

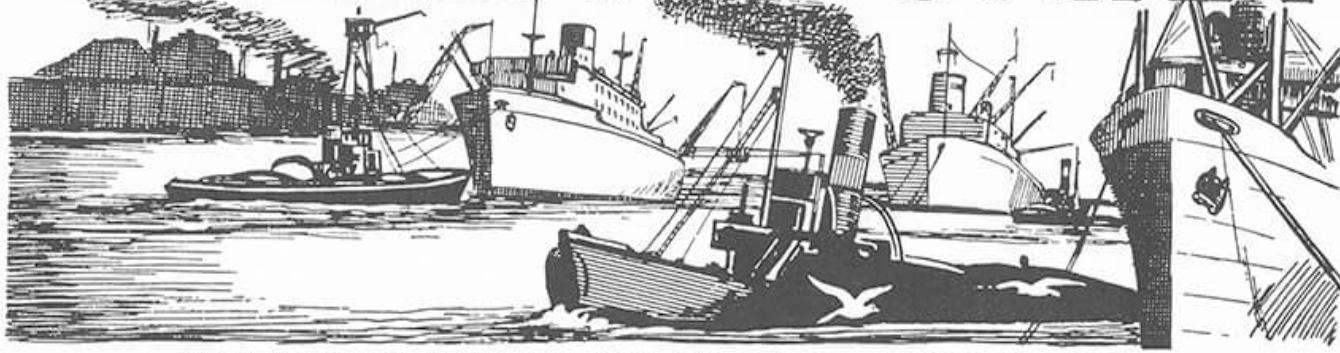
NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1982

Αρ. Φύλλου 1126/885

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1126/885

1 ΜΑΐΟΥ 1982

ΕΚΔΟΤΗΣ — ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Συλλογική άντιμετώπιση

Είναι γνωστό ότι οι περισσότερες Τράπεζες συζητούν μέτα τους πελάτες τους τρόπους ρυθμίσεως των όφειλών τους. Άλλα αύτό γίνεται μερονωμένα, κατά περίπτωση δηλαδή και χωρίς γενικά πλαισία, ένω κατά την άντιληψη πολλών στήν "Άκτη Μιαούλη θά επρεπε νά άντιμετωπισθεί συλλογικά γιά νά καθορισθούν άκριβως αύτά τα γενικά πλαισία.

Συγκεκριμένα, κατά την άντιληψη αύτή, τό θέμα επρεπε νά άντιμετωπισθεί συλλογικά από την "Ένωση Έλλήνων

Έφοπλιστών, ή όποια σέ συνεργασία μέτα της Τράπεζες θά μπορούσε νά καθορίσει τά γενικά πλαισία των έπιβαλλομένων ρυθμίσεων στίς δανειστικές ύποχρεώσεις τού έφοπλισμού, ώστε νά άποφεύγεται η άναποφέυκτη έκμετάλλευση των άδυναμιών των μή ισχυρών. Και παραλλήλως προβάλλεται τό έπιχειρημα ότι ο καθορισμός αύτών των γενικών πλαισίων θά συνέφερε και στίς Τράπεζες.

Νομίζομε ότι η πρόταση πρέπει νά έξετασθεί.

Τό δεκαπενθήμερον

ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Κατά την έτησια έκθεση της Ένωσεως των Γάλλων Έφοπλιστών, δύο είναι τά βασικά θέματα που άπασχολούν σήμερα τόν έφοπλισμό: ή συναγωνιστικότητα και ή διεθνής διάσταση τής ναυτιλίας.

Η συναγωνιστικότητα τού έμπορικού στόλου παραμένει η καλύτερη έγγύτηση γιά την προστασία τής ναυτικής έργασίας. Ο στόχος αύτός είναι άξεχώριστος από τήν προσάθετα τής ορθολογικής όργανωσεως πού είναι άναγκαία γιά τόν περιορισμό τής αυξουσας έπιβαρύνσεως τού πλοίου, τής όφειλομηνσ στόν πληθωρισμό και τίς μισθολογικές του συνέπειες, είτε αύτές έχουν τή μορφή διατηρήσεως τής άγοραστικής δυνάμεως, είτε τή μορφή μειώσεως τού χρόνου τής έργασίας με έπιμπλυνσή τών άδειων. Είναι προφανές ότι ο έφοπλισμός τής χώρας δέν είναι δυνατό νά βαστάξει μείωση τής αποδόσεώς του πέρα από τά δρια έκεινα που ή άποδοχή τους θά άποτελούσε καθαρή αύτοκτονία στούς περισσότερους ναυτιλιακούς τομεῖς.

Έξ αλλου είναι βέβαιο ότι σήμερα ο βασικός χαρακτήρας τών θαλασσών μεταφορών έχει διεθνείς διαστάσεις. Οι έπενδυσεις στό δεκαπενθήμερον είναι άπαραίτητες σε μά δραστηριότητα διεθνή, όπως είναι ή ναυτιλία. Δεδομένου ότι ο στόλος μετέχει ένεργων στίς μεταξύ τρίτων μεταφορές θά ήταν σφάλμα νά

περιορίσουμε τίς έπιδιώξεις του σέ έθνικό μόνο έπιπεδο. Γιατί στό δεκαπενθήμερον τά μέσα στίς υπό άναπτυξη χώρες, θά βρεθούν τά μέσα σα μᾶς εύπτερης έπιχειρηματικής έγκαταστάσεως. Ό προσανατολισμός αύτός πού ισχύει άπολυτα γιά τή βιομηχανική και τραπεζιτική έπεκταση, δέν ύπάρχει κανένας λόγος νά μήν ισχύσει και γιά τόν κόσμο τής έμπορικης ναυτιλίας.

Η ΑΠΟΚΡΥΨΗ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΛΑΘΟΣ

Έξεφράσθη άπό δρισμένους ή άποψη ότι δέν επρεπε νά φέρουμε στή δημοσιότητα τά στοιχεία πού μαρτυρούν τήν συνεχιζόμενη πτωτική τάση είς τά μεγέθη τής ναυτιλίας μας, πτωτική τάση πού έπισημάνθηκε από τόν περασμένο Δεκέμβριο και συνεχίσθηκε με έντενόμενο ρυθμό τό πρώτο τρίμηνο τού τρέχοντος έτους. Διότι, κατά την άντιληψη τους, δημιουργείται δυσμενές κλίμα τό οποίο πρέπει νά άποφευχθεί, σύμφωνα άλλωστε — μάς ύπενθύμισαν — και μέ ίδικη μας πρόσφατη σχετική παρότρυνση έξ αφορμής μιάς έπειρωτήσεως βουλευτών τής Ν.Δ. Διαφωνούμε ριζικώς μέ τήν άντιληψη αύτή. Διότι τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν έδημοσιεύσαν άφορμήνες πληροφορίες γιά άντιπολειτευτικούς και μόνον λόγους άλλα συγκεκριμένα στοιχεία τών όποιων ή γνώση δέν δημιουργεί κανένα πρόβλημα — άντιθέτως — ένω

πρόβλημα δημιουργεί η έσκεμμένη άποκρυψή τους διότι τί έμποδίζει άκριβώς τήν λήψη τών έπιβαλλομένων άποφάσεων και μέτρων γιά τήν άντιμετωπίση μάς δυσμενούς έξελιξεως, τήν όποια πρώτοι έμεις άπευχμέθα.

Θεωρούμε τήν διευκρίνηση αύτή άπαραιτη γιά τήν άποφυγή κάθε παρεξηγήσεως και ύπογραμμίζουμε γιά μία άκομη φορά διέκεινο πού μάς ένδιαφέρει είναι δχι μόνο ή διατήρηση τών πρωτείων πού κατέκτησε παγκοσμίως ο έλληνικός έφοπλισμός, άλλα ή υπαρξη τής Ναυτιλίας μας άπό τήν όποια τόσα άντλει και πολύ περισσότερα μπορεί νά άντλησε ο τόπος.

ΤΟ «ΛΙΜΝΑΖΟΝ» ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Κυβερνητική έφημερίδα, τής όποιας διευθύντης μετεκινήθη τίς τελευταίες ήμερες στό υπουργείο Έξωτερικών γιά νά κατασιγάσει τίς άνησυχίες πού έχουν προκληθεί από τήν συναλλαγματική γύμνια τής χώρας, «έφευρε» τήν ... άθροα προσέλκυση άραβικών κεφαλιών στίς έλληνικές Τράπεζες. Στό σχετικό δημοσίευμα τό οποίο ήταν άποκλυπτα κατευθυνόμενο, άναφερόταν ότι οι πρώτες καταθέσεις έχουν γίνει από τό Ιράκ — τού έπειροςευσαν φαίνεται τώρα έπειτα από τόν συνεχιζόμενο πόλεμο μέ τό Ιράν — και ότι άναμένονται καταθέσεις από τό Κουβέιτ, όπου έχει προσκληθεί ο Πρωθυπουργός.

Έμεις φρονούμε ότι οι άρμόδιοι άντι νά «έφευρούσκουν» τόσον διαφανή ψεύδη γιά νά άποκρύπτουν τήν άληθεια από τόν έλληνικό λαό ήτο προτιμότερον νά διερευνήσουν γιατί έμειώθη, λόγου χάριν, τό λεγόμενο «λιμνάζον» έφοπλιστικό συνάλλαγμα — από 500 έκατομ. δολλάρια όπου διετηρείτο στάθερά περιορίσθηκε ήδη στό έπιπεδο τών 150 έκατομ. δολλαρίων — και νά λάβουν τά άναλογα διορθωτικά μέτρα ώστε νά αύξηθει και πάλι.

ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Κατά μία πληροφορία οι άρχιπλοιαρχοι τό Λιμενικού Σώματος θά ονομασθούν σύμβουλοι ή έπιτελείς τού Αρχηγού (γιά νά καλυφθεί ο δρός τού νόμου περί δημοσίας διοικήσεως, πού κατάργησε τούς γενικούς διευθυντάς), στήν ούσια, θμως θά διαδραματίζουν τόν ίδιο συνεκτικό και συντονιστικό ρόλο, πού είχαν έως τώρα στίς διάφορες γενι-

κές διευθύνσεις. Είναι ένδεικτικό, πάντως, ότι τήν έβδομάδα άμεσως μετά τό Πάσχα κανείς είς τό YEN δέν έγνωρίζει τί θά γίνει μέτο θέμα τών άρχιπλοιάρχων καὶ δοις ἔλεγαν ότι άναμένονται σχετικές οδηγίες από τό υπουργείο Προεδρίας Κυβερνήσεως — χαρακτηριστικό καὶ αὐτό τής θέσεως τού υπουργείου Ναυτιλίας στόν κυβερνητικό μηχανισμό.

“Εξι μῆνες μετά τίς έκλογές τού ‘Οκτωβρίου τού 1981, μετά τίς άποστρατείες, τίς προαγωγές καὶ τίς τοποθετήσεις πού είχαν δημιουργήσει τό γνωστό κλίμα ἀπραξίας, τό YEN μόλις τώρα φαίνεται ότι ἀρχίζει νά ξαναβρίσκει τόν δρόμο του. ‘Ορισμένοι πάντως θεωρούν ότι ἡ ὄλη κατάσταση πού ἐπικράτησε ἔως τώρα — παρά τό γεγονός ότι ὑπῆρχαν ἐπέγοντα ναυτιλιακά προβλήματα — ἡταν σκόπιμη καὶ ἀπέβλεπε στήν υποβάθμιση τού Λιμενικού Σώματος διά νά προωθηθούν εύκολότερα διάφορα σχέδια ἀναφορικά μέ τόν διοικητικό φορέα τής Ναυτιλίας.

Πρέπει ἔδω νά σημειωθεί ότι πέρα ἀπό τά σχέδια αύτά, είναι ἀρκετοί ἔκεινοι πού υποστηρίζουν, ότι τήν κύρια εύθυνη γιά τίς διαφαινόμενες ἔξειλεις φέρουν ἀκέραια οι προηγούμενες ἥγεσίες τού Λιμενικού Σώματος, πού δχι μόνον δέν ἐφρόντισαν γιά τήν ἔξειλη τού Σώματος ἀλλά ἀντίθετας καταπλέμησαν ἡ ἀρνήθηκαν νά υιοθετήσουν καὶ κάθε σχετική δημιουργική πρόταση πού θά συντελούσε στήν ποιοτική βελτίωση καὶ ἐξειδίκευση.

ΞΕΣΤΑΣΙΣ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Πληροφορούμεθα ότι τό ‘Υπουργείο πρωθεί τό θέμα τής ἐπεκτάσεως τού ‘ΚΕΣΕΝ καὶ είς τούς λοιπούς βαθμούς. Ή συνύπαρξη τής παλαιάς μεθόδου τών προαγωγών ἔξετάσεων τών υποψηφίων Β’ καὶ Γ’ τάξεως μέτο νέο σύστημα τής κρατικῆς μετεκπαίδευσεως τών υποψηφίων Α’ τάξεως, ἀποτελού-

σε ἐξ ἀρχῆς ἔνα πειραματικό στάδιο ἀπαριθτο γιά τήν ἀπόκτηση τής ἀναγκαίας πειρας μέ περιορισμένο ἀριθμό σπουδαστών.

Τώρα μπορεῖ βασίμως νά υποστηριχθεῖ ότι τό σύστημα ἐπέτυχε καὶ ἡ πείρα ἀπεκτήθη. Είναι γενική ἡ ὁμολογία ότι τό ΚΕΣΕΝ στό ἐπίπεδο τών Α’ Πλοιάρχων καὶ μηχανικών ἀπέδωσε ούσιαστοκ ἔργο καὶ, παρά τίς ἀναπόφευκτες ἀτέλειες καὶ τίς ἐπιβαλόμενες βελτιώσεις, δέν διέφευσε τίς ἐπ’ αὐτοῦ στηριχθείσες προσδοκίες. Δηλαδή νά ἀπαλλάξει ἀφ’ ἐνός τούς υποψηφίους ἀπό τά πάμπολλα, πασίγνωστα καὶ πολυυσητημένα μειονεκτήματα τών ἔξετάσεων καὶ νά προσφέρει ἀφ’ ἐτέρου ἔνα βήμα ούσιαστικῆς, συγχρονισμένης καὶ ἀναγκαίας ἐκπαίδευσεως.

“Υστερα ἀπό αύτά είναι προφανές ότι ἡ ἐπέκταση τού συστήματος καὶ στό ἐπίπεδο τών ἀλλων ἀξιωματικών Ε.Ν. δέν ἔχει δικαιολογία ἀναβολής. Ἀπομένει βέβαια τό ζήτημα τού μεγάλου ἀριθμού τών σπουδαστών, ὃ ὅποιος πολλαπλασιάζει τά προβλήματα (χώροι, προσωπικό, προγράμματα κ.λ.π.). Ἐφ’ ὅσον τό Υ.Ε.Ν. είναι σε θέση νά τά ἀντιμετωπίσει, ὃ ναυτικός κόσμος θά τό δεχτεί καὶ θά τό ἐπικροτήσει. ‘Ἄς κρίνει μόνο ἀν τά σχετικά ἐμπόδια καὶ οι ἀντικειμενικές δυσχέρειες συνηγορούν γιά τήν ὀλοκληρωτική ἡ τήν σταδιακή ἐφαρμογή του.

Η ΚΡΙΣΗ

Κατά τούς εἰδικούς τής Μίτλαν - Μπάνκ, ἡ ναυλαγορά εἰσέρχεται σέ νέα κρίση πού θά είναι κατά πάσα πιθανότητα χειρότερη ἀπό τίς κρίσεις τού 1976-1978. Ἐκτός ἀπό τά πολύ χαμηλά ἐπίπεδα ναύλων, ἡ κατάσταση ἐπιδεινούται ἀπό τίς συνέπειες τού πληθωρισμού, ὃ ὅποιος μεταξύ τών ἀλλων, ἐπηρέαζει ούσιωσις τό κόστος ἐκμεταλλεύσεως τού πλοίου καὶ προϋποθέτει ὑψηλό δανεισμό μέ δυσβάστακτο ἐπιτόκιο. Πράγματι, τό

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Κινδυνεύει ν’ ἀφανισθῇ ἡ ἐμποροναυτική μας σημαία καὶ ἀπό τήν Μαύρην Θάλασσαν, πρός τήν ὥποιαν δεσμοὶ πολυχρόνοι καὶ πολύμοχθοι ἀγώνες τήν συνδέουν. ‘Ο Ἰταλικός ἀνταγωνισμός προχωρεῖ πλέον ἀκάθεκτος πρός τήν κατάκτησιν καὶ τής Μαύρης Θαλάσσης.

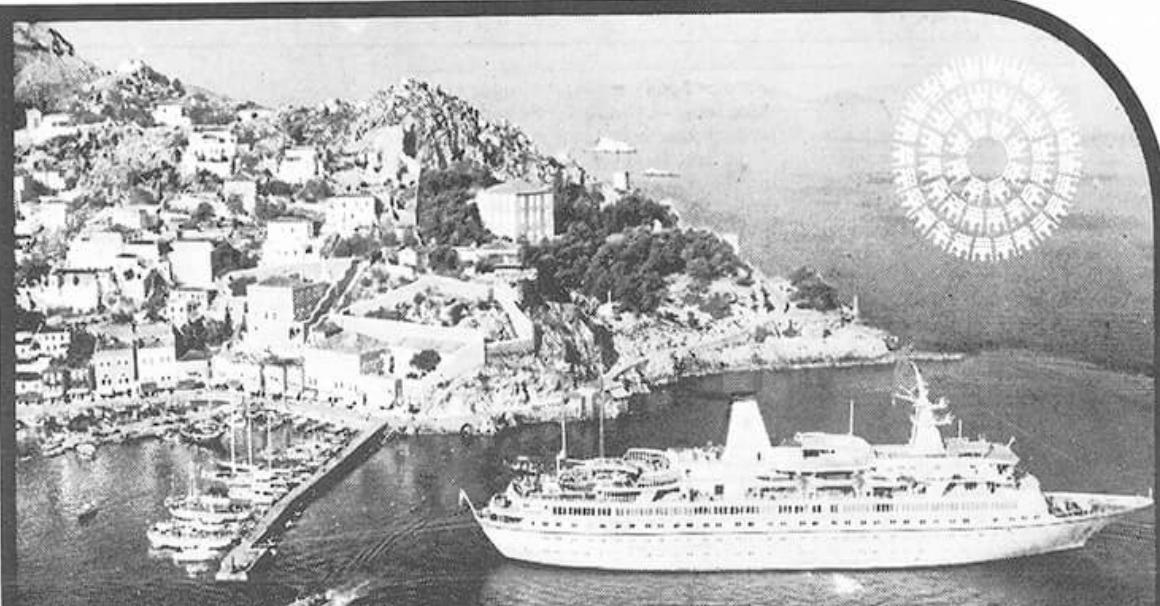
— ‘Υπό τού ‘Ιταλοῦ λιμενολόγου, καθηγητοῦ τών ναυτικών κατασκευών παρά τώ Πολιτεχνείω τής Ρώμης κ. Capri, μετακληθέντος ώς γνωστόν παρά τής Κυβερνήσεως ὅπως ἐπισκεφθῇ τούς κυριωτέρους λιμένας τής χώρας καὶ καταρτίση τά σχέδια τής καταλληλοτέρας διαρρυθμίσεως των, ἔξεπονήθη τό σχέδιον τό ἀφορών τόν Πειραιῶν λιμένα.

— ‘Η νέα νομισματική κατάστασις, ἡ δημιουργηθείσα ἐν τή χώρᾳ ἀπό τής παρελθούσης Τετάρτης διά τής ἀρσεως τής χρυσῆς βάσεως καὶ προσφυγής εἰς τήν ἀναγκαστικήν κυκλοφορίαν, θά ἐπιδράσῃ, ὡς είναι φυσικόν, καὶ ἐπί τής ἐμπορικής ναυτιλίας.

— ‘Ἐκ Ρίβερ Πλέιτ (διά φορτία γεννημάτων) ἐναυλώθησαν τά α/π «Μαρκάκης» ἀπό Νεκότσεα 6.000 τον. δι’ ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, ‘Αμβέρσαν — Ρότερνταμ, βάσις 17- ‘Απριλίου 14-20, α/π «Ιωάννης Π. Γουλανδρής» ἐκ Σάντα Φέ 5.500 τον. διά Μπρίστολ-τσάνελ 18/9 ‘Απριλίου 18-28.

— Τό φορτηγόν «Μαριογκούλα» ὅπερ συνεπεία σοβαρών ζημών ἐκ προσαράξεως ἐγκατελείφθη εἰς τάς Ἀγγλικάς ἀσφαλείας, ἐπωλήθη ἡδη εἰς Δανικόν Οίκον ἀντί τιμῆς 1.200 λιρών πρός διάλυσιν.

(‘Από τά «Ναυτικά Χρονικά» τεύχος 33/1-5-1932)



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

ROYAL CRUISE LINE / 81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 4519553

μέσο έπιτόκιο των έξαμηνιάων δανείων σε δολλάρια είναι σήμερα 16,5% άντι του 8,5% του 1978 και σε όρισμένες περιπτώσεις κατά το τελευταίο διάστημα έφτασε μέχρι περίπου 20%.

Μολονότι ή ναυτιλία είναι βιομηχανία κυκλική και οι μετέχοντες σ' αύτήν — έφοπλιστές, ναυλωτές, τραπεζίτες — έχουν τη δυνατότητα νά προβλέψουν τις διακυμάνσεις της, αύτή τη φορά δέν κατάφεραν νά το πετύχουν, λόγω της ταχύτητος με την οποία έπεσε ή ναυλαγορά τούς δύο πρώτους μήνες του έτους. "Ολοι βεβαίως περιμέναν μία πτώση, μετά την σχετικά ίκανοποιητική κατάσταση του 1980 και των άρχων του 1981 και μετά την υφεση της παγκοσμίου βιομηχανίας και τού μεγάλου άριθμου των παραδοθέντων νέων μπαλκερών, άλλα έλαχιστοι μπόρεσαν νά προβλέψουν την τόσο άποτομή κάμψη της ναυλαγοράς. "Έτσι οι περισσότερες τραπεζικές και χρηματοδοτικές γενικά έπιχειρήσεις μόλις είχαν περάσει την προηγούμενη κρίση, χωρίς ή μέν έλαχιστες άπωλειες, βλέπουν τώρα την κατάστασή νά δημιουργεί σοβαρά προβλήματα πού άρχιζουν άρα αίτησις χρεοστασίου μέχρι πλήρη παύση πληρωμών.

Συνιστάται πάντως νά δείξουν οι πιστωτικοί όργανοι ποι την μεγαλύτερη δυνατή κατάνοηση ώστε νά βοηθήσουν τούς καλούς ναυτιλιακούς πελάτες τους νά ξεπεράσουν την κρίση. Και ό καλύτερος τρόπος είναι ή κατά περίπτωση κατάστρωση ένός προγράμματος πού θά έπιτρέψει στον πελάτη - έφοπλιστή νά έπιζησει γιά νά έπωφελθει της άνακαμψεως, όταν και όποτε έλθει.

