	δ. Κωνιτούκι 3/2
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει εις Πειραιά 25/2/77	ΦΙΟΝΑ Μ. (δ.π.)	58	15940	α. Ράς Τανούρα 25/2
ΣΥΜΗ (π.)*	59	12180	ε. Πειραιά 23/1	ΦΟΡΤΑΛΛΑΦΑ (κ.)	72	16135	δ. Θέρονταν διά 13/3
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739	δ. Π. Σάδ 11/3	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)*	71	10586	εις Αμβέσαν 25/2
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Τζένταν 3/3	ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	ε. Πειραιά 30/12 (έπιονεια)
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)*	63	1097	άργει εις Πειραιά
ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Χόγκ Κόγκ 31/12	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (π.)*	60	3563	υπό παραλαβήν
ΤΖΕΙΝΤ (κ.)	56	6500	α. Λάγος 2/2	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ (π.)*	59	9604	α. Πειραιά 20/1 διά Νιγηρία
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842	α. Αύγουστα 29/1	ΧΑΒΑΓΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Χονολουλού 23/2
ΤΖΕΝΗ	59	9585	άργει εις Σευχέλλες 22/11	ΧΑΒΑΓΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Μπάρμπερ Ποντ 18/2
ΤΖΩΝ Α. (π.)	68	10016	α. Χιροσίμα 26/2 διά Ματόντι	ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ*	71	5042	α. Αλεξανδρειαν 14/3
ΤΖΟΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	άργει εις Πειραιά 19/2/77	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)*	66	45267	δ. Κονιτούλιν 10/3
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	αργει εις 'Αστακό 39/1	ΧΑΡΙΣ (π.)*	55	2740	ε. Τζένταν 26/2
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ε. Βοστών 1/3	ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)*	68	48559	ε. Ρόττερνταμ 10/3
ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	δ. Γιβραλτάρ 13/3	ΧΟΡΙΖΟΝΑ (π.)	62	10530	ε. Τζένταν 15/2
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Ριοράντις Μπαιν 8/3	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	εις Σουέζ 28/2
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	ε. Ρόττερνταμ 2/3	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*	67	3020	δ. Γιβραλτάρ 12/3
ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Χάμπτον ρόδος 14/3 διά Βραζιλία	ΧΡΙΣΤΙΝ Ι (π.)	57	1570	εις Τζένταν 13/2
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Φιλαδέλφειαν 10/3	ΧΡΥΣΗ (δ.)	66	41066	α. Φιλιδελφειαν 7/3
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΓ'Α.	72	18723	α. Λ. 'Αντζελες 10/3	ΧΡΥΣΗ'ΙΣ (π.)	59	4378	εις Πειραιά 31/12
ΤΡΕΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Μπάκια Μπλάνκα 8/3 διά Ρόττερνταμ	ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	άργει εις Πειραιά 31/12
ΤΡΕΩΑ (κ.)*	47	3361	άργει εις Χαλκίδη 18/9/77	ΨΑΡΑ ΦΑΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	εις Νταμάδ (άποθηκη Τσιμέντων)
ΤΡΙΑΝΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Λ. Πάλμας 5/2 διά Λάγος	ΩΚΕΑΝΙΑ (π.)*	62	10530	δ. Σουέζ 12/2 διά Μπ. 'Αμπάς
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28126	α. Π. ντέ Μπούν 1/3 διά Στυλίδα				
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	ε. Πειραιά 13/2				

«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 ΤΩ ΝΟΜΟΥ

Εκδότης Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σεμέλης 3, Έκδοτη	Διευθυντής Συντοξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σεριφου 50 & Αχαρνών	Υπευθύνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πτ. Κιλ. αρι. 15
---	--	---

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 2.000

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

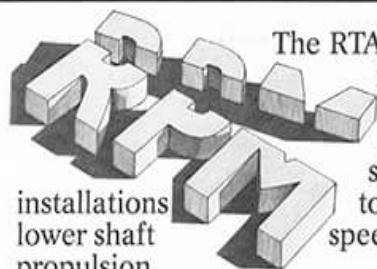
ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

TECHNICALLY SPEAKING, ANY SHIP OPERATOR WILL APPRECIATE THE FOLLOWING CLEAR CUT POINTS

1. IT CUTS SHAFT SPEED



The RTA Superlongstroke is a range of cross-head engines developed as simple direct drive to provide much higher speeds for an efficient propulsion.

The 'Superlongstroke' results in shaft speeds of down to 70 rev/min.

This allows for a simple direct drive with the optimum propeller efficiency together with an adequate stern design, thus producing the same ship speed for less power and less fuel.

3. IT CUTS THE FUEL BILL

Therefore, the 'super' low shaft speed and the 'super' low specific fuel consumption of the RTA Superlongstroke together represent a new generation of fuel saving prime movers, cutting a further 10% off the fuel costs.

This will help the ship owner restore the economic balance of his business, seeing how the share of the fuel costs in the overall running of the ship has grown to such enormous importance over the last few years.

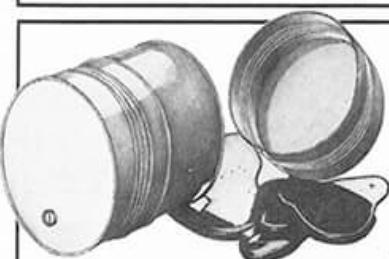
Efficient use of fuel energy in marine transportation requires the most outstanding fuel saving prime mover on the market.

That engine is the RTA Superlongstroke.



THE RTA SUPERLONGSTROKE

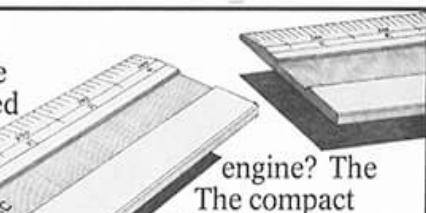
2. IT CUTS SPECIFIC FUEL CONSUMPTION



The RTA Superlongstroke produces the shipping world's lowest specific fuel consumption: with a thermal efficiency of over 50% the engine gets down to 123 g/bhph at 100% load or even 122 g/bhph at 80% or 90% load. This is the result of the super long stroke with high scavenging efficiency and the utilisation of well-proven Sulzer technology in high maximum combustion pressures.

4. IT CUTS ENGINE LENGTH

But does the greatly increased stroke mean an over-large engine? The answer is No. The compact design of the RTA Superlongstroke makes it shorter than other engines of comparable performance. The ship owner can gain up to two metres of additional cargo space.



The shorter RTA, therefore, gives the ship owner a net profit in cargo capacity or a corresponding saving on capital expenditure.

NOW CUT THE COUPON

Dear Sulzer, I'd like to hear more of your clear cut arguments for the RTA Superlongstroke.

My name _____

My company name and address _____

My company position _____

Nautec O.E.
Th. G. Pappas -
A. A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street
Athen 134



Posidonia 82

Athens
7-12 June 1982

Join us at booth A 705

SULZER

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 χώρο φορτίου 5.325 κ.μ. 7.500 τον. D.W. και
χοησιμοποιήθηκαν 1.250 τον. έλασμα - δύικό μήκος 96 μ. πλάτος 17 μ. και
βύθισμα (έμφορτη) 6 μ.

Οι νέες έγκαταστάσεις της ΝΑΥΣΙ έχουν έκταση 25.000 τ.μ. και διαθέτουν:

- Προβλήτα γιά μεθόδημηση 4 μέσον 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