MONO Η ΔΙΑΛΥΣΗ

Κατά την γνώμη της 'Ιντερτάνκο και τού γνωστού ναυλομεστικού οίκου Γκίμπσον, ή μείωση της ζητήσεως πετρελαίου έχει πάρει μόνιμο χαρακτήρα μέ συνέπειες έξι ή σου μόνιμες έπι του παγκοσμίου στόλου των πετρελαιοφόρων. Οι έφοπλισται πρέπει νά έφερουν διά έξακολουθήσουν, αύτοί και οι τράπεζές τους, νά έργαζονται χωρίς κέρδος και νά χάνουν πολλά χρήματα γιά τόν παροπλισμό ή τήν μετασκευή τών πλοίων τους. Ό μόνος τρόπος γιά νά σταματήσει ή κατήφορος είναι ή άπόφαση γιά μά σημαντική έθελοντική μείωση τού σημερινού τοννάζ μέσω τών διαλύσεων. Ή μόνη κατηγορία μεγάλων δεξαμενοπλοίων πού έχει έλπιδες νά έπιζησει της κρίσεως είναι τά σύγχρονα πετρελαιοφόρα τών 250.000 τον. d.w. μέ τις τελευταίες διείθεσις προδιαγραφές άσφαλειας. Τά άλλα μεγάλα ή πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια πρέπει νά διάγηθούν πρός διάλυση σχεδόν μέχρι τού ένοντας τετάρτου, δεδομένου διά ή παροπλισμός — ή άκομη και ή χρησιμοποίηση τους ως πλωτών άποθηκων — δέν άποτελει λύση άναλογη μέ τη μείωση της ζητήσεως, όπως δέν άποτελει λύση ή διάλυση τών μικρών πλοίων.

Τά άνωτέρω συμπεράσματα βασίζονται στά άκολουθα γεγονότα:

"Οτι καθώς άπό το 1970 έχει διαπιστωθει οικονομική άναπτυξη και κατανάλωση πετρελαίου δέν συμβαδίζουν. Αντίθετα, ή οικονομική άναπτυξη και μάλιστα ή αύξηση τού έθνικου είσοδηματος μπορει νά συνδεύεται άπό πλήρη στασιμότητα της καταναλώσεως πετρελαίου, όπως άποδείχτηκε και στήν 'Ιαπωνία και στίς χώρες τής EOK.

"Οτι παρατηρείται σοβαρή μείωση τών εισαγωγών πετρελαίου σε όλοκληρο τόν κόσμο μέ άναλογη μείωση τών μεταφορών σέ

τόνους μίλια. Τούτο έφειλεται έν πολλοῖς στήν τάση άναζητήσεως νέων προμηθευτικών πηγών λιγότερο άπομακρυσμένων.

"Οτι έχει άλλαξει ή δομή τών θαλασσίων μεταφορών πετρελαίου έξι αιτίας τής έπεκτάσεως της διώρυγος τού Σουέζ και τών πετρελαιαγωγών τού Παναμά και τής Έγγυς Ανατολής.

"Οτι παρά τόν περιορισμό τών μεταφορών, τό πετρέλαιο τού Περσικού παραμένει ούσιωδες γιά τό στόλο τών μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Είναι φυσικό νά διστάζει ή κάθε έφοπλιστής νά διαλύσει τά πλοία του. άλλα πρέπει νά καταλάβει ή δέν ύπάρχει ήλλο μέτρο γιά νά άποκατασταθεί ή ισορροπία στήν άγορά, ή όποια ύποφέρει σήμερα άπο ένα πλεόνασμα 80 περίπου έκατον μυριών τόνων. Η διάλυση θά πρέπει νά άρχισει ήπο τά παλαιά πλοία και ιδιαιτέρως ήπο έκεινα πού δέν διαθέτουν άποδοτικές μηχανές προώσεων.

"Η 'Ιντερτάνκο ύποστήριξε ένθερμα τίς προσπάθειες τού IMCO και τών άλλων Όργανων γιά τή βελτίωση τών δρων άσφαλειας και τήν παρεμπόδιση τής ρυπάνσεως τής θαλάσσης. Ενεθάρρυνε έπίσης τά μέλη της νά συμμορφωθούν στά νέα διεθνή έπιπεδα άσφαλειας. Γιατί πιστεύει ήτι άσφαλεια και ναυλαγορά συμβαδίζουν. Και ήτι ήταν τά παλαιά άσύμφορα πλοία άποσυρθούν και διαλυθούν, τά άπομένοντα ήκανά δεξαμενόπλοια ήδη μπορέσουν και πάλι νά γίνουν άποδοτικά και συμφέροντα.

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ

Ο 'Οργανισμός Πετρελαιοεξαγωγικών Κρατών κατά τήν ημερήσια σύνοδο τής τε-

τραμελούς έπιτροπής τού 'Οργανισμού πού πραγματοποιήθηκε στή Βιέννη στίς 21 Απριλίου άπεφάσισε νά διατηρήσει τήν τιμή τών 34 δολλαρίων τό βαρέλι και ή χρειασθεί είναι έτοιμος νά περικόψει ήκόμη περισσότερο τήν ημερήσια παραγωγή τών 13 κρατών μελών πού σήμερα ήνέρχεται γύρω στά 16 έκατομ. βαρέλια ήναντι τών πλαφόν τών 18 έκατομ. πού άπεφάσισε ο ΟΠΕΚ στήν διάσκεψη τού περασμένου Μαρτίου.

Άναφερόμενος στή διαδόσεις γιά έπικειμενη μείωση τής θριακής τιμής τών 34 δολλαρίων. Ο Πρόεδρος κ. 'Οτέμπα είπε ήτι άυτό είναι «δύνειρο πού πέρασε» και έτοινες διά ηδη ύπάρχουν ένθαρρυντικές ένδειξεις ήτι τό πλεόνασμα πετρελαίου έφθασε στό μεγαλύτερο ύψος του και τώρα ή άγορά έχει άρχισει νά βελτιώνεται.

Τέλος προειδοποίησε ήτι ο ΟΠΕΚ θά λάβει μέτρα ήναντι τών διεθνών έταιριών, έν θά συνεχίζουν νά πιέζουν τήν Νιγηρία και τήν Βενεζουέλα γιά μείωση τών τιμών κάτω ήπο τήν θριακή τιμή πού ή ΟΠΕΚ είναι άποφασισμένος νά διατηρήσει γιά νά προστατεύσει τά μέλη του.

"Ολα ούτα σημαίνουν ήτι θά διαφευσθούν ήλοι έκεινοι πού έσπευσαν νά προδικάσουν τήν παρακμή και τό τέλος τού πανισχύρου καρτέλ τών πετρελαιοπαραγικών χωρών: Ιδωμεν.

ΣΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Ο δείκτης τών ναύλων τράμπης τού Βρετανικού Ναυτιλιακού Συμβουλίου αύξηθηκε κατά 20% περίπου κατά τό τέλος Μαρτίου και ήνήλθεν είς 131 ήναντι 111 τού Φεβρουαρίου.



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:

TONIO COLON

TELEX:

From U.S.A.: 368-8572

From Others: 379-8572

TELEPHONE:

Colon 45-0127

45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS

P.O.Box 443

Colon, R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY - FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:

TONIO PANAMA

TELEX:

From U.S.A.: 368-2633

From Others: 379-2633

TELEPHONE:

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 6-4000

Ei Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY - FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

Πάντως οι περισσότεροι ναυλωμεσίτες άντιμετωπίζουν με μεγάλη έπιφυλακτικότητα τήν έξελιξη της ναυλαγοράς καθόδου πολλοί πιστεύουν ότι πρόκειται για τήν συνηθισμένη έπιχιακή αύξηση και άποτέλεσμα τής ζητήσεως μπάλκ κάρριερ ύπό τών Σοβιετικών. Είναι άκομη άκαθόριστος ο άριθμός τών σκαφών τά όποια έκλεισθαν για μεταφορές δημητριακών πρός την Ρωσία και οι υπολογισμοί αναφέρουν ότι μέχρι τις άρχες Απριλίου περί τα 60 μπάλκ κάρριερ είχαν δεσμευθεί για τήν διακίνηση δημητριακών ήδη άγορασθέντων άπό τους Σοβιετικούς.

Ναυτιλιακοί κύκλοι τού Λονδίνου άνεψεραν ότι ή περίπτωση άποκλεισμού τού λιμένος Ρίβερ Πλέντ λόγω τής έπικειμένης συράξεως Άργεντινής και Βρετανίας θά έπιφέρει σημαντική αύξηση τών ναύλων στά φορτηγά σκάφη λόγω τής δημιουργίας νέων άγορών για τήν κάλυψη τών άπό τήν Άργεντινή έξαγομένων προϊόντων.

Η ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΟΥΖΕΣ

Κατά τίς δηλώσεις τού Προέδρου τού 'Οργανισμού τής διώρυγος τού Σουέζ, τό νέο σχέδιο έπεκτάσεως τής διώρυγος θά έπιτρέψει τή διέλευση έμφορτων πλοίων μέχρι 260.000 τον. d.w. ένω σήμερα δέχεται έμφορτα πλοία μόνο μέχρι 150.000 τον. d.w. και άφορτα μέχρι 370.000 τον. d.w. Τό νέο σχέδιο θεωρείται πραγματοποιήσιμο τόσο άπό τεχνικής θσο και οικονομικής πλευράς. "Ηδη ό 'Οργανισμός έλπιζει και έπιτυχει δάνειο 250 έκατομ. δολλαριών άπό τήν ιαπωνική κυβέρνηση, 150 έκατομ. δολλαριών άπό τήν Διεθνή Τράπεζα 'Αναπτύξεως και 100 έκατομ. δολλαριών άπό άλλες πηγές. Τά ύπολοιπα 250 έκατομ. δολλαρία θά έξευρεθούν άπό αιγαυπτιακά κεφάλαια. "Ηδη ή 'Ιαπωνιά άνέλαβε τήν ύποχρέωση νά παράσχει 1 δισεκ. γιέν (περίπου 50 έκατομ δολλ.).

Είναι γνωστό ότι ή 'Ιαπωνική συμμετοχή δέν θά περιορισθεί μόνο σε χρηματοδότηση και τεχνική ύποστηριξη, άλλα σε μιά εύρυτερη συνεργασία κατά τήν όποια ό 'Οργανισμός θά τοποθετήσει σημαντικές παραγγελίες σε ιαπωνικά ναυπηγεία. "Ηδη συνεφνήθη νά ναυπηγηθεί στήν 'Ιαπωνιά μία βυθοκόρος και άργότερα άλλη μία, καθώς και 6 ρυμουλκά έξ ήν τά 3 θά ναυπηγηθούν στήν 'Ιαπωνιά και τά άλλα 3 στά ναυπηγεία τού 'Οργανισμού μέ συνεργασία των 'Ιαπώνων.

ΝΑ ΕΠΕΜΒΕΙ Ο ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑΣ

Πρέπει νά προσελκύσει τήν προσοχή τών άμοδίων είσαγγελέων αύτή ή ύπόθεση τής λεγομένης λαϊκής έταιριας τού Βόλου ή όποια χωρίς νά έχει έξασφαλίσει καμμία άδεια σκοπιμότητας — στό YEN έχει ύποβληθεί άπλως μά αίτηση — έχει έξαγγελεί δρομολόγια μέ «πίτάμενα» πλοίω μεταξύ Χαλκίδας και Σκιάθου. Έπι τέλους, ποιός κοροϊδεύει ποιόν σ' αύτόν τών δύσμοιρο τόπο όπου οι πάντες νομίζουν ότι μπορούν νά κάνουν τά πάντα άτιμωρητι;

Σύμφωνα μέ τίς σχετικές έξαγγελίες θά έκτελούνται δύο δρομολόγια άπό δύο σκάφη τύπου «Μέτεορ» τά όποια, όμως, όπως είναι γνωστό, είναι ποταμόποια ένω τά ειδικά γιά θαλάσσια ταξιδιά είναι μόνον τά «Κομέτα», άπό τά τά όποια — δημος τουλάχιστον βεβαιώνουν οι Σοβιετικοί — δέν έχει παραγγελθεί κανένα. Πέραν αύτών γιά τήν έκτελεση δρομολογίων μέ σκάφη τού τύπου αύτού άπαιτείται ή ύπαρξη ύποδομής ή όποια είναι και πολυδάπανος και έπι πλέον δέν είναι δυνατόν νά άποκτηθεί άπό τήν μία ημέρα ώς τήν άλλη, πρέπει νά ύπάρχουν άμοιβά σκάφη κλπ.

Νομίζομε, συνεπώς, ότι τήν προσοχή τών άμοδίων είσαγγελέων στήν περίπτωση αύτή όφειλει νά τήν έπιστησε αύτό τούτο τό ύπουργειο Ναυτιλίας γιατί αύτό και ή κυβέρνηση θά διασυρθούν τελικά άπό τήν ύπόθεση αύτή.

ΤΟ ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΗΣ «ΕΣΤΙΑΣ»

Είναι μαθηματικώς βέβαιο ότι τό πρατήριο τής «Εστίας Ναυτικών» θά διακόψει σύντομα τήν λειτουργία του ένω δέν ληφθούν γενναιαία μέτρα πού θά τό στηρίξουν. Μεταξύ τών μέτρων αύτών, έκ τών ούκ άνευ, θεωρείται ή άπαλλαγή τού πρατηρίου άπό τό φόρο κύκλου έργασιών έπειδη άκριβώς έχει μή κερδοσκοπικό χαρακήρια.

Τό ύπουργειο Ναυτιλίας, έάν πράγματι ένδιαφέρεται γιά τούς ναυτικούς μας και έάν τό σχετικό ένδιαφέρον του δέν περιορίζεται σε φραστικές διακηρύξεις, όφειλει νά ζητήσει άπό τό ύπουργειο Οικονομικών τήν ρύθμιση αύτή μέ τήν όποια και μόνον θά έπιζησει τό πράτηριο.

Τό Σχόλιον τού 150ημέρου

Ένω έχει άρχισει νά μελετάται οιβάρα τό έφαρμοστέο δίκαιο στούς διάφορους πλανήτες πού φιλοδοξεί νά κατακτήσει ό άνθρωπος, στή γηραία Γή μας μένουν άκομα άλιτα μερικά προβλήματα πού άφορούν τή θάλασσα και τόν πυθμένα της. Και μεταξύ αύτών τό πρόβλημα τού νομικού καθεστώτος τών «ύποβρυχίων σπιτών», γιά τά όποια ένα Γάλλος καθηγητής δημοσίευσε πρόσφατα περισπούδαστο έργο.

Τό ζήτημα, λέγει, έχαρταί άπ' τήν περιοχή τού θαλάσσιου βυθού στήν όποια θά χτισθούν τά σπίτια. Γιατί άν τό... οικόπεδο βρίσκεται στό βυθό τών χωρικών ύδατων, τότε τό παράκτιο κράτος άσκει έπάνω του κυριαρχικά δικαιώματα, άποτε κατά πάσα πιθανότητα θά χρειασθεί άδεια τού... Πολεοδομικού Γραφείου.

Άν όμως τό σπίτι χτισθεί στό βυθό τής άνοικτής θάλασσας, έχαρταί άπό τή θεωρία πού δέχεται ή κάθε χώρα. "Αν δηλαδή θεωρεί άδεσποτους και κοινόχρηστους τούς βυθούς αύτούς, σάν κοινή κληρονομιά τής άνθρωποτητας ή άν δέχεται, δημος π.χ. ή Άμερική, θά έχει τό δικαίωμα νά έπιτρέπει στούς ύπηκόδους της τήν έκμετάλλευση τών μεταλλευτικών πηγών τους.

Άλλα τό πρόβλημα δέν σταματά έκει. Γιατί έξ ίσου άμφισβητούμενο είναι και τό νομικό καθεστώτος τών σπιτών τού βυθού. Θά θεωρηθούν δηλαδή πλοία ή σπίτια; Μάλλον ως «θαλάσσια μηχανήματα» άπαντα ή καθηγητής, σέ τρόπο ώστε νά έφαρμόζονται έπ' αύτών δεσες διατάξεις τού ναυτικού δικαίου και μάλιστα τής άσφαλειας, είναι δυνατόν νά έφαρμοσθούν.

Παλαιότερα έξραμε πώς τό θετό δίκαιο έρχοταν κατά κανόνα νά περιβάλει μέ νομική ρύθμιση καταστάσεις πού είχε ήδη δημιουργήσει ή κοινωνική ζωή. Τώρα τά πράγματα άντιστρέφονται. Τό δίκαιο φροντίζει νά ρυθμίζει άπό νωρίτερα καταστάσεις πού πρόκειται νά δημιουργηθούν. "Η τού ύψους ή τού βάθους,

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

DURBAN – HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG

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

SOUTH AFRICA

GREECE – PIRAEUS

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

'Η ναυλαγορά

Σέ 44 έκατομμύρια τόννους έπιβεβαιώνονται ότι θά άνελθουν, κατά τό άμερικανικό υπουργείο Γεωργίας, οι συνολικές είσαγωγές δημητριακών της Σοβιετικής Ένωσεως μέχρι τού 'Ιουλίου 1982.

Η ποσότης αυτή ύπερβαίνει κατά 9 έκατομ. τόννους της ποσότητα ρεκόρ τών 34,8 έκατομ. τόννων, πού είσηγαν οι Σοβιετικοί κατά τό 1980-81 και ύπερκαλύπτει κατά 1 έκατομ. τόννους τις πλέον αισιόδοξους προβλέψεις τού τελευταίου έξαμηνου.

Έν τώ μεταξύ ή κρίση σχετικά μέ την τύχη τών Νήσων Φάκλαντ εύνοει τό έξαγωγικό έμποριο δημητριακών τών Ήνωμένων Πολιτειών.

Τά οικονομικά μέτρα, πού έλαβον τά δυτικο-ευρωπαϊκά κράτη δημιουργούν δυσκολίες στούς Αργεντινούς νά παράσχουν πιστωτικές διευκολύνσεις πρός τούς Σοβιετικούς γιά νέες άγορές.

Πρόσφατοι ύπολογισμοί άνεβάζουν σέ 10 έκατομ. τόννους τις ύπόλοιπες άγορές τών Σοβιετικών σέ δημητριακά μέχρι τού προσχούς 'Ιουλίου.

Συγκρατημένη αισιοδοξία όφειλουν νά έπιδείξουν οι πλοιοκτήται παρά τήν σημειουμένη βελτίωση στήν ναυλαγορά τών ξηρών φορτίων, καθόσον δέν έχει σημειωθεί είσετι ή αύξηση έκεινη στήν ζήτηση άνθρακος και οιδηρομεταλλεύματος, ή όποια είναι άναγκα καί μία ούσιαστική και σταθερή άνοδική πορεία τής ναυλαγορᾶς.

Κατά τούς Λάμπερτ Μπρόδερ τό «ναδίρ» τής κρίσεως στήν ναυτιλία παρήλθε και οι θαλάσσιες μεταφορές θά αύξηθούν σταδιακά άπό τό τέταρτο τρίμηνο τού 1982 και έντευθεν. Μετά τή μείωση κατά 3% τών διά θαλάσσης μεταφορών κατά τό 1981 προβλέπεται μηδενική μείωση έφετος, μέ άποτέλεσμα τήν έλαφρά άνακλαψη τών ναύλων ιδιαίτερα

γιά τά φορτηγά σκάφη, δεδομένου ότι οι μεταφορές πετρελαίου θά παραμείνουν σέ πολύ χαμηλά έπιπεδα.

Η έτησια μελέτη τού ναυλομεσιτικού Οίκου Πλατού προβλέπει ότι έντος τού 1982 ή χωρητικότης μπάλι κάρριερς μεγέθους μεταξύ 60.000-80.000 τον. d.w. θά αύξηθει κατά 14%, μέ τήν προσθήκη τών νεοναυπηγουμένων σκαφών.

Ίσχυρή πίεση άσκειται άπό τούς αγοραστές πετρελαίου πρός τούς πετρελαιοπαραγωγούς.

Ίάπωνες άγόρασαν παρά τών Περσών στήν άγορά «σπότ» έναντι 26 και 27 δολλαρίων άνά βαρέλι.

Κατά τούς ναυλομεσίτας «Έγκαρ Φόρρεστερ», ή παρατεινόμενη μείωση τής ζητήσεως πετρελαίου δημιουργεί προβλήματα έσόδων τών πετρελαιοπαραγώγων κρατών μέ άμεσο πιθανόν άποτέλεσμα τήν μείωση τών είσαγωγών τών κρατών αύτών μέ δυσμενή έπιπτωση στήν φορτηγό και κοντέινερ ναυτιλία.

Συνεχίζονται οι διαλύσεις τών μεγάλων δεξαμενοπλοίων παρά τών έταιριών πετρελαίου. Ή θυγατρική τής «Εξόν» τής Ολλανδίας έπωλε τά VLCC «Εσσο Νέντερλαντ» και «Εσσο Γιούροπορτ», άμφοτέρα 253.834 τον. d.w. και ναυπηγήσεως 1970, πρός διάλυση, βάσει τού εύρυτερου σχεδίου τής έταιριας νά μειώσει μέχρι τό τέλος τού 1982 κατά 40% τόν στόλο τής είς σου-περτάνκερς.

Στήν άλλη πλευρά τού 'Ατλαντικού οι Αμερικανοί ιδιοκτήτες VLCC πιέζουν τήν «Μαριτάιμ Αντμινιστρέσον» νά μήν έπιτρέπει τήν διακίνηση πετρελαίου άπό τής πηγές τής

Άλασκας παρά μόνον μέ πλοια ύπό άμερικανική σημαία, σε μία άγωνιώδη προσπάθεια έξασφαλίσεως άπασχολήσεως γιά τά πετρελαιοφόρα τους.

Μέ τήν δήλωση ότι, ή νηολόγηση πλοίων άποτελεί θέμα τό όποιο κάθε κράτος δύναται νά προσδιορίζει βάσει τού έθνικού συμφέροντος, οι 'Ηνωμένες Πολιτείες δέν θά μετάσχουν στής συζητήσεις τής συνόδου τής «Ούνκαντ», πού άρχισαν στή Γενεύη.

Στό μπούκοτάς κατά τών συνομιλιών γιά τής «σημαίες έύκολιας» συμμετέχουν ή Λιβερία, ή Παναμᾶς και ή Έλλας.

Οι Ίάπωνες προσανατολίζονται στήν έγγυηση τής ισοτιμίας τού γιέν πρός τό δολλάριο γιά τήν προσέλκυση νέων παραγγελιών έν όψει τών υφισταμένων άνοικτών ναυπηγικών κλινών γιά τό δεύτερο έξαμηνο τού 1983.

Η «Καβασάκι» υιοθετεί πλαφόν ισοτιμίας 200 γιέν τό δολλάριον γιά τούς καλούς πελάτες της.

Οικονομικές δυσχέρειες άντιμετωπίζουν οι περισσότερες τών χωρών τού Συμφώνου τής Βαρσοβίας.

Σέ μία προσπάθεια ύποβοηθήσεως τής Πολωνίας, "Ομίλος Τραπεζών τής Δύσεως άπεδέχη νά τροποποιήσει τής δανειακές υποχρεώσεις τής Πολωνίας, οι οποίες γιά τό 1981 άνηλθαν σέ 2,4 δισεκατομ. δολλάρια και ήταν έκπροθεσμοι.

Καθειλκύσθη προσφάτως άπό τά βρετανικά ναυπηγεία «Ωστιν και Πίκερσγκιλλ» τό 1240 φορτηγό τύπου SD14 και έλαβε τό όνομα «Γιουνάιτ Ντράϊβ» άνηκον σέ έταιρια τού Σέρ Γ. Πάο.

"Όπως έδήλωσε έκπροσώπος τών ναυπηγείων άπό τής παραδόσεως τού πρώτου SD14 άπό τά ναυπηγεία τό 1968 κατασκευάσθηκαν μέχρι σήμερα συνολικών 207 σκάφη, 124 στά ναυπηγεία «Ωστιν & Πίκερσγκιλλ» και 83 σέ άλλα ναυπηγεία τής Βρετανίας, Βραζιλίας, Αργεντινής και στήν Έλλαδα βάσει σχεδίων και άδειας τών κατασκευαστών.

SERVAUX

Established in 1912 in Marseilles

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

DECK, ENGINE and CABIN STORES

SERVICING FOR RESCUE AND FIREFIGHTING EQUIPT

Subsidiary Companies in Nantes, Le Havre and Cannes

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

Telex: 420385, Phone: (91) 58.70.16

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

Η παρούσα κρίσις είς τήν Ναυτιλίαν

ΤΟΥ Κ. ΙΩΑΝ. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Η λέξις «κρίσις» δέν είναι άρκετη νά περιγράψῃ τήν σημερινήν κατάστασιν τής παγκοσμίου ναυτιλίας. Ισως ή λέξις «προκαταστροφή» ταιριάζει περισσότερον... "Όπως τά πλοϊα ταξιδεύουν είς τούς άχανείς ωκεανούς μόνα των, έτοι και σήμερα, είς τήν συβούσαν κρίσιν, μόνα των περιμένουν νά σωθούν άπό τήν «άναδουλειά». Καμμία κυβέρνησις δέν ήμπορεί νά τά βοηθήσῃ. Τά προβλήματά τών είναι πολλά. "Ολα χρεωστούν πολύ περισσότερα άπό τήν σημερινή τών άξια. Και τά νεότευκτα (2 έως πέντε έτών) χρεωστούν περισσότερον άπό τά παλαιά! Τά ποσά είναι τεράστια και οι άγοραστοι έλαχιστοι. Δι' οι μόνον αι Τράπεζαι θά ήμπορεσουν νά σώσουν τήν ναυτιλίαν, ύπο ώρισμένας συνθήκας.

Η ύπερπληθώρα πλοίων, φορτηγών και «τάνκερς», παραλλήλως πρός τήν σημαντικήν μείωσιν τών μεταφορών πρώτων υλών και πετρελαίων, είναι τά αίτια, άφού ή θεωρία τής μονάδος έφαρμόζεται είς τήν ναυτιλίαν περισσότερον άπό είς οιανδήποτε άλλην έπιχειρησιν. Άρκούν ένη δύο πλοϊα περισσότερα άπό τά πρός μεταφοράν φορτία, και οι ναυλωταί ρυθμίζουν τήν τιμήν τών ναύλων. Αντιθέτως, ένα ή δύο πλοϊα ολιγώτερα, και οι έφοπλιστοί ρυθμίζουν τήν άγοράν. Η μανία τών έφοπλιστών διά περισσότερα πλοϊα, μαζί με τήν άναγκην τής άνανεώσεως τών στόλων των άπό τά παλαιά, άδηγησαν τούς περισσότερους είς ναυπηγήσεις χωρίς νά υπολογίζουν τό πού τά νέα πλοϊα θά άπασχοληθούν. Πρέπει έδω νά σημειώσωμεν ίτι άναφερόμεθα μόνον είς τά φορτηγά και τά δεξαμενόπλοια (τάνκερς). Τουριστικά και έπιβατηγά δέν συμπεριλαμβάνονται. Ούτως ένη λειτουργία παγκοσμίως, έχομεν διά τά σκάφη αύτά μίαν χωρητικότητα 650.000.000 τόννων (dwt) μεταφορικής ικανότητος, με τάς έξης άναλογιες: Τάνκερς 49%, Baulk Cargo 24%, Μικτά 7% και διάφορα

20%. Έξ αλλου κατά τό 1981, αι παγκόσμιαι μεταφοραι άνηλθον είς 15 δισεκατομμύρια τόννους - μίλια, με τήν έξης άναλογιαν: Ακάθαρτον πετρελαίον 46%, σιτάρι 7%, άνθρακες 7%, σιδηρομεταλλεύματα 10% προϊόντα πετρελαίου 6% διάφορα άλλα 24%.

Άλλα άπό τό 1979 μέχρι τού τέλους τού 1981, αι διεθνείς μεταφοραι έμειώθησαν κατά 11%, ποσοστόν δητως τεράστιον άν ληφθή ύπη όψιν ή προαναφερθείσα θεωρία τής μονάδος. Αντιθέτως, κατά τό ίδιο διάστημα, ή χωρητικότης τών πλοϊαν ηγήθη κατά 2%. έντος δε τού τρέχοντος έτους (1982) άναμενεται νά παραδοθούν νέα πλοϊα 27 έκατομμυρίων dwt! Ούτως έχοντων τών πραγμάτων, πολλοί πιστεύουν ίτι ή έξισορρόπησις πλοίων και φορτίων δέν είναι δυνατόν νά έπελθη πρό τού 1985. Έφ' ω και τό μέλλον τής διεθνούς ναυτιλίας έξαρτάται σήμερον άπο δύο παράγοντας: Πρώτον, άπό τό χαμηλόν κόστος και δεύτερον, άπό τήν συμπεριφοράν τών δανειοδοτουσών Τραπεζών. Αι τελευταίαι θά βοηθήσουν, άσφαλως, έάν βεβαιωθούν ίτι υπάρχει φθηνό κόστος διαχειρίσεως όπως έπραξαν και είς προηγούμενας ναυτιλιακάς κρίσεις.

Τό φθηνό, ζημιάς κόστος διαχειρίσεως δέν έξαρτάται μόνον άπό τούς πλοϊοκτήτας. Κυβερνητικά παρεμβάσεις αι όποιαι σκοπόν έχουν τήν αύξησιν τού κόστους διαχειρίσεως έμποδίζουν τήν μείωσιν τούτου. Σήμερον, οι ναύλοι δέν καλύπτουν ούτε τά ήμερήσια έξοδα, τά όποια είναι καύσιμο, μισθοί, λιμενικά, τροφοδοσία, άσφαλιστρα και εισφοραι. Ούτε άποσβέσεις, ούτε τοκοχεωλαύσια ούτε έξοδα γραφείου και βεβαίως ούδεν κέρδος ύπολογίζονται. Ούδεποτε, κατά τό τελευταία 50 έτη, έγγνωσεν ή παγκόσμιος έμπορική ναυτιλία τοιαύτην κρίσιν. Και διά τήν Έλληνικήν ναυτιλίαν τό πρόβλημα είναι τεράστιον. Μᾶς συναγωνίζονται, με τάς σημαίας Λιβερίας και Παναμά, παντός είδους

άλλοδαιποί πλοϊοκτήται. Μέ μισθούς και εισφοράς κατά 40-50% μικροτέρους άπό τούς Έλληνικούς έχουν φθηνότερο κόστος και άναλαμβάνουν φορτία μέ τιμάς, τάς όποιας ήμεις άδυνατούμε νά δεχθώμεν. Και ή τελευταία αύξησις τών μισθών τών Έλλήνων ναυτικών κατά 29% είς τό άποκορύφωμα τής κρίσεως προεκάλεσε ποικίλα σχόλια.

Άλγα έλλειψεως έργασιας μέχρι τέλους τού 1981 ύπηρχον «δεμένα» πλοία 22.000.000 τόννων (dwt) ή 7% τού παγκόσμιου «τοννά». Έπίσης ποσοστόν 12% τού παγκόσμιου «τοννά» είς δεξαμενόπλοια (τάνκερς) χρησιμοποιούνται ώς άποθηκαι — περίποι 35.000.000 τόννοι (dwt). Και διά τά φορτηγά έηρού φορτίου θά άποβή ή κατάστασις άκομη χειρότερα, κατά τά άμεσως προσεχή έτη. Υπάρχουν πρός παράδοσιν νεότευκτα τοιαύτα σκάφη 32.000.000 τόννων ήτοι τό 21% τού σημερινού στόλου. Διά νά έπελθη έξισορρόπησις φορτίων και πλοίων, ή διεθνής οικονομία πρέπει νά αύξηθη τουλάχιστον κατά 15-20% πράγμα δύσκολον διά τά προσεχή 3-4 έτη. Αντιθέτως δέ, ύπάρχει μεγάλη πιθανότης ή διεθνής οικονομία νά μειωθη, κυρίως λόγω τών ύψηλών τόκων και τής τιμής τού πετρελαίου.

Οσον άφορά είς τά καθ' ήμάς, ή Κυβέρνησις τού ΠΑ.ΣΟ.Κ. έάν πράγματι ένδιαφέρεται, ήμπορεί νά βοηθήσῃ, κυρίως διά τής μειώσεως τού κόστους. Τούτο έξαρτάται άπο σύνθεσιν πληρώματος, ύπερωριάς, ώρας έργασιας και έπιβαρύνσεις ύπερ τρίτων (ώς πχ. το προσφάτη ίδρυμένος Ναυτικού Επιμελητηρίου τό όποιον, ένω σύδεν προσφέρει, έφ' ίσον υπάρχει τά πλοϊα μέ εισφοράς). Ή έφαρμογή «έργατοπατερικής» πολιτικής θά πλήρη πρώτην τήν Έλληνικήν ναυτιλίαν. Έν τούτοις, ή συναλλαγματική συμβολή τής, είς τήν έθνικήν μας οικονομίαν, έν συνδυασμώ πρός τήν πολιτικήν τής δύναμιν έπι διεθνούς έπιπέδου και τόν άριθμόν τών έξ αύτής άποζώντων ναυτικών μας, έπιβάλλουν ρεαλιστικήν πολιτική τής Κυβερνήσεως μέ σκοπόν τήν μείωσιν τού κόστους κινήσεως τών πλοίων.

Θά πρέπει νά γίνη καλώς άντιληπτόν διτι, έάν χαθή ή παρούσα έμπορική μας ναυτιλία, θά είναι άδυνατον νά έπαναδημιουργηθή είς τήν σημερινήν της έκτασιν.

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

COLOUTHROS 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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ιδρύθη ύπό τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τούς όποίους είναι ήσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 14.500.000.000. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δε-
κατέσσαρα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Άνήκει καὶ διοικεῖται ἀπό "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- Έκπροσωπεῖ 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 ἀνωτέρῳ '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

‘Ελληνική’ Εμπορική Ναυτιλία τώρα

Τοῦ Δρ. ΘΩΜΑ ΡΗΝΙΩΤΗ
Διδάκτορος Ιδιωτικής Οικονομίας
Πανεπιστημίου Κολωνίας

(συνέχεια)

4. ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΚΤΙΟΝΙΣΜΟΣ

Μιά έπικινδυνή προοπτική και ένα μέρει πραγματικότητα διαμορφώνεται τά τελευταία χρόνια στο σχήμα παντοειδών ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΩΝ. Είναι άναγκη άκομα και στά πλαίσια τής συνοπτικής αύτης άνάλυσης νά περιγράψουμε τίς άποψεις πού τά μάλιστα άντιπροσωπεύουν τά συμφέρονται τού ελληνικού στόλου.

Διακρίνουμε σήμερα τά κάτωθι είδη παρεμβατισμών:

- 41 στά φορτία τακτικών γραμμών (UNCTAD)
- 42 στά φορτία χύδην
- 43 γιά τήν δημιουργία στόλου άπό τίς χώρες τού τρίτου κόσμου
- 44 γιά τήν περιβαλοντολογική προστασία.
- 45 γιά τήν άσφαλεια τής ζωῆς στήν θάλασσα και τήν άποφυγή άτυχημάτων.

Παρεμβατισμός στά φορτία τακτικών γραμμών ή γνωστή συμφωνία UNCTAD 40-40-20 ψηφισμένη άπό την συνέλευση τού ΟΗΕ και προβλέπουσα τά φορτία εύτυχων μόνον τών τακτικών γραμμών (LINERS OR CONFERENCES) νά μεταφέρονται σέ ποσοστό 40% μέ πλοια τής έξαγοντας 40% μέ πλοια τής εισάγοντας και 20% μέ πλοια τρίτων χωρών. Είναι αυτονότητη η σημασία και ο κίνδυνος πού προέρχεται άπό τή θέση σέ ίσχυ αύτού τού παρεμβατισμού και άπό τίς διακρατικές ή ιδιωτικοκρατικές κομπίνες πού μπορεί νά γεννήσει και άπό την αύξηση τού κόστους μεταφοράς πού μπορεί νά συνεπιφέρει άπό το έλευθερο άνταγνων ζόμενο 20% τών πλοίων σέ μια ή περισσότερες περιπτώσεις θά είναι πραγματική ή πλασματική άπων. Ο κώδικας αύτός δέν έχει άκομα τεθεί σέ έφαρμογή γιατί δέν έπικυρώθηκε άπό τίς κυβερνήσεις και τό υψηλός τού τοννάς πού προϋποτίθεται γιά τήν θέση του σέ έφαρμογή.

Παρεμβατισμός στά φορτία χύδην. Αύτο άποτελεί τόν ύπ' άριθμό ένα και σπουδαιότερο κίνδυνο τής ελληνικής έμπορικης ναυτιλίας, ή όποια άπασχολείται σέ φορτία μεταξύ τρίτων χωρών άλλα κατά 90% χ ύ δη ν. Γιά πρώτη φορά έγινε κίνηση γιά τόν παρεμβατισμό στήν άγορά τών φορτίων χύδην στή διάσκεψη τής Μανίλας τόν Μάιον 1980 και έκτοτε εύτυχως δέν προχώρησε τό σχετικό σχήμα, έπειδη ίσων δέν άλοκηρώθηκε άκομα ο κώδικας τής UNCTAD. Η θανάσιμη άπειλή πού διαγράφει μάρ οποιαδήποτε διεθνή παρέμβαση στά φορτία χύδην τών πλοίων TRAMPS είναι πασίδηλη και ή στάση τής κυβερνήσεώς μας σάν μεμονωμένου κράτους ή σάν κράτους μέλους εύρυτερων συνασπισμών ή άργανισμών αύτονότος.

Παρεμβατισμός γιά τήν δημιουργία στόλου άπό τίς χώρες τού τρίτου κόσμου.

Οι άνωτέρω δύο ρυθμίσεις πού έπιχει-

- ‘Η άντιρρηπαντική προστασία άπό τά πλοία καταντάει φαρισαϊσμός δταν οι κόλποι και τά λιμάνια ρυπαίνονται ργδαιώς άπό τά βιομηχανικά και τά άποβλητα τών πόλεων.
- Οι ‘Ελληνες πλοιοκτήτες συμμετέχουν ήδη άπό τό 1989 στό άσφαλτικό σχήμα TOVALOP, σύμφωνα μέ στοιχεία τού όποιου τά έλληνικά τάκερς δέν έχουν στοιχεία χειρότερα άναλογικά άπό τά Τάκερς τών άλλων έθνικοτήτων.
- ‘Η Έλλαδα είναι μέλος τού σχεδίου άντιρρηπανσής τού IMCO τού Λονδίνου τού 1978 και τώρα ως μέλος τής EOK ύποχρεώνται και θά ύπογράψη τήν σχετική έκδοθείσα ντιρεκτίβα γιά τήν αύξηση τών στάνταρς πρόσ άποφυγή τής θαλάσσιας ρύπανσης πού έκδόθηκε τόν Ιούλιο τού 80.

Γιά τήν άσφαλεια τής άνθρωπινης ζωῆς στήν θάλασσα και τήν άποφυγή ναυτικών άτυχημάτων:

Αύτονότας ή έλληνική ναυτιλία πρέπει νά δειξη ίδιαίτερη εύαισθησία στό θέμα τής άποφυγή τών ναυτικών άτυχημάτων, ίδιαίτερα και έπειδή ο θόρυβος πού δημιουργεῖται είναι ένα μέρει τουλάχιστον κακόπιστος και κατευθυνόμενος. Στήν πραγματικότητα τά άτυχημάτα τής έλληνικής Ναυτιλίας κατά μέσο στατιστικό όρο δέν ύπερβαίνουν τά άντιστοιχα άλλων ναυτιλιών μέ τήν ίδια σύνθεση. ‘Η άποδειξη άυτού τού γεγονότος χρειδέζεται βέβαια βαθειά στατιστική άνάλυση. Βεβαίως όρισμένα ίδιαίτερα χαρακτηριστικά πρέπει νά ληφθούν υπ’ όψιν στήν άντιμετώπιση τού παρόντος θέματος δηως ήδης τά κατωτέρω.

- 90% τών έλληνικών πλοίων δουλεύουν σέ έμποριο μεταξύ τρίτων χωρών σάν TRAMPS. Αύτό σημαίνει δτι σπάνια ένα πλήρωμα βλέπει μέ τό ίδιο βαρόρι τό ίδιο λιμάνι έστω και δεύτερη φορά. Σέ άντιθεση σέ άλλες ναυτιλίες ύπαρχουν πλοία πού κάνουν πολλά συνεχή χρόνια τό ίδιο ταξίδι. Αύτό σημαίνει πολλά.
- Τό YEN έντατικοποίησε τούς έλλεγχους τών έλληνικών πλοίων και συγκρότησε άμαρτες έπιθεωρητών πού τά έπισκεπτονται σέ άλλα τά Εύρωπα ή λιμάνια δηση τά έπιθεωρούν. Μόνο πού οι ποινές και τά πρόστιμα αύτών τών έπιτροπών γιά λάθη ή παραλειψεις τών πληρωμάτων (π.χ. δέν κατεβαίνουν οι βάρκες ένεκα μή συντηρήσεως) πρέπει νά έπιρριπτονται στά πληρώματα και δχι στά Ταμεία τών πλοιοκτητών, άλλοις ούδεποτε θά άναπτυχθεί έργατική συνείδηση και στήν Έλλαδα.
- Έντός τής EOK ή Έλλαδα, δηως θά συνέβαινε και άν έμενε έκτός τής EOK, υιοθετει τούς κανονισμούς τού IMCO γιά τήν άσφαλεια και τήν ρύπανση τής θάλασσας δηως έπισης και τό πρωτόκολλο τού ’78 τού SOLAS γιά τήν άσφαλεια τής άνθρωπινης ζωῆς και τέλος τό μημόνιο τών χωρών τής βορείου θαλάσσης, γιά τά «ύποβαθμισμένα πλοία» γιά τήν έφαρμογή

τού όποιου έκθεσαμε προηγούμενα τίς άπόφεις μας.

Τελειώνοντας σημειώνουμε ότι τά καιρίως υπαρξιακά προβλήματα της ναυτιλίας μας δημιουργούνται στό και άπο τό έξωτερικό. Η περαιτέρω ύπο σιαδήποτε μορφή ύπαρξη της, σε θέματα συμφέρουσα βάση, και τελικά ή τύχη της θά κριθούν έκτος Έλλαδας.

5. ΝΑΥΤΕΡΓΑΣΙΑ

"Οπως ηδη έλέχθη ή κυρία σχεδόν άποκλειστική συνεισφορά τής έλληνικής πραγματικότητας στήν ναυτιλία είναι ο άνθρωπος παράγων σάν έργαζόμενος σάν πλοιοκτήτης και σάν δημόσια διοίκηση. Τό θαύμα τής έλληνικής ναυτιλίας οφείλεται άποκλειστικά σ' αύτούς και αύτό είναι τελεοίδικα άναγνωρισμένο.

Μέ το ραγδαίο δυνατό μεγάλωμα της ναυτιλίας άφ' ένός και τήν όπωδήποτε άναπτυξή τού κοινωνικοοικονομικού έπιπεδου στήν χώρα μας τίς τελευταίες δύο δεκαετίες είναι αυτονόητο νά έχει άπο μακρού δημιουργηθεί έλλειψη προσφοράς ναυτεργασίας σε όλες κατ' άρχην τίς ειδικότητες και κατά συνέπειαν άδυναμία έπανδρωσης τών έλληνικών πλοίων.

Κατά τά προκαταρκτικά άποτελέσματα τής άπογραφής ναυτικών τού 1980, τό σύνολο τών έργαζομένων στά έλληνικά πλοία έφθανε στούς 92.000 ναυτικούς περίπου άπο τούς όποιους 60.000 ή 65% ήσαν "Έλληνες και 32.000 ή 35% ήσαν ξένοι.

Ό άνωτέρω άριθμός έκφραζει μία άλήθεια διτί δηλαδή ή χώρα μας έχει τό μεγαλύτερο ποσοστό ναυτεργατών και άξιωματικών σε σχέση με τόν μικρό πληθυσμό της σ' όλο τόν κόσμο. Περαιτέρω συμπεράσματα προέκυψαν άποδεικνύοντα τήν περιοδική και έναλλακτική άπασχόληση ή τήν έγκαταλειψή τού ναυτικού έπαγγέλματος προώρως ή τήν άλλαγη έπαγγέλματος με βάση τά άποταμεύματα τής ναυτικής άπασχόλησης. Οι πραγματικότητες αύτές άφορούν ιδιαίτερα τίς χα-

μηλόβαθμες ειδικότητες τών πληρωμάτων, άφορούν έπισης τίς νέες ήλικεις και οι άλληλοδιαρροές συμβαίνουν μέ δρισμένους κλάδους έπαγγελμάτων τής ξηράς άνάλογα με τό κριτήριο τού ποιος έκ τούτων άνθει και ποιος φθίνει. Κλασσικό παράδειγμα οι ναυτικοί-οικοδόμοι οι όποιοι και κατά βάση δημιουργούν τώρα πού και τά δύο έπαγγέλματα βρίσκονται μακροχρόνια σε βαθειά κρίση, τήν πίεση και τό πλασματικό κομμάτι άπο τήν έν γένει μικρή, εύτυχως άκομα, ναυτική άνεργια.

Οικονομικά — Κοινωνικές παροχές — 'Α-σφαλιστικό — 'Εκπαιδευτικό

"Ενεκα κυρίως τού κριτηρίου τής άποκοπής/μοναξιάς τού ναυτικού και τού κινδύνου πού διατρέχει (ό όποιος βέβαια κίνδυνος δέν δύναται νά άποδειχθῇ υψηλότερος στατιστικά σε σχέση με τόν έν γένει κινδυνού τής ζωῆς στήν στερεία) αί κάθε είδους άμοιβές και παροχές πρός τούς ναυτικούς, βρίσκονται σε τελεοίδικα ύψηλά έπιπεδα και σε άπολυτη και σε σχετική έννοια.

Στά χρόνια άπο τό 1974 ώς τό 1979 οι συνολικές άπολαβές τών ναυτικών αύξηθηκαν κατά περίπου 275%. Μέ τήν άνανέωση τής Συλλογικής Σύμβασης πού ίσχυε άπο 1/10/80 μέχρι 30/9/81 διοθήκαν στούς άξιωματικούς 22% και στά κατώτερα μέλη τού πληρώματος 25%. "Ετοι οι βασικοί μισθοί τών ναυτικών διαμορφώθηκαν ως έξης γιά πλοία έπιρων φορτίων και πετρελαιοφόρα.

ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΗΝΙΑΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΗΝΙΑΙΩΝ ΑΠΟΔΟ—ΧΩΝ ΣΕ ΧΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΞΗ—ΠΛΟΙΑ ΠΕΡΟΥ ΦΟΡ. ΤΡΕΛΑΙΟΤΙΟΥ ΦΟΡΑ
Πλοιάρχος	136.328	148.003
Υποπλοιάρχος	128.282	131.889
Ανθυποπλοιάρχος	91.271	94.374
Ραδιοτηλεγραφητής	97.514	101.121

Πρώτος Μηχανικός	135.638	143.300
Δεύτερος Μηχανικός	131.954	135.561
Τρίτος Μηχανικός	102.541	105.644
Ηλεκτρολόγος	109.819	113.174
Λοστρόμος	79.860	82.345
Ναύτης	55.230	57.526
Ναυτόπαις	41.718	43.489
Καμαρότος	37.993	39.691
Θερμαντής	69.187	71.755
Λιπαντής	68.229	70.714
Μάγειρας	81.897	84.568
Άρχικαμαρότος	76.103	78.588
Βοηθός Μαγείρου·Καμαρότος	52.166	54.192

"Η κλιμάκωση τών μισθών άπο τήν χαμηλότερη στήν υψηλότερη ειδικότητα έντός τού πλοίου είναι σχεδόν άντιπροσωπευτική τής σχετικής κλιμάκωσης σε δλες τής ναυτιλιακές χώρες τής Εύρωπης. Π.χ. ο μισθός ένος γερμανού πλοιάρχου είναι σήμερα μεταξύ 7.000 και 8.000 Γ.Μ.

"Ηδη μέ τούς άνωτέρω μισθούς οι έλληνικοι μισθοί έξιασθηκαν και σε άπολυτα νούμερα με τούς καταβαλλόμενους άπο τήν πολύ άνταγωνιστική μας βρετανική ναυτιλία. "Ενα έντονο παράδειγμα μᾶς δίνουν οι κατωτέρω πίνακες:

ΜΙΣΘΟΣ ΝΑΥΤΗ 1980 σε USD

Βέλγιο	2.717,45
Γερμανία	2.286,15
Όλλανδια	1.989,42
Δανία	1.977,01
Γαλλία	1.744,88
Άγγλια	1.457,07
Έλλαδα	1.340,68
Ιταλία	1.326,49

ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ 1979 ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ

Δανία	USD 12.685
Δυτ. Γερμανία	12.485
Βέλγιο	11.268
Γαλλία	10.682
Όλλανδια	10.598
Άγγλια	7.217
Ιταλία	5.695
Έλλαδα	4.217

"Ενα περαιτέρω πολύ έκφραστικό στατιστικό συγκριτικό στοιχείο μᾶς είναι διτί ο μισθός τού προνομιούχου ναύτη με βάση τό 100 στά 1974 άπο τής έξης χώρες άνεβηκε με βάση τής έπισημες αύξησης στά 1979 στήν Έλλασ σε 359,1 στήν Ιταλία 240,7 στή Γαλλία 180,1, στήν Άγγλια 162,7, στήν Δανία 160, στή Βέλγιο 164,6 στήν Δυτ. Γερμανία 146,2, στή Όλλανδια 126,8.

Στά άνωτέρω άναγκαιούν τουλάχιστο οι έξης περιληπτικά παραπρήσεις:

- διτί ή άμοιβή τής θαλάσσιας έργασίας στήν χώρα μας σε σχέση με τό έθνικό κατά κεφαλή είσαδόμηση είναι πολύ ύψηλότερη σε σχέση με όποιαδήποτε άλλη άπο τής συγκρινόμενες χώρες. Τό χαμηλό σημείο τής σχέσης (Ιταλία) δίνει ένα ίσο μισθό γιά μέσο Κ.Κ.Εισ. αύξημένο κατά 35% και τό ύψηλό σημείο (Δανία) δίνει διπλάσιο μισθό άπο τό έλληνικό γιά τριπλάσιο εισόδημα.
- "Οταν σταθμίσει κανείς μιά κατά δυνατό άληθη σχέση πού ύπάρχει μεταξύ τού μέσου έτησιου κατά κεφαλή είσοδηματος πού καθορίζει και καθορίζεται άπο τό έπιπεδο κόστους διαβίωσης, τότε ο "Έλληνες ναυτικός είναι ταξικά πλουσιώτερος άπο ζηλους τών συναδέλφους του τών άναφερθεισών χωρών.

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

- Τό γεγονός της ύψηλότερης αύξησης τών έλληνικών ναυτικών μισθών έν σχέσει με τούς λοιπούς συγκρινόμενους είναι μέν φυσιολογικό σάν οικονομικό μοντέλο είσοδηματικής πολιτικής, πρέπει όμως νά σημειωθεί σάν σημάδι δικαιότερης άμοιβής άφ' ένός και σάν δείκτης κινδύνου γιά πλοϊασμα στά άριακά σημεία άνταγωνιστικήτας της μισθοδοσίας στό έλληνικό πλοιο. Τό ένδεχόμενο ξεπέρασμα της όποιας σημαίνει άκαρια θάνατο της έλληνικής ναυτιλίας, ένεκα τών προεκτεθεισών ιδιομορφιών της.
- Συντριπτικό πλεονέκτημα γιά τούς "Έλληνες ναυτικούς είναι τό άφορο λόγητο τού είσοδηματός τους, πράγματι γιατί σύμφωνα με τίς συλλογικές συμβάσεις άμοιβές τους οι ναυτικοί μας είναι άφοροι για το ιγιά τίς πέραν τών συλλογικών συμβάσεων άμοιβές καταβάλλουν φόρο άνερχόμενο σε 6,1% μόνο.
- "Ας σημειωθεί τελικά οι μισθοί της συλλογικής συμβάσεως ύπερακοντίζονται άπό την έλλειψη τών πληρωμάτων και καταβάλλονται μισθοί αισθητά ύψηλότεροι άπό τούς προβλεπομένους άπό την συλλογική συμβάση. Μιά μικρή ύποχρώση πρός τούς μισθούς της συλλογικής συμβάσεως παρατηρείται τελευταία ένεκα της έπιτεινομένης μέγιστης σε βάθος μεταπολεμικής κρίσεως της ναυτιλίας.

"Άν τα κατωτέρω δέν έπεισαν κάποιον περι τού ότι και άπόλυτα σάν νούμερα και σχετικά πρός τό έλληνικό και ξένο βιοτικό έπιπεδο ή καθ' όλου άμοιβή της έλληνικής ναυ-

τικής έργασίας δέν είναι άπολύτως ίκανο ποιητική, τότε δε λεχθεί και τό έχης: Κατά τή διάρκεια και έπιτεινόμενης της μεγίστης ναυτιλιακής κρίσης ή νέα συλλογική σύμβαση μεταξύ πλοιοκτητών και ναυτεργατών πού κλειστηκε στό δεκέμβρη τού 1981 με ίσχυ από 1-10-81 προβλέπει αύξηση τών μισθών τών άξιωματικών κατά 19% τών κατωτέρων πληρωμάτων κατά 22%, έπιδομα Κυριακής αύξηση όποι 18 σε 20% στίς έκτακτες άμοιβές αύξηση 20.5%, διάρκεια ναυτολόγησης 7 και 6 μήνες, αύξηση τών ήμερών άδειας από 5 σε 8 μηνιαίως, έβδομαδα 5 ήμερών και 40 ωρών πού σημαίνει ή δουλειά τό Σάββατο και τήν Κυριακή πληρώνεται με άπιθα ύψηλές ύπερωριες κλπ. κλπ. Μέ διλλα λόγια πρώτων σημερα ή άμοιβή της ναυτικής έργασίας έχει προχωρήσει και προσδεύσει άκομα πιό πολύ έν σχέσει με τά καθόλου έπιπεδα πανευρωπαϊκής άμοιβής. δε υ τε ρο ότι θά είναι πλέον μόνον θάυμα άν τό έλληνικό βαπτόρι μπορέσει νά διατηρησει τήν άνταγωνιστικότητά του διεθνώς χωρίς νά μειωθεί τό δυσβάστακτο πλέον έργατικό κόστος και το ι το ν άν θά προσέλθουν πλέον γιά λόγους άμοιβής άρκετοι και ίκανοι έλληνες γιά τήν έπανδρωση τής όποιας ναυτιλίας μας, αύτό δέν θά είναι ούτε θά μπορεί νά είναι πλέον οικονομικό θέμα παρά μόνο κοινωνικό.

'Ασφαλιστικό και κοινωνικές παροχές

Έδω τά πράγματα τουλάχιστον από πλευράς είσοφρων πλοιοκτησίας και ύψος παροχών και ποικιλίας παροχών είναι σέ άριθμούς και προοδευτικά άπόλυτα ίκανοι ποιητικά.

Κύρια άσφαλιση NAT έπι τών ύψηλών ναυτεργατικών είσοδημάτων καταβάλλουν οι

πλοιοκτήτες 10% και οι ναυτικοί 9% (στήν στεριά ώς γνωστόν οι εισφορές είναι σχεδόν 1/3 έργοδοσία 2/3 έργαδόμενοι). Αποθεματικά NAT έκατοντάδες έκατομμύρια σε συνάλλαγμα. Ασφάλεια άσθενείας Οίκου Ναύτου σε διεθνή περιοχές κυρίως ναυτιλιακές τής χώρας, Επικουρική άσφαλιση ναυτικών σε ίσχυ από 1/7/81 είσοφρά 2% πλοιοκτήτες 2% ναυτικοί. Από πλευράς πρακτικής όργάνωσης ορθολογικής έκμετάλλευσης και χρησιμοποίησης τών πόρων και άποθεματικών ίσχυει και έδω ότι, τουλάχιστον, ίσχυει σε διεθνή περιοχές τίς σχετικές έλληνικές πραγματικότητες. Δέν είναι βέβαια και αύτό θέμα άποκλειστικής εύθύνης τής έλληνικής πλοιοκτητίας.

'Εκπαίδευση άξιωματικών και πληρωμάτων

Η ραγδαία τεχνολογική έξελιξη ό διεθνής και κρατικός παρεμβατισμός και ή έλλειψη άξιωματικών σπρώχνει τήν ναυτική έκπαίδευση συνεχώς σε ύψηλότερα ποιοτικών και ποσοτικών έπιπεδα.

Γιά τήν χρηματοδότηση τής ώς άνω αύξανόμενης συνεχώς άναγκης γιά ναυτική έκπαίδευση ή άρχική (1973) σχέση χρηματοδότησης 2/3 τό κράτος και 1/3 οι πλοιοκτήται με βάση οικειοθελείς είσοφρες, μετετράπη και διαμορφώθηκε σε 1/4 τό κράτος και 3/4 οι πλοιοκτήτες με βάση ύποχρεωτικές είσοφρες τών πλοίων πού έτοι σχηματίζουν τό έπιλεγόμενο κεφάλαιο Ναυτικής έκπαίδευσης KNE τό ύψος τού όποιου στά τρέχοντα χρόνια φτάνει τά 600 έκατομμύρια δραχμές.

Φέτος λειτουργούν 19 άνωτερες σχολές έμπορικου ναυτικού σε διεθνή περιοχές τής χώρας και γιά διεθνή περιοχές τής έπιλεγόμενο κεφάλαιο Ναυτικής έκπαίδευσης KNE τό ύψος τού όποιου στά τρέχοντα χρόνια φτάνει τά 600 έκατομμύρια δραχμές.



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 CHARTER.
RER • 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 BALTIĆ AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

καί μπορεῖ νά έπακολουθήσει ή γνωστή τριετής φοίτηση Λυκείου γιά νά μπορεῖ κανείς νά άκολουθήσει πανεπιστημακές σπουδές ή θέλει.

Έπισης ύπάρχουν μονοετείς και διετείς κύκλοι προαιρετικής φοίτησης σε διετές τις ειδικότητες μετά τις οποίες μπορεῖ ο πρώην άποφοιτος τού γυμνασίου νά μπαρκάρει άμεσως σάν δόκιμος άξιωματικός στον τομέα του. Περαιτέρω ύπάρχουν 6 ναυτικά λύκεια νέου τύπου και πολλές ιδιωτικές ναυτικές σχολές. Τό σύνολον τών σπουδαστών σε δύο το άνωτέρω έκπαιδευτικό κύλωμα άνερχεται σε περίπου 3.000, η δέ φοίτηση στις δημόσιες σχολές είναι έντελως δωρεάν.

Τέλος πρέπει νά αναφερθεί μιά κανούργια προσπάθεια της ναυτιλιακής έκπαιδευσης που συνίσταται στό νά δοθεί ή δυνατότητα στούς άποφοιτους τών γενικών λυκείων νά προσκτηθούν τις ναυτικές γνώσεις σε συντομότα χρόνο (6-10-12 μήνες) σε ειδικά κέντρα έπαγγελματικής καταρτίσεως (Κ.Ε.Κ.) πού τώρα άνερχονται ήση σε 13.

Κοινωνιολογικά: Μιά άναλυση ή προσέγγιση του θέματος θά ήταν βέβαια ογκώδης και περιπλοκη δώμας γιά τόν στόχο της πρακτικής άναλυσης θά άρκουσαν οι λίγες παρατηρήσεις μας ώς έξης: Γενικά τό ναυτικό έπαγγελμα είναι ένα έπαγγελμα έπαχθές έπικινδυνο άνεπιθύμητο κατά κανόνα και έπαγγελμα άναγκης. Είναι οκληρό γιά ένα μόνο κυρίως και βασικό λόγο διότι δηλαδή άποκοβει τούς άνθρωπους άπό τό φυσικολογικό τους κοινωνιολογικό περιβάλλον και τά άγαπημένα τους πρόσωπα και τούς θυμαποιεί σε δύμαδες άνθρωπων παραμιταριστικής δομής. Είναι συνεπώς και αύτονότη και σαφής και κατανοητή ή τάση φυγής άπό τήν θαλάσσια άπασχόληση πού παρατηρείται κυρίως στις άνειδικευτες ειδικότητες τού ναυτικού έπαγγέλματος, χωρίς αύτό νά σημαίνει ότι και ιεραρχικά ψηλά ιστάμενοι έξειδικευμένοι άξιωματικοί μετά από μακρά καριέρα δέν τά έγκαταλείπουν με μισοτελειωμένη καριέρα ή λιγό πριν τό τέλειωμά της γιά νά άσχοληθούν, μέ κινδυνο μεγάλης άποτυχίας, μέ παραπλήσια ή δαχετα έπαγγέλματα στήν στεριά. Υπάρχουν έκαποντάδες μηχανικών και πλοιάρχων καριέρας, πού έκαναν άνεπιτυχώς, διάφορες προσπάθειες σε έπαγγέλματα ξηρᾶς ή μπουτίκ μέχρι βιοτεχνίες πλαστικών και από σουβλαζίδικα μέχρι έμποριο φρούτων, χάνοντας τις ή αποταμεύσεις τους άπό τήν θάλασσα μέχρι πεντάρας.

Σέ παλιότερα χρόνια σχετικά δώμας πρό-

σφατα, οι ναυτικοί έντος τών πλοίων άντιμετωπίζαν και προβλήματα διατήρησης, σωστής διατροφής και ψυχαγωγίας. Τώρα πλέον και κατά κανόνα αύτές οι άνεπάρκειες χάρις στήν ύψηλή τεχνολογία, στήν άναλωση μεγαλύτερων ποσών-έξόδων ήπο τά πλοία, στόν έλεγχο τού κράτους και βέβαια στήν καταλυτική έπιδραση τής άγοράς έργασίας, τά μειονεκτήματα αύτά τείνουν νά έκλειψουν. Παραμένει μόνο τό θέμα τής άποκοπής τών ναυτικών από τις έστιες τους γιά τήν έξαλειψη τού όποιου μόνο λίγα και άσθενη άντιστοτά ήπαρχουν δημοσιογρον παγκόσμια τηλεπικονιανία, συνοδεία τών γυναικών τών άξιωματικών κλπ.

Είναι σαφές ότι ή προσφορά αύξημένη ή μειωμένη ναυτεργατικού δυναμικού, ένεκα τών άνωτέρω, θά είναι άντιστρόφως άναλογη ποσοτικά και ποιοτικά πρός τήν ζήτηση έργασίας στήν στεριά και τούς προσφερομένους δρους. Γι' αύτό μέ κοινωνικοί οικονομικά άνερχομένη τήν έλληνική πραγματικότητα ή μειωμένη προσέλευση στό ναυτικό έπαγγελμα θά έπιτεινεται ή και άντιστρόφως. Έτοι συνέβη, σε διετές τίς χώρες πού έχασαν πρίν από τήν Έλλαδα τήν ναυτιλία τους δημοσια, ή Σουηδία, ή Γερμανία, ή Γαλλία κλπ. Γιατί νά μπαρκάρει ή Γερμανός ναυτικός τεχνίτης θαν στήν ξηρά άμειβεται μέ ωρομίσθιο 20 Μάρκων; Ή διαφορά τής χώρας μας από τις άνωτέρω χώρες είναι ότι αύτές είχαν ΟΛΟΥΣ τούς άλλους κλάδους τής οικονομίας τους ύπαρκτους και άνεπτυγμένους, ώστε τούς ήταν δυνατόν νά παρατηθούν από τήν ναυτιλία. Η χώρα μας δώμας δέν έχει άκομα αύτή τήν στιγμή άλλον πιό συμφερότερο και πιό άναπτυγμένο έναλλακτικό κλάδο δέν μπορεί συνεπώς νά χάσει τήν ναυτιλία γιά κανένα λόγο.

Η έντασεως άπομονωμένης και σχετικά έπικινδυνης έργασίας ναυτιλιακή βιομηχανία στόν άκρωτο και σε ιστορική βάση ραγδαίο και άνεπιστροφο δρόμο της ήπο βορρά πρός τίς χώρες τού ισημερινού, πρέπει νά κάνει στήν χώρα μας τόν δυνατό μακροχρονιότερο σταθμό πρός διελος τής άναγεννημένης έλληνικής οικονομίας. Η διάρκεια αύτού τού σταθμού θά είναι συνάρτηση τού χρόνου πού θά άπαιτησε γιά νά καλύψουν οι χώρες τής έπομενης ύποδοχής, περί τόν ισημερινό τό τεχνολογικό και κεφαλαιακό - διαχειριστικό τους χάσμα. Μέ τά έρωτήματα αύτά θά άσχοληθούμε στήν έπομενη παράγραφο.

Η λύση. Ξένα κατώτερα πληρώματα

Γιά νά κρατηθεί ή έλληνική ναυτιλία ζων-

τανή και άκμαία, και λαμβανομένου πάντα υπ' άψη δη μόνη προσφορά τής έλληνικής οικονομίας στόν τομέα αύτόν είναι ο συντελεστής έργασίας, άπο πλευράς τού συντελεστού έργασίας ή μόνη λύση συνίσταται στήν βάση σχεδίου θεαμοθετημένη χρησιμοποίηση ξένων κατωτέρων πληρωμάτων. Το θεαμοθετημένο αύτό πλαίσιο πρέπει νά λειτουργήσει περιληπτικά ώς κάτωθι:

- Πλήρης ίμαδς κατωτέρων πληρωμάτων, μέχρι και λοιστρόμων, θμεοθείς έπανδρων κάθε πλοίο μέ βάση έδικη διμερή σύμβαση μεταξύ τής ένωσης τών έλληνων πλοιοκτητών και τών έθνικών ένωσεων τών χωρών πρόσλευσης. Μισθοί θά καταβάλλονται οι διά τών διμερών συμβάσεων, συμβανούμενοι χαμηλότεροι τών έλληνικών άλλα ίσοι μέ τούς προβλεπόμενους από τις έθνικές συλλογικές συμβάσεις τών χωρών πρόσλευσης. Οι ίμαδες αύτές έργασίας, σε φυσιολογικές περιπτώσεις, θά φθάνουν και θά άποχωρούν συλλογικά από τό πλοίο, θά είναι δέ υπεύθυνες απέναντι στά έθνικά τους σωματεία και τίς κυβερνήσεις τους γιά όποιαδήποτε άνωμαλία δημιουργήσουν έπι τού πλοίου. "Όπως και τό πλοίο είναι πάντα υπεύθυνο γιά τίς ήποχρεώσεις πού άναλαμβάνει όποιαδήποτε κατά κανένα λόγο.
- Η άπασχόληση τών έλληνων ναυτικών, έστω και τών κατωτέρων πληρωμάτων, μέ άποδειγμένη δώμας βάσει στοιχείων (ήμερών έργασίας) τήν ναυτική ίδιοτητα θά έχουν έγγυημένη τήν άπασχόλησή τους έπι τών έλληνις κών πλοίων μέχρις ένός.
- Μιά άντισταθμιστική είσφορά 30 δολαρίων κατά πρόταση τής Ε.Ε.Ε. κατά μήνα και άπασχόλούμενο θά καταβάλλεται σε ένα ειδικό ταμείο (ύπολογιζεται σε 10 ώς 18 έκατομμύρια) δολαρία έπισοιας και θά χρησιμοποιείται γιά έργα κοινωφελή στήν ναυτεργατική τάξη σε έργα ζωνούμενους και συνταξιούχους καθώς και στίς οικογένειες τους πού μπορεί νά άποτελουσσον ένα πρόσθετο κίνητρο γιά πρόσθετους νέους άνθρωπους νά μπούν στό ναυτικό έπαγγελμα.
- Η καταβολή μειωμένων, έν σχέσει με τις έλληνικές, άμοιβών στούς άλλοδαπούς θά βελτιώσει τήν άνταγωνι-

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

- στικότητα του ελληνικού πλοίου, τήν μία και μόνη υπαρξιακή του προϋπόθεση στόν άγωνα πού μόνο του διεξάγει και θά δώσει τήν δυνατότητα στήν πλοιοκτησία νά έπιβιωσει τής μεγίστης παρούσης κρίσης και νά άμειψει άκομα πολλά τούς ελληνες άξιωματικούς σέ χρόνια προσφορότερης ναυλαγοράς.
- Στόχος τελικός θά είναι ή απασχόληση MONO ελλήνων άξιωματικών έπι τών πλοίων γιά τήν έκπαιδευση και άμοιβή τών όποιων θά ύπάρχει περισσότερη εύχερεια. Τά σήμερα ύπαρχοντα κατώτερα πληρώματα άναλογα ήλικιας και διανοητικού έπιπέδου θά μπορέσουν κατόπιν έκπαιδεύσεως έντατικής νά γίνουν βαθμαία άξιωματικοί έστω και χαμηλοτέρων βαθμών ή θά απασχοληθούν κατά προτεραιότητα στήν ναυπηγεσποκευαστική βιομηχανία ή και νά μετεκπαιδευτούν και μεταταγούν σέ άλλα έπαγγέλματα. Οι κάπως πιο ήλικιων μπορεί νά ύπαρχουν και σέ ειδικά σχήματα πρώρης συνταξιοδότησης.
 - Μόνο μέ τήν μετατροπή τής άπο τήν χώρα μας προσφερόμενης έργασίας σέ μια έλιτρικη έξειδικευμένη και υψηλά άμειβόμενη προσφορά μπορούμε νά άμυνθούμε στίς άρνητικές νομοτέλειες πού άπειλούν τήν ναυτιλία.
 - Πρέπει τέλος νά άντικρουσθούν μερικοί προβαλλόμενοι πλανημένοι ίσχυρισμοί άπο διάφορες πλευρές.
 - Μιλούν γιά άφελληνισμό τής ναυτιλίας ένων είναι παγκόσμια άρχη στήν ναυτιλία διτήν έντικη στό πλοίο τήν προσδίδουν σχεδόν άποκλειστικά οι άξιωματικοί του.
 - Υποπληρωμή τών ένων άν λάβουν λιγότερα άπο τούς "Ελληνες". Η άφελεια τού ίσχυρισμού αύτού είναι διαφανής σέ κατέρχοντας και έλαχιστα μόνο οίκονομικά. Πραγματικά τά σήμερα καταβαλλόμενα ποσά στούς ένων αύτοτελούν άστρονομικές άμοιβές γιά τις χώρες τους, πολλαπλασίων άνωτερες άπο τις άνωτερες άμοιβές τών χωρών τους, πού τούς καθιστούν ικανούς μέ έλαχιστα χρόνια δουλειάς σέ έλληνικό πλοίο νά λύσουν τό πρόβλημα τής ζωής τους.
 - Εδώ θά πρέπει νά άναφερθεί άτι 3 έκ. ένοιοι έργατες στήν Γερμανία άλλα και στίς άλλες εύρωπαικές χώρες έπι δεκαετίες δούλευαν και δουλεύουν στίς ιεραρχικά και υγειονολογικά και μισθολογικά χαμηλότερες θέσεις. Χωρίς νά διαμαρτύρεται κανείς ούτε οι χώρες προέλευσής των (πού άλλωστε τό έπιζητούν) ούτε τά συνδικάτα τών χωρών ύποδοχής ούτε οι ίδιοι οι ένοιοι έργατες πού άποδέχονται τόν ρόλο τους γιατί ζούν καλύτερα άπο τις ίδιατερες πατρίδες τους.
 - Προβάλλονται περαιτέρω συναδελφικές ταξικές άντιρρησιες περί ίσης άμοιβής γιά ίση ή ίδια δουλειά. Και αύτό είναι έπιγραμμα κενό τύπου. Γιατί πρώτο στις χώρες προέλευσης τό θέμα δέν είναι τό ύψος τής άμοιβής (έννοούμε τής άμοιβής της) δικού τους έθνικής σύμβασης, άλλα τό δυνατόν οι περισσότεροι άπασχολούμενοι. Αυτό καιεί. Έδώ πρέπει νά άναφερθη η ξέρμαρη άντιδικια μεταξύ τής εύρωπαικής διεθνούς τών μεταφορών (I.T.F.) και τού τομέα της τής

"Απω Άνατολής έπειδή ή τελευταία ζητάει μείωση (στά έθνικά τους έπιπέδα) τών στούς άλλοδαπούς καταβαλλομένων άμοιβών, γιά νά έξασφαλισθούν έτι περισσότερες θέσεις έργασίας γιά τά πληρώματα αύτά. Δεύτερο ή I.T.F. διεθνής τών μεταφορών θά πρεπει νά άναλυσει έπιστημονικά και νά δικαιολογήσει μέ κάθε άντικεμενικότητα τίς ναυτεργατικές άμοιβές πού καταβάλλουν τά πλοία τού ύπαρκτού σοσιαλισμού στά πληρώματά τους, έστω και πάντα και σέ άλληλεξάρτηση μέ τίς οίκονομικές πραγματικότητες τών χωρών αύτών. Νά έλαττωθει δέ τό μονόπλευρο και μονότονο έντονο ένδιαφέρον της γιά τό έλληνικό άκομα και μεταξύ άλλων τών δυτικών πλοίων. Σ' αύτό πρέπει νά τήν πίεσει έντονα και τό έλληνικό ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα. Τρίτον. Τό κριτήριο τής μειωμένης παραγωγικότητας τών ένων πληρωμάτων θά πρέπει έπισης και άπωσδήποτε νά ληφθει ίπ' όφιν γιά νά θεμελιωθει η μειωμένη άμοιβή τών ένων. Τό κριτήριο αύτό είναι βασικό γιά μιά δίκαια άμοιβή μέ βάση τήν θεωρία και πρακτική καθορισμού άμοιβών.

- Είπαιμε ότι σήμερα στά έλληνικά πλοία έργαζονται σχεδόν 35% ένων ναυτικοί. "Άς ρίξουμε μιά ματιά τι συμβαίνει στίς λοιπές εύρωπαικές ναυτιλίες που είναι και μικρές και άνικουν και σέ μεγάλα κράτη. Τό άντιστοιχο ποσοστό είναι στή Γερμανία τό 1976 23.1%, στήν Αγγλία στά 1976 ήταν 20% (σέ σύνολο 100.000 άνδρων από τούς όποιους 81.000 "Αγγλοι), στήν Νορβηγία στά 1975 ήταν γύρω στά 20% μέ σύνολο 28.000 ναυτικών.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΩΡΑ

Τελειώνοντας θά προσπαθήσουμε νά όρισμε περιληπτικά τίς βασικές έπιλογές και τά άναγκαιά μέτρα δώς αύτά έκπηγάζουν από τήν άντικεμενική πραγματικότητα, χωρίς θεωρητισμούς και δόγματα μέ βάση τό συμφέρον άλλων τών συνετάριων αύτής τής δραστηριότητας δηλαδή τών ναυτεργατών

τών πλοιοκτητών και τού κράτους. "Επιλογές μέ βάση τά άνωτέρω κριτήρια είναι κατ' άνάγκην άνεξιθρόκες, δέν είναι ίδεολγισμένες πολιτικά και στοχεύουν άποκλειστικά στό άποτέλεσμα. Σέ συσχέτηση μέ τούς στόχους τής διακήρυξης τής ναυτιλιακής πολιτικής τού ΠΑΣΟΚ οι άμαδοποιημένες έπιλογές μιάς νέας ναυτιλιακής πολιτικής μπορούν νά περιγραφούν ώς έξης.

ΈΠΙΛΟΓΕΣ ΣΤΟΧΕΥΟΥΣΕΣ ΣΤΗΝ ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΩΝ ΦΕΛΛΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.

- Αύξηση τού άριθμού άπασχολουμένων σε παραναυτιλιακά έπαγγέλματα στήν ξηρά, Ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, έφοδιαστικό έμποριο, βαθμαία άνάπτυξη άσφαλιαγοράς κλπ.
- Αύξηση τών ποσοτήτων έγχωριων παραγομένων ύπηρεσιών και άγαθών από τροφοδοσία μέχρι κάβους, συρματόσκοινα και έφόδια κάθε λογής καθώς έπισης και μηχανήματα και έξαρτηματα και άνταλλακτικά, μέ τά οποία θά έφοδιάζονται τά έλληνικά βαπτήρια στον έστω και γι' αύτό πάνουν έλληνικά λιμάνια ή άκομα και έξαγομενα σε λιμάνια τού έξωτερικού έστω και μέ έπιχορηγούμενο κόμιστρο.

ΈΠΙΛΟΓΕΣ ΣΤΟΧΕΥΟΥΣΕΣ ΣΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

- Ή ίδρυση ναυπηγοεπισκευαστικών κέντρων και ή διασπορά τους δώς έπισης και ή δημιουργία έπαρκών δεξαμενών ώστε κάθε βαπτήρι μέρος νά έπισκευάζεται σε σύντομο χρόνο μέ χαμηλό κόστος.
- Ή χρηματοδότηση και δημιουργία έφοδιαστικών έπιχειρήσεων και βάσεων έφοδιασμού τών έλληνικών πλοίων.
- Ή έπιτέλους, δημιουργία κέντρου ναυλώσεων στόν Πειραιά και ή ύποστηριξή του από τήν κυβερνητική πολιτική μέσω τής έξωτερης και έμπορικης πολιτικής τού κράτους.
- Στήν ναυτιλιακή πίστη τό μόνο έφικτό κατ' άρχην είναι ή χρηματοδότηση σέ δραχμές έπισκευών ή και έφοδιασμών πλοίων μέ έγγυηση τού κράτους, πού θά έξοφλουνται σε συνάλλαγμα.

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

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

λαγμα στις προθεσμίες λήξεως. Είναι έξωπραγματικό νά μιλήσει κανείς γιά χρηματοδότηση άγοράς πλοίων από την έλληνική χρηματαγορά. Γίνεται δημως από τις έδω έγκατεστημένες ένεντις τράπεζες από ξένα κεφάλαια.

- Ναυτασφάλειες δημοσίου μπορεί νά γίνει ξεκίνημα και σιγά-σιγά. Τόσο σέ ασφάλειες σκαφών δυσκατανούμενων όσο και σέ βάση άλληλασφαλιστικών όργανων (P-I CLUB) δυσκατανούμενων και σέ ασφάλειες πληρωμάτων. Κεφαλαία και κεφαλαία ύπαρχουν πολλά και ελληνικά. 'Αρκει νά σκεφτούμε δημοσίου χρόνου τού έλληνικού στόλου πρέπει νά είναι γύρω στά 500.000.000 δολλάρια. 'Υπάρχουν και τά συναλλαγματικά άποθέματα τού NAT και τών πλοιοκτητών και η θέληση τών τελευταίων.
 - Τηλεποικοινωνίες όρθιολογισμός και έπεκταση και τών διακρατικών και μέτα πλοία. 'Η άπόδοση τού ΟΤΕ ιδιαίτερα στόν Πειραιά τά τελευταία χρόνια φθίνει ραγδαίως. Τηλεποικοινωνίες και ναυτιλία είναι συνώνυμα.
 - 'Υποδομή δημοσίων ύπηρεσιών σχετικών με τήν ναυτιλία. 'Έδω πολλά μπορούν νά λεχθούν άλλα μπορεί και νά μήν μπορούν, φτάνει ζήμως νά έπαναλάβουμε τά λόγια τής σημερινής άντιπολίτευσης και τά λόγια τής σημερινής κυβέρνησης διαν τάν άντιπολίτευση. Μόνο γιά τήν ναυτιλιακή γραφειοκρατία λίγο περισσότερο έντονα. Το YEN πρέπει άμεσως νά χαρακτηρισθεί παραγωγικό και νά μπει άνυπερθέτως στό Σ.Κ.Ο.Π., δέν ξέρουμε κανένα άλλο τόσο σπουδαίο παραγωγικό ύπουλγεγίο πού νά μήν είναι άποδεκτό σάν παραγωγικό.

Έπιλογές σε σχέση με τήν ΕΟΚ

- Έκειθήκανε άναλυτικά στο σχετικό κεφάλαιο. Έκείνο πουύ έδω μπορεί νά τονισθεί έπιπρόσθετα είναι η άναγκαια προσοχή και έθνικη καχυποψία μέ την όποια πρέπει νά άντιμετωπισθεί το πολλές φορές υπερτερικά έκδηλωνόμενο ένδιαφέρον των ευρώπαικών φίλων μας για τά έλληνικά «ύποβαθμισμένα» βαπτήρια, πού διωσδήποτε κατά κανόνα δέν είναι. Αν συγκρίνουμε άπ' την άλλη μεριά τό δύσκο δίκτυο της Σικελίας ή της Ελλάδας ή

Ἐπιλογές σὲ σχέση μὲ τὸν διεθνῆ καὶ τὸν παρεμβατισμό τῶν μεταφορῶν.

- Αναφερόμαστε στά προεκτιθέντα στό κεφάλαιο 4.

· Επιλογές σε σχέση με τα πληρώματα.

- Πιστεύουμε πράγματι ότι είναι ό τομέας με τά λιγώτερα προβλήματα γιατί έχει ήδη έπιπευχθεί, ένα πολύ υψηλό έπίπεδο ικανοποίησης τών αίτημάτων τών έργαζομένων στά πλοϊα. Στό βασικότερο σημείο κάθε έργασιας δηλαδή στην άμοιβή άποτελούν σε άπολυτη και σχετική βάση μία άπό τις ύψηλότερα άμειβόμενες ομάδες έργαζομένων πανευρωπαϊκά δημοσίως άπο-

δεικνύεται από τα πράγματα.
Για την πλοιοκτησία όσυντελεστής παραγωγής έργασίας, σάν παράγων κόστους, ιδιαίτερα ύπο το καθεστώς της παρούσης μεγιστης κρίσης. Έφτασε τά δρια του.

Μπορεί δέ νά άντιμετωπισθεί μόνο μέ τήν έφαρμογή τού άναλυτικά προ-εκτεθέντος μοντέλου τής χρησιμο-ποίησης τών άλλοδαπών κατώτερων πληρωμάτων.

Στούς ύπολοιπόμενους δρθολογισμούς τα περιστατικά άνηκουν στόκρατος και άφορούν στήν έξυγνίαση τών άσφαλιστικών όργανισμών τών ναυτικών, στήν αὔξηση του έπιπεδου παροχής περιθάλψεως, στήν έκπαιδευση σε συνεργασία με τήν Ε.Ε. στήν παροχή περαιτέρω ώφελημάτων κοινωνικής μορφής και λοιπά μικρότερης σημασίας μέτρα.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο Γεώργιος Παπανδρέου στά 1964 είπε ότι τό διόρυθμο πρόβλημα της έλληνικής ναυτιλίας είναι ότι είναι τόσο μεγάλη ώστε νά μήν χωρεῖ στόν τόπο μας. Φαίνεται όμως ότι μάλλον πρέπει νά έχει ιστορικά διαφεύγει γιατί από τότε ή ναυτιλία μας μεγάλωσε πολλαπλάσια και όμως έξακολουθεί και χωρεῖ άκόμα στό μικρό μας κράτος. Θέλουμε νά πιστεύουμε και πιστεύουμε πράγματι ότι θα χωρέσει και στό μέλλον γιατί ο 'Ανδρέας Παπανδρέου στίς προγραμματικές του δηλώσιμες βεβαίωσε ότι πολιτική της κυβέρνησής του είναι ή διατήρηση τής άνταγωνιστικότητας της έλληνικής ναυτιλίας, διεθνώς, και ο καθένας έννοει τί σημαίνει αύτό όταν λένεται άπό έναν τέτοιο οίκονομολόγο.

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

NIGHT-33-3188

IELEX: 18080 STAM AR
CABLES Q STAMATIQU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA

50 έκατομ. δραχμές διενεμήθησαν μέχρι τώρα άπό τό "Ιδρυμα Ι.Δ. Πατέρα"

Γιά δέκατο κατά σειρά, έτος τό "Ιδρυμα Προικοδοτήσεων «Ιωάννου Διαμαντή Πατέρα», άπενειμε προικοδωρήματα ύψους δρχ. 12.000.000, σε 165 θυγατέρες Έλλήνων Ναυτικών άπό ολη τή χώρα. Η σχετική τελετή έγινε στή μεγάλη αιθουσα τής Αποστολικής Διακονίας τής Εκκλησίας τής Έλλαδας, και τίς έπιταγές οι όποιες άνερχονταν στό ποσόν τών δρχ. 72.000 γιά κάθε προικοδοτουμένη, έπεδωσαν ό Επίσκοπος Αύλωνος κ. Παντελεήμων έκπρόσωπος τού Αρχιεπισκόπου Αθηνῶν κ. Σεραφείμ, ο ύπαρχηγός τού Λ.Σ. ύποναυάρχος κ. Ρωσσόπουλος, ο Ευρωβουλευτής και πρώτην Α' Αντιπρόσδρος τής Βουλής κ. Λ. Μπουρνιάς, οι βουλευταί κ.κ. Ανδριανόπουλος και Μισαηλίδης, μέλη τών οικογενειών Παν-

τελή, Στεφάνου και Νικολάου Δ. Πατέρα καθώς και πολλοί συγγενεῖς των ώς και άλλοι έξέχοντες Οίνουσσοι και Χίοι.

Στήν τελετή παρέστησαν ό Πρόσδρος τού Δ.Σ. τού Θεραπευτηρίου «ό Εύαγγελισμός» κ. Μωραΐτης ώς και πολλοί άλλοι προσκεκλημένοι.

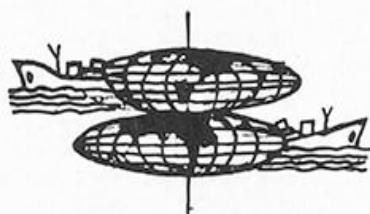
Μετά τήν καθιερωμένη εύχη, τήν όποια άνεπεμψε ό Επίσκοπος κ. Παντελεήμων και άφοῦ έτηρήθη ένός λεπτού σιγή εις μνήμην τών άειμνήστων άδελφών Ιωάννου, Στεφάνου και Κώστα Διαμ. Πατέρα, έδωσε τήν θέση του στούς όμιλητές τής ήμερας κ.κ. Άνδρεα Λαιμό, Νικ. Ζορμπά, πρώην ύπουργό και βουλευτή Χίου και Λεων. Μπουρνιά.

Οι όμιληται τής ώραίας και σεμνής

αύτής τελετής έκαλυψαν μέ τίς όμιλες τους τόσο τίς διαστάσεις τής χριστιανικής άγάπης και άπλοτητος πού έξεπηγασαν άπό τήν καρδιά τού άειμνήστου καπετάν Γιάννη Δ. Πατέρα δσο και τήν έθνική προσφορά του σέ πανελλήνια κλίμακα κυρίως δέ πρός τήν άκριτική περιοχή τού Νομού Χίου.

Τό διανεμθέν έκ δρχ. 12.000.000 ποσόν γιά προικοδοτήσεις τού 1982 προστιθέμενο στά μέχρι τούδε διανεμθέντα ποσά στίς 869 συνολικώς θυγατέρες ναυτικών άνερχεται στό ποσόν τών δρχ. 50.000.000 περίπου.

Κατά τούς ύπολογισμούς τού Ίδρυματος γιά τό έτος 1983 προβλέπεται ή διανομή ποσού έξ 20.000.000 δραχμών περίπου στίς θυγατέρες ναυτικών άπό ολη τή χώρα.



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
CHARALAMBOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

SEN. OFFICERS

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

HEAD OFFICE: JEDDAH
P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO — GIZAN

ATHENS:

ATASA LIMITED

P.O. BOX 65 PALEO PSICHICO, ATHENS
TEL.: 6726077/8, 6723959, A.O.H. 8136215, 6830000
CABLES: "ATASASHIP" — TELEX: 21 4623 ALFA GR

LONDON:

BLUE RIBBON LTD.
COTTS HOUSE CAMOMILE STR., LONDON EC3A 7LL
TEL.: 01-6234024/7, A.O.H. 01-3682788
CABLES: "BLUERIB EC3" — TELEX: 8812043 RIBBON G

Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Αὐξημένη ή κίνηση τόν Ιανουάριο

Αὐξημένη ήταν ή κίνηση τοῦ λιμένος Πειραιῶς τόν περασμένο Ιανουάριο, σέ σύγκριση με τήν κίνηση τοῦ Ιανουαρίου τοῦ 1981.

Ειδικότερα οι κατάπλοι ήταν περισσότεροι κατά 20,08%, ή καταπλεύσασα χωρητικότητα μεγαλύτερη κατά 9,84%, τά φορτοεκφορτώθεντα έμπορεύματα περισσότερα κατά 4,19% καὶ οι διακινηθέντες έπιβάτες περισσότεροι κατά 20,70%.

Τό χαρακτηριστικό είναι ότι γιά πρώτη φορά, κατά τά τελευταία χρόνια, παρατηρεῖται μείωση τῶν διακινηθέντων σέ έμπορευματοκιβώτια φορτίων.

Αναλυτικότερα ή κίνηση τοῦ λιμένος τόν Ιανουάριο 1982, έναντι έκεινης τοῦ ίδιου μήνα τοῦ 1981 έμφανίζεται ως έχης:

a. Ναυτιλιακή:

— Κατέπλευσαν 1.274 πλοία, καθαρὰς χωρητικότητας 2.580.150 κόρων, έναντι 1.061 πλοίων μέ χωρητικότητα 2.349.191 κόρων.

— Έξυπηρετήθηκαν στίς τέσσερις δεξαμενές τοῦ Ο.Α.Π. 48 πλοία, έναντι 45.

— Έπισκευάστηκαν στή λιμενική περιοχή 53 πλοία, έναντι 63.

— Υδροδοτήθηκαν πλοία καὶ ἄλλα πλωτά μέσα με 53.579 κυβ. μέτρ. νερό, έναντι 67.415 κυβ. μέτρ.

b. Έμπορευματική:

Φορτοεκφορτώθηκαν 517.201 τόννοι έμπορευμάτων, έναντι 496.397 τόννων. Από τήν κίνηση αύτή διακινήθηκαν τόν περασμένο Ιανουάριο μέ έμπορευματοκιβώτια 115.708 τόννοι, έναντι 117.117 τόν. τοῦ Ιανουαρίου 1981.

γ. Έπιβατική:

— Διακινήθηκαν ἀπό τό λιμάνι 139.873 έπιβάτες (έξωτερικού 8.987 καὶ έσωτερικού 130.884), έναντι 115.882 έπιβατών (έξωτερικού 10.865 καὶ έσωτερικού 105.017).

Οι χαμένες εύκαιριες

Δεκαοκτώ έμπορευματοκιβώτια παραβίστηκαν τίς ήμέρες ἀργίας τοῦ Πάσχα στό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ, καὶ εἰδικότερα στήν περιοχή τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, καὶ ἀφαρέθηκαν εἰδη, τῶν οποίων ή ἀξία δέν έγινε, ἀκόμη, γνωστή.

Τό γεγονός αύτό καθ' ἐαυτό δέν θά είχε, ισως, καὶ τόσο μεγάλη σημασία ἀφού τέτοια περιστατικά κλοπῶν «στολίζουν» καθημερινά τά ἀστυνομικά δελτά. Θά θέλαμε νά ιδούμε τό περιστατικό ἀπό μιά ἄλλη σκοπιά. Ἀπό έκεινή τής ἀστυνομεύσεως τής περιοχῆς, Λιμενικά ὅργανα, φύλακες τοῦ Ο.Α.Π. καὶ τελωνειακοί ύπαλληλοι είναι ἐπιφορτισμένοι καὶ μέ τήν ἀστυνόμευση τής περιοχῆς.

Έκατοντάδες ἔκατονμυρίων δραχμῶν είναι ή ἀξία τῶν καθημερινῶν διακινουμένων ἀπό τήν Ἐλευθέρα Ζώνη έμπορευμάτων καὶ σημαντικά τά οικονομικά ὄφέλη τοῦ Ο.Α.Π. καὶ τοῦ δημοσίου. Εν τούτοις, διως, τά ἀσφαλιστικά μέτρα είναι ὑποτυπώδη, δταν κλέφτες ή ἄλλα κακοποιά στοιχεῖα μποροῦν νά μπαινοβγαίνουν, σχεδόν ἀπαρατήρητοι, στήν εναίσθητοι αὐτή λιμενική περιοχή.

Η περίφραξη τοῦ χώρου στά δρια τῆς Ζώνης, είναι, σέ πολλά σημεῖα ἀνύπαρκτη καὶ ή ἐπιτήρηση περιορίζεται σχεδόν, μόνον στίς ἐργάσιμες ώρες. Καὶ οπως ἀνέφερε τό ἀστυνομικό δελτίο, στό οποίο κατα-

γράφητηκε τό περιστατικό, ὁ δράστης μόλις έγινε ἀντιληπτός στό 180 κοντέινερ ἀπό δργανα τοῦ Ο.Α.Π. ἔτρεξε νά ξαφανισθεί καὶ ἐκείνα ἀναγκάστηκαν νά κατέβουν ἀπό τό υπηρεσιακό αὐτοκίνητο καὶ νά συνεχίσουν τήν καταδίωξη μετά πόδια, γιατί τό αὐτοκίνητο ἀκινητοποιήθηκε προστά σέ λάκκο.

Καὶ διερωτᾶται κάθε καλῆς πίστεως πολίτης: Μά αύτές είναι οι συνθήκες, πού ἐπικρατοῦν σέ χώρους τόσο ζωτικής σημασίας γιά τά συμφέρονται τοῦ δημοσίου καὶ τῶν συναλλασσομένων τάξεων.

Καὶ μετά ψάχνουμε νά βρούμε «χαμένες εύκαιριες» γιά νά βελτιώσουμε τά δημόσια οικονομικά!!

Είναι ἀκατανόητο

Ξαναβρήκε τό λιμάνι τόν κανονικό του ρυθμό, υστερα ἀπό τίς ἀλλεπάλληλες ἀπεργιακές ἐκδηλώσεις τῶν λιμενεργατῶν. Οι ἐπιπτώσεις ἀπό τίς ἀπεργίες δέ ἐπιμετρήθηκαν ἀκόμη. Έκεινο, πάντως, πού είναι βέβαιο είναι ότι ἀρκετά πλοία ἀναζήτησαν ἄλλους προορισμούς γιά νά ξεφορτώσουν τίς ήμέρες ἔκεινες, ἀλλά καὶ οι λιμενεργάτες νά θεωρήσουν τίς ἀπαντήσεις πού δόθηκαν στά αιτήματά τους ικανοποιητικές καὶ νά σταματήσουν τόν ἄγωνα τους.

Είναι καθαρά ἡλληνική νοοτροπία τό νά λύνουμε ύφιστάμενα προβλήματα δημιουργόντας ἄλλα, πού δέν ἀποκλείεται νά είναι καὶ σοβαρότερα ἀκόμη ἀπό τά προηγούμενα.

Αὐτή ή «καλή θέληση» πού ἀνακαλύπτεται πάντα μετά ἀπό μιά κινητοποίηση δργανοιμένων κοινωνικῶν ὅμιδων ή τάξεων δέν μπορεῖ νά προϋπάρχει τῶν δυσαρέστων, γιά δόλους μας, γεγονότων; Είναι, ἀλλήθεια, ἀκατανόητο!!

Καὶ στήν προκειμένη περίπτωση ποιός θά πληρώσει τό «μάριμαρο».

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)



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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,
METRO MANILA, PHILIPPINES
Telephones: 9770514 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564
Telexes: ITT 7422018 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH.
EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN
Cables: ELGRECO, MANILA

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Μία από τις δυσκολότερες ναυαγοσωστικές έργολαβίες που έγιναν στις έλληνικές θάλασσες ύπηρξε τού κρουαζιεροπλοίου «NAYAPINO» 17.234 τον γκρός τό όποιο στις 26 Νοεμβρίου 1981, ένω σύρισκε στήν πλωτή δεξαμενή No.2 τών Έλληνικών Ναυπηγείων και κατά τήν ώρα τού δεξαμενισμού ύπεστη έκτεταμένες ζημιές στά υφαλά του καθώς πήρε έπικινδυνή κλίση πρός τήν δεξιά πλευρά μαζί με τήν πλωτή δεξαμενή, με άποτέλεσμα τά έδρανα τής δεξαμενής νά είσχωρήσουν στά υφαλά του και νά δημιουργήθη άποτομη εισροή ύδατων στό σκάφος, όποτε σκάφος και δεξαμενή ήμιβυθιστηκαν.

Μετά από μακρές διαπραγματεύσεις μεταξύ πλοιοκτητών, τών Έλληνικών Ναυπηγείων, άσφαλιστων και P+I Clubs προτιμήθηκε τελικώς ή Κοινοπραξία τών ναυαγοσωστικών οίκων A.N.E. «Νικόλαος Ε. Βερνίκος» και τής έταιριας «Neptun» τού Λονδίνου ή όποια συναγνώστηκε έπιτυχως τίς προσφορές τών Κοινοπραξιών «Matsa-Smit» και «Tosablier - Witsmuller» και προσέφερε γιά τήν καλή έκτελεση τής ναυαγιαρεσίας έγγυηση ύψους 25 έκατομ. δολλαρίων.

Λόγω τού ένδιαφέροντος τής έργασίας τά «Ναυτικά Χρονικά» κρίνουν ακόπιμο νά παραθέσουν σέ σύντομη περίληψη τό τεχνικό μέρος τών διαφόρων φάσεων άνελκύσεως τής δεξαμενής και τού πλοίου που άμφοτέρα παρεδόθησαν άσφαλη στις 23 Μαρτίου.

Αξίζει νά σημειωθεί ότι στά πλαίσια τής μακρόχρονης παραδόσεως και δράσεως τού οίκου Βερνίκου που ύπερβανει τόν ένα αιώνα, τό ξέιδιο λογο τεχνικό έπιτευγμα τής άνελκύσεως τού «Ναυαρίνο» και πλωτής δεξαμενής No. 2 τού Σκαραμαγκά προστίθεται σέ σειρά έπιτυχών ναυαγοσωστικών έργασιών ὅπως τού Βρετανικού πλοίου «Trentbank» στις μεσογειακές άκτες τής Αιγαίου που, τού τορπιλισθέντος φορτηγού «Braandal» και στήν άποσύρθηση τής καταστροφής τού έλληνικού δεξαμενοπλοίου «Μεσσηνιακή Φροντίς» 76.149 τον γκρός στούς Καλούς Λιμένες τής Κρήτης, που έγινε ύπό τήν τεχνική διεύθυνση τού κ. Δημητρίου Ν. Βερνίνου.

1. Σειρά έργασιών γιά τήν έπανάπελυση τού «NAYAPINO»

Φάση 1: Κινητοποίηση προσωπικού (Ναυπηγοί, Μηχανολόγοι, Τεχνικοί, Ναυαγοσώσται, Ναυτικοί) και ναυαγοσωστικού έξοπλισμού (γεννήτριες, άντλιες, κομπρεσέρ, σχοινιά, συρματόσχοινα, κλειδιά, λάστιχα, ρυμουλκά, 2 ναυαγοσωστικά, ποντόνια άντιρυπαντικών κλπ.) από τήν Έλλάδα (Πειραιάς),



Σουηδία (Gothenburg) και Γερμανία (Hamburg).

Φάση 2: Αφαίρεση όλων τών αιώρουμένων έξοπλισμών στό κατάστρωμα γέφυρας, συμπεριλαμβανομένων τών 15 οωστικών λέμβων.

Φάση 3: Β) Λεπτομερής έξέταση ύπό δύτες όλων τών ύφαλων τού πλοίου και τής πλωτής δεξαμενής.

γ) Άποκατάσταση έσωτερικού ήλεκτροφωτισμού τού πλοίου και προστασία.

Φάση 4: α) Κλείσιμο και άσφαλιση ύπό δύτες όλων τών θυρών, Φινιστρινών και άλλων άνοιγμάτων στό «Α» και «Β» κατάστρωμα.

β) Κλείσιμο όλων τών θυρών άσφαλειας τού πλοίου.

Φάση 5: Ασφάλιση (στερέωση) τού πλοίου στήν πλωτή δεξαμενή με τήν τοποθέτηση ειδικών σχεδιασθέντων πέντε στυλιδίων (Μπουντελιών) και 6 σέτ συρματόσχοινων (Ματοκαμάνες) μεταξύ πλοίου και πλωτής δεξαμενής Dolphins.

Φάση 6: Απάντληση λαδιών - πετρελαίου από τήν έπιφάνεια τού μηχανοστασίου σέ σάτι.

Φάση 7: Πλήρωση διά ύδατος τών δεξαμενών και διπυθμένων. Απάντληση όλων τών ύδατων από τό «Α» και «Β» Deck. Απάντληση ύδατων μηχανοστασίου σύμφωνα με τό πρόγραμμα συντηρήσεως μηχ/των. Οι έργασίες τής φάσης 6 έγιναν σύμφωνα με τούς ύπολογισμούς εύ-

σταθείας τού σκάφους. Γιά τούς ύπολογισμούς έγινε συστηματική χρήση ήλεκτρονικού ύπολογιστού σέ δλες τίς φάσεις.

Φάση 8: Απαντλήση τών ύδατων στά στεγανά διαμερίσματα μέ σκοπό νά μειωθούν οι έπιδράσεις έλευθερων έπιφανειών. Στεγανονοίσηση δρισμένων διαρροών μεταξύ στεγανών διαμερισμάτων.

Φάση 9: Οταν τά νερά άπαντληθηκαν και οι δεξαμενές και διπύθεμνα γεμίσθηκαν τό πλοίο εύρεθη σέ κατάσταση σύνταθείας. Παρουσιάζε δύμως κλίση λόγω μερικών μή άπαντλησθέντων ύδατων. Συρματόσχοινα και στυλιδία (μπουντέλια) άφαιρέθηκαν. Τάπωμα 4 μικρών όπων στόν πυθμένα τού σκάφους.

17/3/82: M/S «NAYAPINO» στόν ντόκο No. 4. Μείωση κλίσεως είς 2° μοιρές δεξιά με άκόλουθα βυθίσματα: 27'-6' πλώρα. 28 πρύμα.

Φάση 10: Μεταφορά τού M/S «Nauapino» έκτός πλωτής δεξαμενής και ρυμούλκησή του σέ ντόκο τών ναυπηγείων Σκαραμαγκά. Διόρθωση τής μικρής κλίσεως τού σκάφους δι' άπαντλήσεως τών ύπολογισμών ύδατων.

Φάση 11: Αποπεράτωση έργασιών συντηρήσεως μηχ/των, πλεύση πλωτής δεξαμενής.

Πλεύση πλωτής δεξαμενής

- Φάση 1: Στεγανοποίηση όπων και κράκς πλωτής δεξαμενής.
 Φάση 2: Απάντληση ύδατων από πρυμιά πλωριά πλευρικά τάνκια Α' πλευράς και κεντρικών τάνκιων Δ πλευράς.

"Εναρξη πλεύσεως πλωτής δεξαμενής 13.00 τής 18/3/82 πρωραίον μέρος δεξαμενής έλευθερώθη από λασπώδη βυθό και κατάστρωμα άνω τής έπιφανείας της θαλάσσης.

- Φάση 3: Πλεύση τής δεξαμενής.
 Φάση 4: Ασφάλιση πλωτής δεξαμενής στά Dolphins.

- 23/3/82: "Όλες οι έργασίες έπερατωθησαν και πλοιο και δεξαμενή παρεδόθησαν στά 'Ελληνικά Ναυπηγεία τήν 16.45.



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

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων

Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Έλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

**Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων περίπου 15.000.000.000
δολλαρίων.**

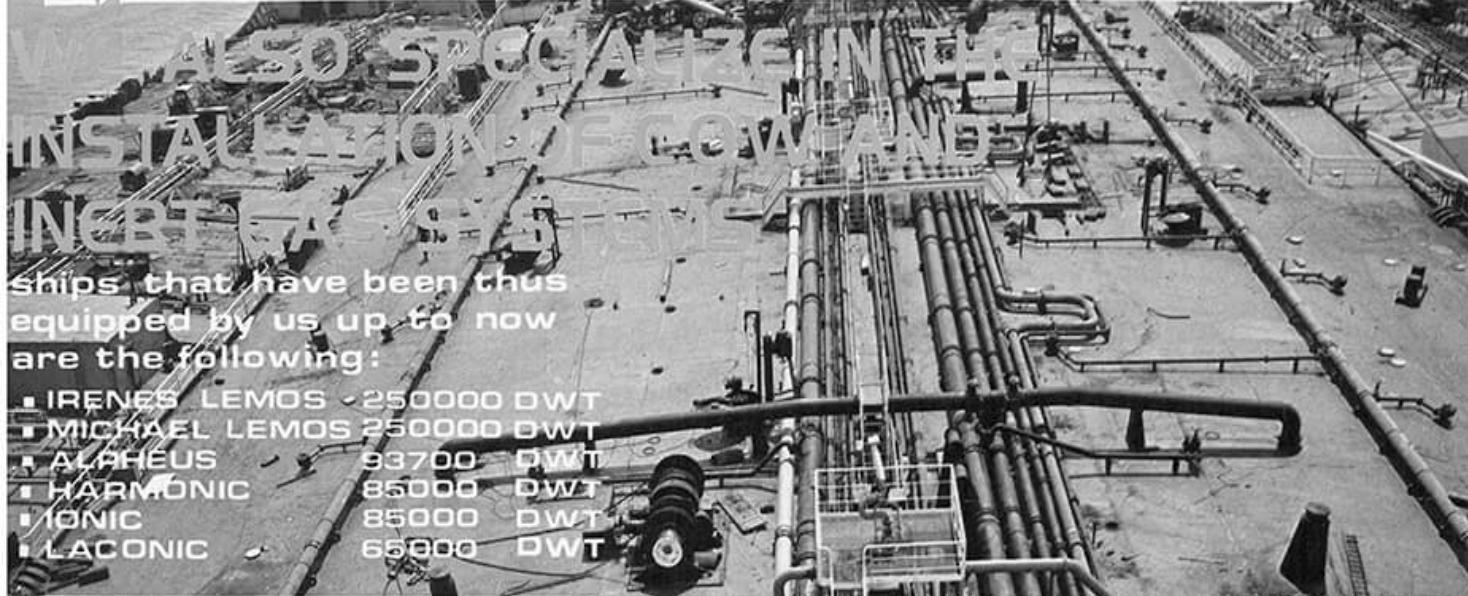
Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

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

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

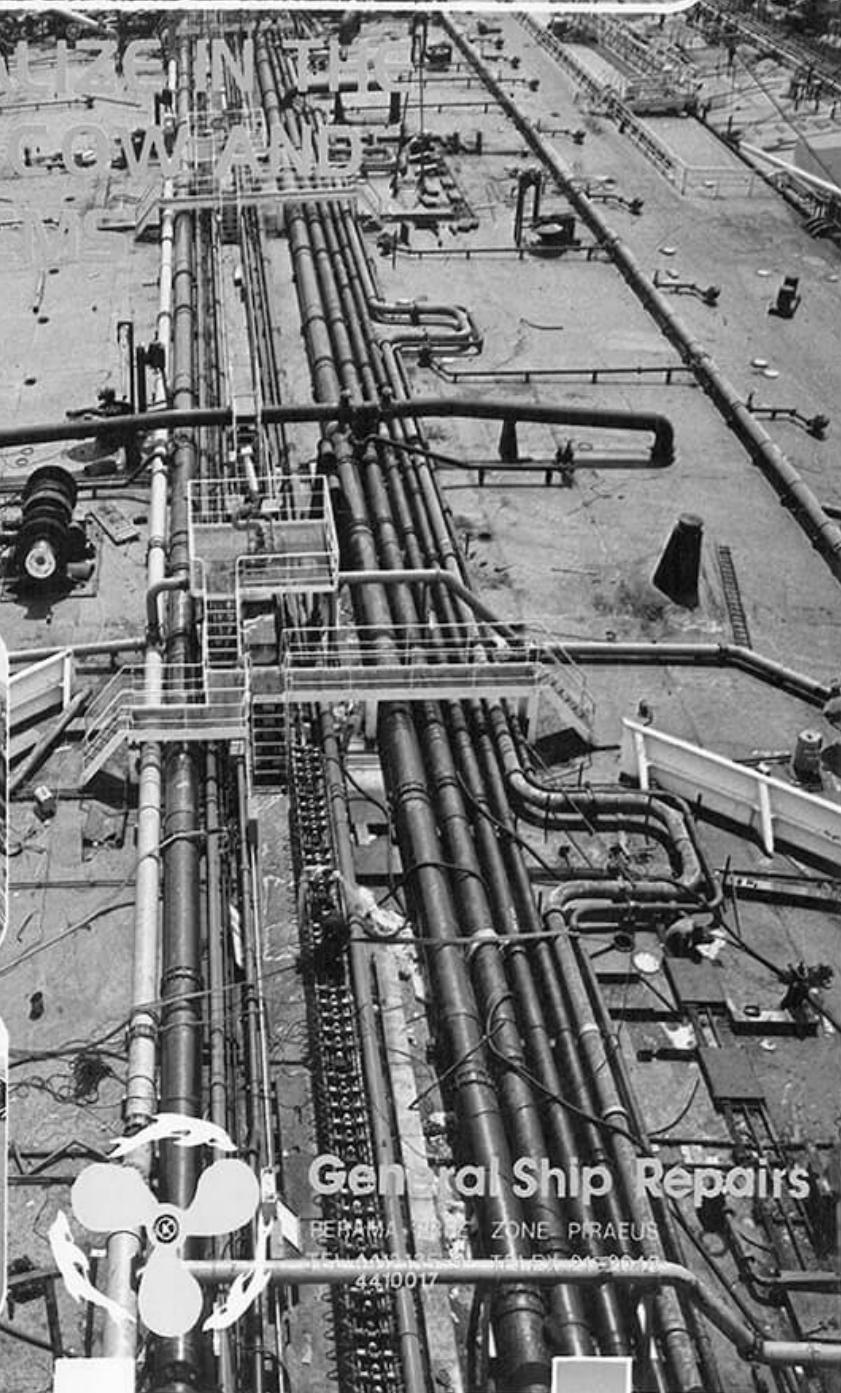
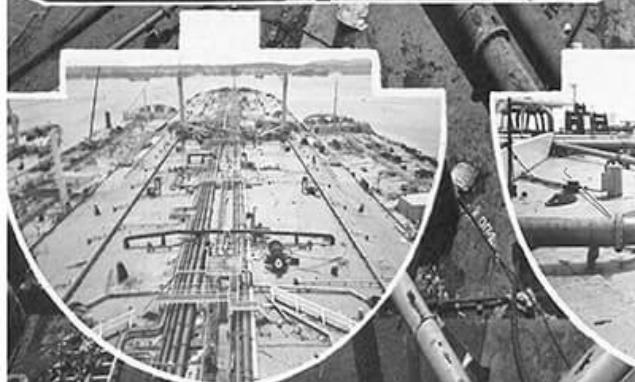


DJBARRASC[®]



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

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



General Ship Repairs

PERAMA ZONE ZONE PIRAEUS
TEL AVV 1-11-11 TEL D 9453045
4410017

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άριθ. 1323/1981
 Πρόεδρος: Γερμ. Βλαστός
 Εισηγητής: Ι. Τέτοκας
 Δικιγόροι: Ι. Μιχαηλίδης,
 Παντ. Αλεξανδρίαν

Σύμβαση ρυμουλκήσεως — "Εννοια καὶ χαρακτήρας — Ρήτρα διαιτησίας — Χρονική ισχύς — Αποσβεστική προθεσμία.

Η σύμβαση ρυμουλκήσεως έχει χαρακτήρα μισθώσεως έργου, αν τό ρυμουλκούμενο δέ σύρεται ως άδρανες σώμα διότι έχει έπαρκες πλήρωμα καί αὐτοδύναμη κίνηση. Στήν ἀντίθετη περίπτωση έχει τό χαρακτήρα ναυλώσεως.

"Αν ἡ συμφωνία διαιτησίας ἔπαυσε νά ίσχυει, ή ἀγωγὴ ἀσκεῖται στά τακτικά δικαστήρια. "Αν δύως έχει ηδη ἀσκηθεῖ, ἔπανθρεται πρός συζήτηση μέ απλή κλήση. Δέν χρειάζεται ν' ἀσκηθεῖ νέα ἀγωγὴ.

"Επειδή ή, ἐφ' ής ἐκκαλούμενην, ἀγωγὴ, διά τῆς ὁποίας διώκεται ή εἰς δλόκληρον καταψήφισις τῶν ἐναγομένων εἰς τήν καταβολήν τοῦ ἐν αὐτῇ χρηματικοῦ ποσοῦ, ὁ φειδούμενον, δυνάμει τῆς μετά τούτων συναφείσης, «συμβάσεως ρυμουλκήσεως», τοῦ πλοίου τῆς πρώτης, ως ἀμοιβῆς «ἐκ σταλιῶν», αἵτινες ἔλαβον χώραν εἰς ἑκτέλεσιν τῆς ρυμουλκήσεως, ως πρός μέν τήν

πρώτην (τῶν ἐναγομένων) ἀπερρίφθη ώς ἀδριστος, ως πρός δέ τόν δεύτερον παρεπέμφθη εἰς διαιτησίαν 9.

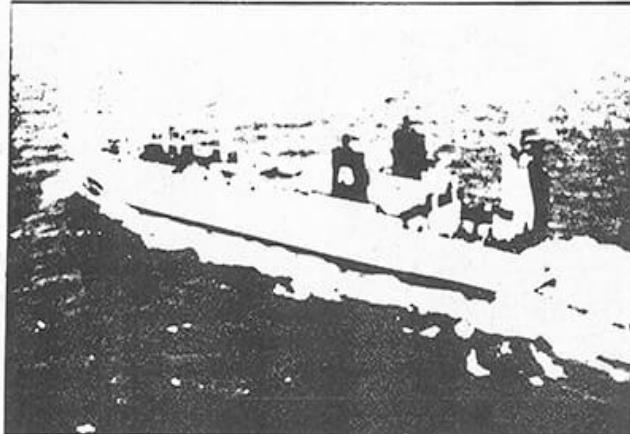
Ἐπειδή, ἀπορριφθείσης, ως εἴρηται, τῆς ἀγωγῆς ως ἀορίστου δοσον ἀφορά τήν πρώτην τῶν ἐναγομένων, ὁ πρώτος λόγος ἐφέσεως, καθ' ὃν «έσφαλμένως ή προσβαλλούμενη ἀπόφασης ἀπέρριψεν τήν ἀγωγὴν ως πρός τήν ἐναγομένην ἐταιρίαν (πρώτην ἐναγομένην), δεχθείσα, διτή ή τελευταία αὐτή δέν είναι ὑπόχρεως εἰς πληρωμήν τῆς ἀπαιτήσεως) καίτοι ἐκ τοῦ νόμου αὐτῆς ὑπό τήν ιδιότητα τῆς πλοιοκτητρίας, ήν καί ωμολόγησε, φέρει τήν εὐθύνην πρός πληρωμήν τῆς ἐνδίκου ἀπαιτήσεως», τυγχάνει ἀπορριπτέος, ως ἐπί ἐσφαλμένης προϋποθέσεως ἐρειδόμενος.

Ἐπειδή, κατά τ' ἀνωτέρω, ή προσβαλλούμενη ἀπόφασης παρέπεμψε τήν, περί ής πρόκειται, ὑπόθεσιν εἰς τήν διαιτησίαν μόνον, δοσον ἀφορά εἰς τό δεύτερον τῶν ἐναγομένων, καί ὁ δεύτερος λόγος ἐφέσεως, καθ' ὃν «έσφαλμένως ή ἐκκαλουμένη ἐδέξατο, διτή οὐφίσταται ἐλλείψει δικαιοδοσίας τῶν ἐλληνικῶν Δικαστηρίων πρός κρίσιν τῆς ἐνδίκου διαφορᾶς, λόγω συμφωνηθείσης προσφυγῆς εἰς τήν διαιτησίαν, καίτοι τό συμφωνητικὸν ρυμουλκήσεως (ἐν ω καί ή περί διαιτησίας ρήτρα) δέν ὑπέργαψεν ή ἐκ τῶν ἀντιδίκων πλοιοκτητρία τοῦ ρυμουλκήθεντος πλοίου ἐταιρία (πρώτη τῶν ἐναγομένων) είναι ἀπορριπτέος ὥσαύτως

διά τόν αὐτόν, ως ἄνω, λόγον «Τοῦτ' αὐτό ἰσχύει καί διά τόν τρίτον τῆς ἐφέσεως λόγον, διτή οὐοί ἐκκαλούντες διαιτείνονται διτή «ή προσβαλλούμενη ἀπόφασης, δεχθείσα, τό μέν, διτή τήν σύμβασιν ρυμουλκήσεως ὑπέγραψεν ἀτομικῶς ὁ δεύτερος τῶν ἐναγομένων καί διτή δια τήν ἔγκυρον κατάρτισιν τῆς συμβάσεως παραπομπῆς εἰς διαιτησίαν ἀπλείτο ἔγγραφον, τό δέ διτή ή αὐτή σύμβασις ἐπεκτείνεται καί ἔχει ἐφαρμογήν καί ως πρός τήν πρώτην τούτων, ήτις δέν συνεβλήθη εὐθέως καί διτή κατά συνέπειαν ἐφαρμόζεται καί ως πρός αὐτήν ή περί διαιτησίας ρήτρα τοῦ συμφωνητικοῦ, παρεβίασε τόν νόμον, περιέχουσα ἐπί τούτοις καί ἀντιφατικάς διατάξεις», καθ' δοσον, ως προειρηται, κατά τήν ἐκκαλλουμένην ή περί διαιτησίας ρήτρα καί ή εἰς τήν διαιτησίαν παραπομπῆς ἀφορά εἰς μόνον τόν δεύτερον τῶν ἐναγομένων. Ἀπορριπτέος πρός τούτοις κρίνεται καί ὁ τέταρτος λόγος ἐφέσεως, διά τοῦ δοποίου οἱ ἐκκαλούντες παραπονούνται, διτή «κατά πλημμελῆ ἐκτίμησιν τῶν προσαχθεισῶν ἀποδείξεων ἐδέξατο ή προσβαλλούμενη, διτή δέν συνεβλήθη μετά τῶν ἐναγόντων διά τήν ρυμουλκήσιν ή πρώτη τῶν ἐναγομένων καί συνεβλήθη διά τοῦ δευτέρου τούτων, ἐνεργήσαντος ως ἀντιπροσώπου τῆς καί διά λογαριασμὸν τῆς», ως ἐριδόμενος καί οὐτος ἐπί ἐσφαλμένης προϋποθέσεως, δεδομένου, διτή ή ἐκκαλουμένη εἰς οὐδεμίαν προέβη, μετ' ἐκτίμησιν ἀποδείξεων, ἐπί τῆς οὐσίας τῆς ὑποθέσεως κρίσιν, παρεκτός τοῦ διτή ἀνευ ἐννόμου συμφέροντος προβάλλεται τό παράπονον τούτο, ως ἐκ

BROSTRÖMS

*Always at
your service*



B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

GOTHENBURG

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

BROS T RÖMS

21 2559

τοῦ ὅτι καὶ ἡ δι' ἀντιπροσώπου καταρτίσθεισα σύμβασις ἐνέργει ἀμέσως ὑπέρ καὶ κατά τοῦ ἀντιπροσωπευομένου (ΑΚ. 211).

Ἐπειδὴ κατ' ἄρθρον 264 Κ.Πολ. Δ. ἔάν ἡ διαφορά ὑπάγεται εἰς τὴν διαιτησίαν τό δικαστήριον παραπέμπεται τὴν ὑπόθεσιν εἰς τὴν διαιτησίαν διατηρουμένων τῶν συνεπιών τῆς ἀσκήσεως τῆς ἀγωγῆς. Ἐάν παύσῃ ἡ ἰσχύς τῆς συμφωνίας περὶ διαιτησίας ἡ ὑπόθεσις ἐπαναφέρεται εἰς τό δικαστήριον διά κλήσεως. Κατ' ἄρθρον 885 παρ. 2 ἵδιον κώδικος ἡ ἰσχύς τῆς συμφωνίας περὶ διαιτησίας παύει, ἐφ' ὅσον δέν ὁρίζεται ἀλλως δι' αὐτῆς, ἔάν παρέλθῃ ἡ διά τῆς συμφωνίας ὅριζομένη προθεσμία ἰσχύος αὐτῆς ἡ ἐκδόσεως τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως ἡ κατά τό ἄρθρον 884 τασσομένη προθεσμία. Ἐκ τῶν διατάξεων τούτων συνάγεται, ὅτι, ὅταν ἡ περὶ διαιτησίας συμφωνία ἔπαισεν ἰσχύουσα, διά παρελεύσεως τῆς, δι' αὐτῆς ὁρισθείσης, προθεμίας ἰσχύος της, ἡ, ἐπὶ τῆς, εἰς ἣν ἀφορᾶ ἡ περὶ διαιτησίας συμφωνία, ὑπόθεσεως, ἀγωγῆ ἐγείρεται ἐνώπιον τῶν ἀρμοδίων τακτικῶν πολιτικῶν δικαστηρίων, ἐνώπιον τῶν ὅποιων αὐτῆς, εἰς τὴν διαιτησίαν παραπεμφεῖσα καὶ ἐπαναφέρεται, μετά τὴν παῦσιν τῆς ἰσχύος τῆς περὶ διαιτησίας συμφωνίας, δι' ἀπλῆς κλήσεως, δηλοντὶ ἀνευ ἀνάγκης ἐγέρσεως, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη τῆς μετά τὴν παραπομπήν παύσεως τῆς διαιτησίας, νέας ἀγωγῆς. Τά δικαστήρια δέ ταῦτα ἔχουν ἔχουσιαν (Κ.Πολ. Δ. 284), νά κρι-

νουν παρεμπιπτόντος, ἐν ἀμφισβητήσει, τό κύρος καὶ τὴν ἰσχὺν τῆς περὶ διαιτησίας συμφωνίας (βλπ. Ἐρμ. Κ.Πολ. Δικ. Δεληκωστοπούλου — Σινανιώτου ὑπ' ἄριθ. 273 (264) σελ. 276., Μπένιπ' ὑπ' ἄριθ. 264 σελ. 1137 ἐπ.) καὶ δῆ κατά τό ἐλληνικὸν δίκαιον καὶ οὐχίτο, κατά τὴν συμφωνίαν τῶν μερῶν, τυχόν τὴν διαιτησίαν διέπον, ἀλλοδαπὸν τοιούτον (βλπ. Μαριδάκη Η. Ἐκτέλεσις Ἀλλοδαπῶν Ἀποφάσεων, ἔκδ. Γ. παρ. 7 σημ. 40 σελ. 125). Ἐξ ἄλλου ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 279 Α.Κ. σαφῶς προκύπτει, δῆτι καθ' ἣν περιπτώσιν ὑπό τῶν μερῶν τάσσεται διά δικαιοπραξίας προθεσμία, ἐντός τῆς ὥρας δέοντας ἀσκηθῆ τό δικαίωμα (ἀποσβεστική προθεσμία) ἡ συμπλήρωσις ταύτης συνεπάγεται τὴν ἀπόσβεσιν τοῦ δικαιώματος (βλπ. Μπαλατάς Γεν. Ἀρχ. παρ. 164). Ἐν προκειμένῳ διά τῆς, ἐπικαλούμενης καὶ ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν διαδίκων, ἐν νομίμῳ ἀποσπασματικῇ μεταφράσει προσκομιζομένης, ἀπό 26-4-1977 «συμβάσεως ρυμουλκήσεως», δρίζεται, δῆτι «οἰαδήποτε ἀπαίτησις τῷ πλοιοκτητῷ πρέπει νά γίνεται καὶ νά παραπέμπεται εἰς διαιτησίαν ἐγγράφως ἐντός ἐνός ἑτούς ἀπό τῆς ἡμερομηνίας τῆς ὑπογραφῆς τῆς παρούσης συμφωνίας, ἐν παραλείψει δέ θάθεωρεται ἡ ἀπαίτησις ἀπολύτως ὡς παραγραφεῖσα καὶ οἱ πλοιοκτήται παραιτηθέντες ταύτης» καὶ δῆτι «οἰαδήποτε διαφορία ἡ διαφορά ἡ ὥρας ἐγείρεται ἐν σχέσει μὲ τὴν

ρηθείσαν συμφωνίαν θά παραπέμπεται εἰς διαιτησίαν εἰς Λονδίνον καὶ οἱ δροὶ τοῦ νόμου περὶ διαιτησίας 1950 (ARBITRATION ACT. 1950) θά ἐφαρμόζονται». Ἐκ τούτων, ἐρμηνευομένων, ὡς ἀπαιτεῖ ἡ καλὴ πίστις, λαμβανομένων ὑπ' ὅψει τῶν συναλλακτικῶν ἡθῶν (ΑΚ. 200) προκύπτει, δῆτα μετά τῶν ἐν τῇ ρηθείσῃ συμβάσει συμβληθέντων, μερῶν, ἦτοι τῆς ἑταιρείας I.E.N.E ἐργολάβου σωστικῶν καὶ ρυμουλκῶν, ἀφ' ἐνός καὶ τοῦ K.M. δευτέρου τῶν ἐναγομένων ἀφ' ἑτέρου, τό μέν συνεφωνήθη ἡ εἰς τὴν ἐν Λονδίνῳ διαιτησίαν παραπομπή καὶ κατά τόν ἐκεῖ ἰσχύοντα περὶ διαιτησίας νόμουν κρίσις πάσης, ἐκ τῆς συμβάσεως (ρυμουλκήσεως) προκυπτούσης, διαφορᾶς, τό δέ ωρισθη ἐνιαύσιος, ἀπό τῆς ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως (26-4-1977) ἀποσβεστική προθεσμία προσφυγῆς εἰς τὴν ἐν λόγῳ διαιτησίαν. Περαιτέρω δέ, ἐμμέσως πλήν σαφῶς συνομολογεῖται ἐκατέρωθεν, δῆτι τοιαύτη προσφυγή οὐδόλως ἐλαβε χώραν μέχρι τοῦδε. Οὕτως δημως παρελθούσης ἀπράκτου τῆς, ὡς ἄνω, ὁρισθείσης ἀποσβεστικῆς προθεσμίας, ἀπολέσθη καὶ τό δικαίωμα προσφυγῆς εἰς τὴν διαιτησίαν, ἡ περὶ τῆς ὥρας συμφωνία ἔπαισεν ἐντεῦθεν ἰσχύουσα. Κατ' ἀκολουθίαν ἡ ὑπό κρίσιν ἀγωγή, καὶ δῆσον ἀφορᾶ εἰς τόν δεύτερον τῶν ἐναγομένων, ἀφορῶσα διαφοράν, προκύψασαν ἐκ τῆς προρρηθείσης συμβάσεως ρυμουλκήσεως, νομίμως φέρεται ἐνώπιον τῶν τακτικῶν πολιτικῶν δικαστη-

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

also

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

Piraeus office

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

ρίων, έχόντων δικαιοδοσίαν έπι ταύτης. "Αλλως άποφανθείσα ή έκκαλουμένη, ήτις, άποριψα τὸν ισχυρισμὸν τῶν ἐναγόντων, περὶ ἀπολείας τοῦ δικαιώματος προσφυγῆς των εἰς τὴν διαιτησίαν ὡς ἀόριστον καὶ μετά παραδοχῆς τῆς σχετικῆς τῶν ἐναγομένων ἐνστάσεως, παραπέμψασα, δισον ἀφορᾶ εἰς τὸν δεύτερον τῶν ἐναγομένων, τὴν ἀγωγήν, ἀφορῶσαν εἰς διαφοράν, προκύψασαν ἐκ τῆς προδιαηθεῖσας συμβάσεως ρυμουλκήσεως, εἰς τὴν διαιτησίαν οὐχὶ ὅρθως ἔκρινε καὶ δέον, διπος ἔξαφανισθῇ αὐτῇ κατὰ τὸν περὶ τοῦ βάσιμον δεύτερον τῆς ἐφέσεως λόγον, δισον ἀφορᾶ τὸ ἔτερον σκέλος τούτου.

Ἐπειδὴ ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 522, 525, 533, 535 καὶ 536 Κ.Πολ.Δ., προκύπτει, διτ τὸ 'Ἐφετεῖον, εἰς τὸ ὄποιον μεταβιβάζεται ή ὑπόθεσις διά τῆς ἀσκήσεως τῆς ἐφέσεως, καὶ τά, δι' αὐτῆς καὶ τῶν προσθέτων λόγων καθοριζόμενα, δρια, ἔξαφανίζον τὴν ἔκκαλουμένην ἀπόφασιν, ἔχει ὡς πρὸς τὴν ἀγωγήν τὴν αὐτήν, ὡς καὶ τὸ πρωτοβάθμιον δικαστήριον ἔξουσίαν, δυνάμενον οἰκοθεν καὶ ἀνευ ὑποβολῆς εἰδικοῦ αἰτήματος, ἀρκοῦντος τοῦ διτ ὡς ἔκκαλῶν παραπονεῖται διά τὴν ἀπόρριψιν αὐτῆς, νά ἔξετάσῃ τὸ ωρισμένον καὶ τὸ νόμῳ βάσιμον τῆς ἀγωγῆς, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐν αὐτῇ ἐκτιθεμένων πραγματικῶν περιστατικῶν, καὶ κρίνον ταύτην ωρισμένην καὶ βάσιμον, ν' ἀναπέμψῃ ταύτην εἰς τό, ἐκδόν τὴν ἔκκαλουμένην, πρωτοβάθμιον δικαστήριον πρός περαιτέρω ἔρευναν αὐτῆς (βλπ. ΑΠ. 554/79, 365/78). Ἐξ ἄλλου ή εἰς τὸ ναυτικόν δίκαιον σύμβασις ρυμουλκήσεως, δυνάμει τῆς ὄποιας, καταρτιζόμενης διά μόνης τῆς συναινέσεως τῶν μερῶν, εἴτε μεταξύ τῶν πλοιοκτητῶν ἡ ἀφοπλιστῶν τῶν ἐνδιαφερομένων πλοίων, εἴτε μεταξύ τοῦ πλοιάρχου, οἵτινες ἔχουν ἔξουσίαν πρός τοῦτο, τὸ ρυμουλκόν πλοίον, ἐφωδιασμένον δι' ἴδιας κινητηρίου δυνάμεως, ἀναλαμβάνει τὴν. ἐπ' ἀμοιβῇ ἀπό τόπου εἰς

τόπον μεταγωγῆν, ἐστερημένου καθ' διον ἦ ἐν μέρει ἴδιας κινητηρίου δυνάμεως, ἐμφόρτου ἢ μῆ πλοίου τοῦ ρυμουλκουμένου σχοινίου, ἐνοῦντος τὸ ρυμουλκόν μετά τοῦ ρυμουλκουμένου, ἢ μῆ δι' εἰδικῶν διατάξεων νόμου ρυθμιζόμενη, ἔχει τὸν χαρακτῆρα μὲν τῆς μισθώσεως ἔργου, διτ τὸ ρυμουλκουμένον ἔχει ἴδιον ἐπαρκές πλήρωμα καὶ εἶναι κατά τὸ μᾶλλον ἡ ἡττὸν κύριον τῶν ἴδιων αὐτοῦ, κινήσεων εἰς τὸν κύκλον τῆς περιωρισμένης δράσεώς του, μῆ ἀκολουθοῦν τουτέστιν ὡς ἀδρανές σῶμα τὸ πρωθοῦν αὐτό ρυμουλκόν, τὸν χαρακτῆρα δέ τῆς ναυλώσεως εἰς τὰς λοιπὰς περιπτώσεις, καθ' ἣς τὸ ρυμουλκουμένον τελὴ ἐν τῇ παραφυλακῇ τοῦ ρυμουλκουμένος, εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ὄποιον ἐτέθη, κατά τρόπον, καθιστῶντα εἰς αὐτό δυνατόν τὴν ἀσκησην ἐπὶ τοῦ ρυμουλκουμένου τῆς ἀνηκούσης εἰς τὸν πλοιάρχον ἔξουσίας (βλπ. Μ α ρ ο μ ι χ ἀ λ η. Η Σύμβασις τῆς Ρυμουλκήσεως Θ. MZ 839 ἐπ.ΕΑ 885/72, Ε. Εμ.Δ. ΚΑ. 379, Έρμ. ΑΚ. Εἰσαγ. ἄρθρ. 681-702 ἀριθ. 27,33). Ἐν προκειμένω εἰς τὴν ὑπὸ κρίσιν ἀγωγήν ἐκτίθεται, διτ μεταξύ τῶν ἐναγόντων, συμπλοικτητῶν, κατά τὰ ἐν αὐτῷ ποσοστά, τοῦ, ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν P/K Θ νηολογίου Πειραιῶς, καὶ τοῦ δευτέρου τῶν ἐναγομένων, ἐνεργήσαντος, τὸ μὲν ὡς ἐκπροσώπου τῆς πρώτης τούτων, τὸ δέ ἀτομικῶς, τὴν 26-4-1977 ἐπ Πειραιεὶ καταρτίσθη σύμβασις ρυμουλκήσεως, δυνάμει τῆς ὄποιας οἱ ἐναγόμενοι ἀνέλαβον τὴν ὑποχρέωσιν τῆς διά τοῦ, ὡς ἄνω, πλοίου μεταγωγῆς τοῦ, ὑπὸ Κυπριακήν σημαίαν πλοίου M/V μ 2.933,60 τον. τῆς πρώτης τῶν ἐναγομένων, ἀπό τοῦ λιμένος LA CGULETTÉ τῆς Τυνησίας εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ἀντὶ ἀμοιβῆς 19.000 δολαρίων ΗΠΑ, πλέον ἐξόδων σταλιῶν ἐκ δολαρίων ΗΠΑ 2.300 καθ' ἡμέραν, διτ πρός τούτοις συνεφωνήθη ἡ πληρωμῇ σταλιῶν, ἐφ' ὅσον τὸ ὑπὸ ρυμουλκησιν πλοίον δέν ητο ἔτοιμον πρός

τοῦτο ἐντός 6 ὥρων ἀπό τῆς ἀφίξεως τοῦ ρυμουλκοῦ (96 δολ. ΗΠΑ ἀνά ὥρα) καὶ διτ τέλος, τοῦτο εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ἀνωτέρω συμβάσεως, τὴν 30-4-1977 καταπλεύσαν εἰς τὸν λιμένα Τυνησίας, προεβῇ εἰς τὴν μέχρι τοῦ λιμένος Πειραιῶς ρυμουλκησιν τοῦ, ὡς ἄνω πλοίου, μετά προηγηθείσαν διμος ὑπερανομήν 130 ἐν συνόλω ὥρων, τὴν ἀμοιβήν τῆς διαφοράς, ἀνερχομένην εἰς 12.480 δολ. ΗΠΑ συνολικῶς (130 ὥρ. X 96 δολ.), ἀρνοῦνται νά καταβάλλουν οἱ ἐναγόμενοι.

Διώκεται δέ μετά ταῦτα ή εἰς τοὺς ἐνάγοντας, κατά τὸ ποσοστόν τῆς συμπλοιοκτησίας ἐκάστου, ἐπιδίκασις τοῦ εἰς δραχμάς ισαξίου τοῦ, ὡς ἄνω, ποσοῦ. Ὑπό τοιούτον περιεχόμενον καὶ αἰτημα περιέχει ἀπαντά τὰ διά τὴν, κατ' ἄρθρον 216 Κ.Πολ.Δ. πληρότητα αὐτῆς, οὕσης ἐντεῦθεν ωρισμένης καὶ ἀφορώσης εἰς σύμβασιν ρυμουλκήσεως, ἔχουσης ἐν προκειμένῳ κατ' ἐκτίμησιν τοῦ δικογράφου τῆς ἀγωγῆς τὸ χαρακτῆρα τῆς ναυλώσεως, δεδομένου, διτ, κατά τὰ ἀνωτέρω, ἀντικείμενον ρυμουλκήσεως τοῦτο τὸ ρυμουλκουμένον πλοίον ἀνευ ἴδιου πληρώματος καὶ ἀδιών κινήσεων, ἐφ' ὅσον τοιούτον τι δέν ἐκτίθεται ἐν αὐτῇ. Ὑπέρ τῆς ἀπόψεως ταύτης συνηγορεῖ καὶ τὸ γεγονός τῆς διά τὴν ἀνωτέρω συμβάσεως εἰδικωτέρας ρυθμίσεως τῆς ἀναμονῆς καὶ ὑπερανομονῆς καὶ συμφωνίας ἀμοιβῆς διά τὴν τελευταίαν τοῦθ' ὑπερ εἰναι δυνατὸν μόνον ἐπί συμβάσεως ναυλώσεως. Είναι δ' αὐτῇ νόμῳ βάσιμος, βασιζόμενη εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 107 ἐπ. 117, 18 καὶ 119 Κ.Ι.Ν.Δ. καὶ δέον διπος πρός περαιτέρω ἔξετασιν αὐτῆς ἀναπεμφῆ εἰς τό, ἐκδόν τὴν προσβαλλομένην ἀπόφασιν, Πολυμελές Πρωτοδικείον Πειραιῶς καὶ συμψηφισθή ἡ δικυριακή δαπάνη ἀμφοτέρων τῶν βαθμῶν διά τὴν νίκην καὶ ἡτταν τῶν διαδίκων (Κ.Πολ.Δ. 178, 183), κατά τὰ ἐν τῷ διατακτικῷ.

VAKIS VLAHOULIS S.A.

SHIPBROKERS

- SALE & PURCHASE OF SECOND HAND TONNAGE
- NEWBUILDING CONTRACTING
- TIMECHARTER
- THE ONLY PIRAEUS SHIPBROKING FIRM
- SPECIALIZING IN REEFER CHARTERING & S + P

6, SKOYZE STREET,
PIRAEUS — GREECE

TELEPHONES: 452 2903
452 2974
TELEX: 21 2196 STAR
21 3958 STAR

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ

ΔΑΝΙΑ

Ο Οίκος Μόλλερ

Ο έφοπλιστικός οίκος του Μόλλερ άναζητά θέσεις για τών παροπλισμό 10 έκανταν μεγαλύτερων δεξαμενοπλοίων του, συνολικού τοννά 3.100.000 τον. d.w. πού άντιπροσωπεύουν το 38% του έμπορικου στόλου της χώρας.

Μολονότι ένας περιορισμένος άριθμος πληρώματος παραμένει έπι τών πλοίων πού θά παροπλισθούν, ή κατάσταση δημιουργεί σοβαρά οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα.

Ο Οίκος Λόριτζεν

Ο ιοδογιαμός του έφοπλιστικού οίκου Λόριτζεν τού έτους 1981 έκλεισε με κέρδος 123 έκατομ. κορωνών πρό της αφαιρέσεως φόρων και άποσβεσεων, άντι τών 86 έκατομ. κορωνών τού προηγουμένου έτους. Αν αφαιρεθούν τά 45 έκατομ. κορωνών πού έπληρωθησαν ως φόροι τό καθαρόν κέρδος φθάνει τά 67 έκατομ. κορωνών, βάσει τού οποίου διενεμήθη μέρισμα 17%. Τά άνωτέρω άφορούν τό συγκρότημα DFDS τού όποιου κύριος μέτοχος (κατά 67%) είναι ο Λόριτζεν, δυτικά και έκαρπωθη τό μέγιστο μέρος τού μερίσματος.

Έγγνωσθη έξ αλλού ότι ο οίκος, έκτος τής έπενδυσεως τών 500 έκατομ. κορωνών είς τό κρουαζιερόπλοιον «Σκανδιναβία» προτίθεται νά διαθέσει μέχρι τέλους τού έτους 2-3 δισεκατομ. κορωνών σε ναυτιλιακές έπενδυσεις.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η σύνθεση τού στόλου

Κατά τήν δημοσιευθείσα στατιστική τής Ένωσης Γερμανών Έφοπλιστών, ο ύπο γερμανική σημαία έμπορικός στόλος περιλαμβανε τήν 1η Ιανουαρίου 1982 έν συνόλω 546 πλοία, μεταφορικής ικανότητος 8.220.000 τον. d.w. άντι τών 561 πλοίων 8.340.000 τον. d.w. τής άντιστοιχου ημερομηνίας τού 1981.

Έξ αλλού τά πλοία τά έκμεταλλευόμενα υπό ξένη σημαία άλλα έγγεγραμένα στή Γερμανία έφθασαν τά 110 συνολικού τοννά 1.430.000 τον. d.w. Προηγουμένως τά πλοία αυτά υπολογίζονταν στόν ύπο γερμανική σημαία στόλο. Τέλος τά ύπο ξένη σημαία πλοία, τά διαχειρίζομενα υπό γερμανούς έφοπλιστάς έπεσαν στά 215 συνολικού τοννά 2.290.000 τον. d.w. άντι τών 225 πλοίων 2.480.000 τον. d.w.

Στό διάστημα τού 1981 μπήκαν σε ύπηρση 41 νέα πλοία 485.000 τον. d.w. ναυπηγήθεντά (έκτος τεσσάρων) σε γερμανικά ναυ-



πηγεία. Στήν ίδια περίοδο διεγράφησαν λόγω πωλήσεως, διαλύσεως ή άπωλειας, 65 πλοία.

Άπο απόφεως ήλικιας τό 70% του γερμανικού στόλου είναι ήλικιας κάτω τών 10 έτών και μόνον 1% είναι ήλικιας άνωτέρας τών 20 έτών.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Τά πληρώματα

Τά πορίσματα τής μελέτης τού Γραφείου Ναυτιλιακής Στατιστικής τών Ηνωμένων Πολιτειών δημιουργούν έπιφυλάξεις κατά πόσο ή αύξηση τού μέσου όρου ήλικιας τών άμερικανικών πληρωμάτων θά έπηρεάσει δυσμενώς τήν άσφαλεια τών πλοίων με άμερικανική σημαία.

Τά άποτελέσματα τής έρευνας άπειδειαν ότι ο μέσος όρος ήλικιας τών Άμερικανικών ναυτικών έσπερνα τά 52 έτη και κατά τό 1981 οι έκδηλωθείσες περιπτώσεις άσθενειών έφθασαν τίς 5.716 και οι περιπτώσεις άτυχημάτων τίς 6.502, ένων σέ άμφοτέρους περί τό 60% τών άσθενών είτε έξ άτυχημάτων, είτε λόγω άσθενειας, είχαν ήλικια μεγαλύτερη τών 40 έτών.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τό ναυπηγικό πρόγραμμα

Στό πλαίσιο τού 38ου κρατικού ναυπηγικού προγράμματος υπέλογιζετο ότι έντός τού 1982 θά έναυπηγούντο 40^θ περίπου πλοία 2,3 έκατομ. τόννων, τά όποια θά έξαφάλιζαν στά ναυπηγεία τής χώρας τήν πλή-

ρη άπασχόληση και τήν σταθερότητα τών τιμών τους. Προσφάτως όμως ή κατάσταση άλλαξε έξ αιτίας τής άπροθυμίας τής σιδηροβιομηχανίας νά έγγυηθει για μεγάλο άριθμο χρονοναυλώσεων για μεταφορές σιδηρομεταλλευμάτων και γαιανθράκων. Ή άπροθυμία αυτή δικαιολογείται από πολλούς λόγους, όπως είναι ή μικρή ζήτηση χάλυβας, ή πτωτική τάση τής ναυλαγοράς, οι ύψηλες τιμές τών νεοαναπτυγήτων πλοίων, η προεξόφληση νέας μειώσεως τής ζήτησεως και ή διακοπή τών έκπτωσεων τού έπιτοκίου.

Κατόπιν αυτού άνεβλήθη η παραγγελία πολλών μεταλλευματοφόρων - γαιανθρακοφόρων. Πρός τό παρόν δέ φαίνεται ότι στά πλαισία τού 38ου προγράμματος θά ναύπηγυθούν μόνο 13 πλοία 630.000 τον. d.w., μεταξύ τών όποιων 6 πλοία κοντέινερς για τίς γραμμές "Απω Ανατολής - Δυτικών άκτων ΗΠΑ.

Σημειωτέον ότι στό περισσονό πρόγραμμα, τά πλοία πού είχαν ναυπηγηθεί χάρη στίς έγγυησεις ναυλώσεως τών σιδηροβιομηχανών, έφθασαν τά 22, συνολικού τοννά 1,5 έκατομ. τόννων, ένων 18 μεταλλευματοφόρα και γαιανθρακοφόρα.

Γιά τήν προσέλκυση νέων παραγγελιών

Νέο σύστημα έγγυησεως τής ισοτιμίας τού δολλαρίου πρός τό γιέν υιοθετούν τά ιαπωνικά ναυπηγεία «Καβασάκι» γιά νά προσελκύσουν νέες παραγγελίες ναυπηγησεως πλοίων για άλλοδαπούς έφοπλιστάς. Συγκεκριμένα, προτείνεται από τους Ίαπωνες έγγυηση ισοτιμίας 200 γιέν τό δολλάριο και σέ περίπτωση μειώσεως τής συναλλαγματικής ισοτιμίας ή διαφορά θά καλύπτεται από τά ναυπηγεία.

Ός άνεκοινώθη ύπό τής «Καβασάκι» οι προϋποθέσεις αύτές θά προσφερθούν μόνον πρός τους καλούς των πελάτες και δέν άποτελούν παγία πολιτική τών ναυπηγείων πρός όλους τους άλλοδαπούς έφοπλιστάς.

Έν τώ μεταξύ άνακοινωση τής Ένωσης Ίαπωνων Ναυπηγοβιομηχάνων άναφέρει ότι κατά τό οικονομικό έτος πού έληξε τόν Μάρτιο, οι παραγγελίες γιά έξαγωγή πλοίων στά ναυπηγεία τής χώρας ήσαν μειωμένες κατά 30,5% έναντι τής προηγουμένης περιόδου Μάρτιος 1980-81.



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: PABX (027) 227.5499 (4 lines) — A.O.H. 227.4596
Telex: 272313 PMLV BR. — Telegrams POSEIDON — VITORIA ES

ΙΤΑΛΙΑ

Θετική κρατική παρέμβαση

Οι πιστωτικές της κλυδωνιζόμενης ιταλικής έταιρας «Λάουρο Λάΐνς» άπειδεχθησαν ώς ικανοποιητικές τις έγγυησεις τίς όποιες προσέφερε η κυβέρνηση της Ιταλίας υπέρ της έταιρας και ήδη έπετεύχθη έλευθεροποίηση γιά έννεα από τα 14 σκάφη, τά όποια έκρατούντο γιά άπαντήσεις των πιστωτών. Ο κυβερνητικός έπιτροπος, ό όποιος διευθύνει πλέον την έταιρα στην θέση του κ. Ακίλε Λάουρο, έδηλωσε ότι έφόσον έπιτρέπει στην έταιρα νά συνεχίσει τις δραστηριότητές της, θα δυνηθεί πολύ σύντομα νά έπαναρχίσει την καταβολή δόσεων και άλλων ταμειακών ύποχρεώσεων της έταιρας πρός τις Τράπεζες και τους λοιπούς πιστωτές της έταιρας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Πετρέλαιο από άχρηστα λάστιχα

Τό πρώτο έμπορικο συγκρότημα στόν κόσμο, παραγωγής πετρελαίου στερεών καυσίμων και κομματιών άτοσαιού από μετατροπή χρησιμοποιημένων έλαστικών, πρόκειται νά ιδρυθεί στη Βρεταννία. Οι έργασίες γιά τις πρώτες έγκαταστάσεις τού δύο σχεδίου, πού υπολογίζεται νά κοστίσουν 6 έκατομ. λίρες, άρχισαν στό Γουλβερχάμπτον στή κεντρική Άγγλια μέ χρηματοδότηση της Βρεταννικής κυβερνήσεως, τού Άναπτυξιακού Ταμείου της Εύρωπαϊκής Κοινότητας και συμμετοχή Βρεταννών έπενδυτων. Η τεχνολογία της «πυρολύσεως», που άνεπτυξε ή έταιρια «Φόστερ Ούηλερ Πάουερ Πλάντ» τού Λονδίνου, θά έφαρμοστεί γιά την κατεργασία 5 έκατομ. χρησιμοποιημένων έλαστικών διαφόρων όχημάτων, βάρους 50 χιλιάδων τόννων κατά τό πρώτο χρόνο πλήρους λειτουργίας του. Τό έργοστασιο θά παράγει 20 χιλιάδες τόννους έλαφρού πετρελαίου, 17 χιλιάδες τόννους στερεού καυσίμου, παρόμοιου μέ τό κόκ, πού όνομάζεται CHAR, και 7000 τόννους κομμάτια άτοσαιού και προβλέπεται νά τεθεί σε λειτουργία τό 1984.

Μειωμένες έπενδυσεις

Οι έπενδυσεις τού βρεταννικού έφοπλισμού κατά τό 1981 έπεσαν στά 100 έκατομ. λιρών, σημειούσαι μείωση κατά 44% σε σχέ-

ση μέ τό προηγούμενο έτος. Από ένα σχετικό συγκριτικό πίνακα προκύπτει ότι μέσα στήν τελευταία δεκαετία οι έφοπλιστικές έπενδυσεις περιορίστηκαν στό ένα δύδο (100 έκατομ. έναντι 796 έκατομ. τού 1972), ή δέ συμμετοχή τους στή βρεταννική βιομηχανία περιορίστηκε σε 1% άντι τού 9.8% τού 1972.

Υπολογίζεται ότι η μείωση αύτή θά αύξηθει περισσότερο, έκφραζοντας τή δυσαρέσκεια τού έφοπλισμού έναντι τής κυβερνητικής ναυτιλιακής πολιτικής, δεδομένου ότι ο τελευταίων ψηφισθείς νόμος δέν προβλέπει τίς ζητηθείσες έκπτωσεις άποσβέσεων. Ή άλλου τά ναυτεργατικά συνδικάτα έπρετιναν σειρά μέτρων γιά νά σταματήσει η συνεχής μείωση τού έθνικου στόλου, μεταξύ των όποιων και η παροχή οικονομικής βοήθειας πρός τό τμήμα έκεινο τού στόλου πού θεωρείται ούσιωδες γιά την έθνικη ναυτιλία. Τέλος, ή επί τής βιομηχανίας και τού έμποριου κοινοβουλευτική έπιτροπη έζητησε άπό την κυβερνηση την κατάστρωση ναυτιλιακής πολιτικής κοινής γιά την ναυτιλία και τή ναυπηγοβιομηχανία τής χώρας.

ΠΕΚ και η Σαουδική Αραβία σπεύδει νά προσφέρει πιστώσεις ύψους 1 δισεκατομ. δολλαρίων γιά νά διατηρήσει τήν τιμή τού πετρελαίου σταθερή.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Διάσωση ναυτιλιακού όμιλου

Μετά τήν άποφαση τής νορβηγικής κυβερνήσεως νά παραχωρήσει μέσω τού Ίνστιτούτου Έγγυησεων τίς άναγκαιες έγγυησεις οι Νορβηγικές Τράπεζες διέθεσαν πιστώσεις ύψους 30 έκατομ. δολλαρίων υπέρ τού ναυτιλιακού γκρούπ «Κνούτ Κνούτσεν» γιά τήν άντιμετωπιση άμεσων ταμειακών δυσχερειών.

Η κυβέρνηση έδεχθη τίς εισηγήσεις τών υπευθύνων τής έταιρας, βάσει τών όποιων οι δυσχέρειες ήσαν τό άποτέλεσμα τής ύπο-απασχόλησεως τών δύο VLCC «Χίλια Κνούτσεν» 424.000 τον. d.w. και «Τορίλ Κνούτσεν» 290.000 τον. d.w., ένω τά ύπολοιπα 7 σκάφη τού όμιλου περιλαμβανομένων τών δύο πλωτών έξεδρών άντλησες πετρελαίου είχαν έξησφαλισμένη άπασχόληση μέ ικανοποιητικούς ναύλους.

ΤΑΪΤΑΝΙΔΗ

Διώρυξ μεταξύ Ίνδικου και Ειρηνικού

Η κυβερνηση τής Ταϊλάνδης συνέστησε ιδική έπιτροπη γιά την έξέταση τής βιοσιμότητας κατασκευής μιάς διώρυγος μήκους 40 μιλών γιά την σύνδεση τού Ίνδικου μέ τόν Ειρηνικό Όκεανό στό σημείο όπου οπή μερα ύφισταται ο Ίσθμος τού Κρά.

Το έργο, τό κόστος τού όποιου ύπολογίζεται νά άνέλθει σε 1 δισεκατομμύριο δολλαρία, θά χρηματοδοτηθεί κατά πληροφορίες άπό Ιαπωνικές και άλλοδαπές χρηματοδοτικές πηγές και οι τεχνικές προδιαγραφές προβλέπουν διώρυγα πλάτους 120 μέτρων και μέ ικανό βύθισμα γιά τόν διάπλου πλοίων χωρητικότητος 100.000 τον. d.w.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Σημαντική άπωλεια

Σέ ήλικια 70 έτών άπεθανε άπό καρδιακή προσβολή ή Τσάο-Γούνγκ Τούνγκ, Κινέζος τήν καταγωγή, μεγαλεφοπλιστής τού Χόγκ Κόγκ.

Ίδρυτης τής άμωνυμης ναυτιλιακής έπιχειρήσεως, πού έλέγχει στόλο 150 σκαφών, χωρητικότητας 11 έκατομ. τόν. d.w. και ίδικτης τού μεγαλύτερου δεξαμενοπλοίου «Seawise Giant» 564.763 τον. d.w. ο Τούνγκ ξεκίνησε τήν σταδιοδρομία του στήν φορτηγό άκτοπλοία τής Κίνας και μετά τήν κομμουνιστική έπανασταση τού 1949 μετεφέρθη στό Χόγκ Κόγκ. Ήταν έκ τών πρώτων πού έναυπηγησαν ULCC παραλαμβάνοντας τό πρώτο τάνκερ 200.000 τον. d.w. τό 1968, ένω τό τάνκερ του «Oriental Giant» 70.000 τον. d.w. ήτο τό 1958 τό μεγαλύτερο τού είδους.

Έκτος τών δεξαμενοπλοίων δ στόλος του άριθμει πολλά μικτά και φορτηγά σκάφη καθώς και πλοία ρόλλ ή ρόλλ άφ. ένω ή δραστηριότης στήν έπιβατηγό ναυτιλία περιέλαβε και τό πλωτό πανεπιστήμιο «Γιούνιβερς Κάμπους», πού έκτελει έκπαιδευτικά ταξίδια άνα τόν κόσμο μέ μαθητάς κυρίως άπό κράτη τού Τρίτου Κόσμου.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ο Μανώλης Κουλουκουντής

Ο πρωτεργάτης της Ελληνικής ναυτιλίας δημιουργίας κ. Μανώλης Κουλουκουντής έπισκεψται και πάλι την Ελλάδα. Τότε καλωσορίζομε. Μάς έννοιει ιδιαίτερη χαρά ή έπισκεψη αύτή. Δέν λημονούμε ποτε το τι μέγα εισέφερε στην έκ του μηδενός σχεδόν μεταπολεμική άνασυγκρότηση της Ναυτιλίας μας. Στά πρώτα μας μεταπολεμικά βήματα, ο Μανώλης Κουλουκουντής παρέσχε δόλον του τόν έαυτό, την γνώση και τη πείρα του.

Η άνταγωνιστικότητα

Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Γιώτας διευκρίνισε ότι για τό δύο θέμα της άνταγωνιστικότητας τους έλληνικου πλοίου δέν πρόκειται νά υπάρξει δέσμη μέτρων άλλα κάποια άποφαση ή όποια θα έξαγγελθεί έως τό τέλος της Ανοίξεως.

Έφθασαν τά 348 τά παροπλισμένα

Μεταξύ 12 και 27 Απριλίου τά παροπλισμένα πλοία αύξηθηκαν κατά 11 και έφθασαν τόν άριθμο 348.

Υπό τήν κυανόλευκον

Στό Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτησεις γιά τήν έγγραφή στό Έλληνικό Νηολόγιο, βάσει τού άρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Άγα μέ μνων» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενο 13.900 τον. γκρός, άνηκον στήν έταιρια «Πρωτεύς» (κ. Αντ. Ξυλάς).

2. «Άρα μπέλαι» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενο 13.900 τον. γκρός, άνηκον στήν έταιρια «Άγραυλος» (κ. Αντ. Ξυλάς).

3. «Άμαρυλλίς» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενο 13.900 τον. γκρός, άνηκον στήν έταιρια «Άδμητος» (κ. Αντ. Ξυλάς).

4. «Στέλλα» μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκό «Eagle Glory») νεοαγορασθέν, 23.472 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον στήν έταιρια «Άρμαντρες Στέλλα» (Μαρ. Σταφλοπάτης).

5. «Χιών Μέντη» φορτηγό (πρώην παναμαϊκό «Shereen») νεοαγορασθέν, 1.594 τον. γκρός, τού 1979, άνηκον στήν έταιρια «Σολιντάριτους» (κ. Ιωάν. Λύρας).

6. «Γουόρλντ Κίνσιπ» δεξαμενόπλοιο (πρώην λιβεριανό ύπο τό αύτό δόνομα) 40.357 τον. γκρός τού 1980, άνηκον στήν έταιρια «Μπλέϊκ» (κ. Παντ. Δράκαρης).

7. «Επίδαυρος Γκάλφ» μπάλκ κάρριερ (πρώην «Indah Jumbo» σημαία Ταιβάν) νεοαγορασθέν, 10.013 τον. γκρός, τού 1972, άνηκον στήν έταιρια «Επίδαυρος Γκάλφ» (κ. Διον. Σοφός).

τον. γκρός τού 1960 έπωλήθη σέ δυτικογερμανικά συμφέρονται πρός έπαναπώληση σέ διαλυτές τού Καράται.

— Έπωλήθη σέ πακιστανούς διαλυτές τό φορτηγό «Γρηγόριος Δ.» 9.312 τον. γκρός τού 1957 άντι \$ 100 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος.

— Σέ διαλυτές τού Ταιβάν άντι ποσου γύρω τών δολ. 115.50 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Φιλίπο Νουάρ» 54.480 τον. γκρός τού 1967.

Αγοραπωλησίες

Έπωλήθη σέ άλλοδαπούς τό φορτηγό «Εύγενία Κ. II» 1.582 τον. γκρός τού 1954 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Mahajak Progress».

— Σέ σαουδαραβικά συμφέρονται έπωλήθη και παρεδόθη τό φορτηγό «Ιντερχάρμονο» 3.646 τον. γκρός, τού 1953. Μετωνομάσθη «Mazari G.I.».

— Ήγοράσθη γύρω τών 2 έκατομ. δολαρίων τό παναμαϊκό δηζελοκίνητο φορτηγό «Afrixan Beryl» 8.773 τον. γκρός, 12.710 τον. d.w. τού 1969.

— Γύρω τών 2.2 - 2.4 έκατομ. δολαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητο άργεντινό μπάλκ κάρριερ «Gancho Moreira» 27.074 τον. γκρός, 47.561 τον. d.w. τού 1966.

— Ήγοράσθη έπίσης τό άτιμοκίνητο λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «William Larimer Mellon» 29.721 τον. γκρός, 49.631 τον. d.w. τού 1965. Τιμή γύρω τών 1.3 έκατομ. δολαρίων ώς έστι.

— Άντι ποσού γύρω τών δολ. 7.100.000 ήγοράσθη τό δηζελοκίνητο νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Ariel» 60.483 τον. γκρός, 110.342 τον. d.w. τού 1971.

— Τό δηζελοκίνητο παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Eagle Glory» 23.472 τον. γκρός, 42.415 τον. d.w. τού 1969 ήγοράσθη γύρω τών 3.45 έκατομ. δολαρίων.

— Παρ' Έλληνων τής Νέας Υόρκης ήγοράσθη τό δηζελοκίνητο ιαπωνικό δεξαμενόπλοιο «Tadotsu Maru» 71.491 τον. γκρός, 131.813 τον. d.w. τού 1972. Τιμή γύρω τών 3.5 έκατομ. δολαρίων.

— Τό δηζελοκίνητο λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Montironi» 11.301 τον. γκρός, 19.536 τον. d.w. τού 1968 ήγοράσθη γύρω τών 3.300.000 δολλαρίων.

— Έλληνες τού Λονδίνου ήγόρασαν γύρω τών δολ. 1.500.000 ώς έστι στό Σάτ άλ. Αράμη, τό δηζελοκίνητο λιβεριανό φορτηγό «Young Statesman» 11.003 τον. γκρός 17.000 τον. d.w. τού 1978.

— Έπωλήθη σέ λιβεριανά συμφέρονται τό δεξαμενόπλοιο «Δέσποινα Μιχαλινού» 25.717 τον. γκρός, 45.112 τον. d.w. τού 1962.

— Ήγοράσθη άντι μή γνωσθείσης τής τό δηζελοκίνητο βελγικό φορτηγό «Monarch» 11.379 τον. γκρός 16.618 τον. d.w. τού 1971.

— Τό δηζελοκίνητο σουηδικό δεξαμενόπλοιο «Okturus» 17.942 τον. γκρός, 30.616

ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑ

Στόν καλύτερο δρόμο μέ αιωνόβια πλατάνια και άριστοκρατική παράδοση ΟΘΩΝΟΣ & ΔΙΟΝΥΣΟΥ (κοντά στό Μουσείο Γουλανδρή) πωλούνται διαμερίσματα ύπό κατασκευήν μεγάλων άξιώσεων.

Πληροφορίες: Αφοί Παπανικόλα, τηλ.: 6928480, 6929348.

Η έπιδότηση των άνεργων

Η έπιδότηση των άνεργων ναυτικών από το Κεφάλαιο 'Ανεργίας και 'Ασθενείας Ναυτικών υπολογίζεται ότι θα άρχισε εντός του Μαΐου. Τούτο άνακοινωσε ο ύπουργός κ. Στ. Γιώτας με αφορμή την δημοσίευση στήν ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 48 Α 22.4.82) τού ύπ' αριθ. 272 Π.Δ. με τό όποιο καθορίζονται οι προϋποθέσεις έπιδοτησεως των άνεργων. Τό επίδομα άνεργίας θα άνερχεται σε 12.000 δρχ. για τους άγαμους και σε 15.000 δρχ. για τους έγγαμους ναυτικούς. Η έπιδότηση των άνεργων θα άρχισε μόλις περατωθεί η μετασέγαση του ΓΕΝΕ σε νέο κτίριο. Στό μεταξύ ο άριθμός έκεινων πού είναι έγγεγραμμένοι στό ΓΕΝΕ έμειώθη από 4.270 πού ήταν στή 30 Μαρτίου σε 3.158 στή 27 Απριλίου. Η μείωση αύτή άποδιδεται στή διαγραφή έκεινων πού έπι χρονικό διάστημα δύο μηνών δέν προσήλθαν στό ΓΕΝΕ για νά επιβεβαιώσουν τό ένδιαφέρον τους για άναληψη έργασιας στά πλοια.

Άναζήτηση ναυτικού

Στή 26 Φεβρουαρίου άνεχώρησε για νά συναντήσει τό πλοιο του ο Κύπριος άξιωματικός καταστρώματος 'Αριστοτέλης Χριστοφίδης.

Παρακαλείται ή ναυτιλιακή έταιρια πού τόν προσέλαβε νά ένημερωσει τηλεφωνικώς τό δύναμα τού πλοιού όπου ναυτολογήθηκε ο άνωτέρω ναυτικός.

ΠΕΝΘ**ΨΗΦΙΣΜΑ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου τής 'Ελλάδος συνήλθε έκτακτα μετά από τό θλιβερό άγγελμα τού θανάτου τού διακεκριμένου μέλους τής έφοπλιστικής οίκογνειας και τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου τής 'Ελλάδος τού όποιου υπήρξε ίδρυτικό μέλος, Σύμβουλος και 'Αντιπρόσδρος έπι σειρά έτών.

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΑΝΔΡΗ

πού συνέβη στή 27 Απριλίου 1982 στήν 'Αθηνα και αφού άκουσε τόν Πρόεδρο του ο όποιος έχηρε τήν πολύπλευρη προσωπικότητα τού μεταστάντος και τά πολυτίμους υπηρεσίας πού προσέφερε στήν 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία.

Απεφάσισε όμόφωνα όπως:

— Διαβιβασθούν πρός τούς οίκείους τού άποιβιώσαντος τά συλλυπητήρια τής Διοικησεως τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου τής 'Ελλάδος.

— Διατεθεί υπέρ άγαθοεργών σκοπών πού δρχ. 20.000.

— Κατατεθεί στεφάνι στή σωρό τού έκλιπντος.

— Παρακολουθήσουν τήν κηδεία ό Πρόεδρος και τά μέλη τού Διοικητικού Συμβουλίου.

— Δημοσιευθεί τό παρόν φήμισμα στόν τύπο και στό έκδιδόμενο «Δελτίο Ναυτιλίας» τού Ν.Ε.Ε.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ν.Ε.Ε.
ΝΙΚΟΣ Α. ΝΟΜΙΚΟΣ

τον. d.w. τού 1973 ήγοράσθη γύρω τών 8.3 έκατομ. δολλαρίων.

— Γύρω τών 8 έκατομ δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητο παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Pacific Peace» 22.626 τον. γκρός. 38.927 τον. d.w. τού 1973.

— 'Επωλήθη σέ τουρκικά συμφέροντα τό μπάλκ κάρριερ «Kikή Γεμέλου» 11.174 τον. γκρός. 20.221 τον. d.w. τού 1967. Τιμή 3.45 έκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη γύρω τών 3.25 έκατομ. δολλαρίων τό μπάλκ κάρριερ «Μαργαρίτα» 15.404 τον. γκρός. 25.963 τον. d.w. τού 1966.

— Τό δηζελοκίνητον λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Bell» ήγοράσθη γύρω τών 3.25 έκατομ. δολλαρίων.

— 'Ηγοράσθη τό άτμοκίνητο νορβηγικό δεξαμενόπλοιο «Trajan» 113.778 τον. γκρός. 229.000 τον. d.w. τού 1973. Τιμή γύρω τών 3 έκατομ. δολλαρίων.

— Τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Trityan» 15.552 τον. γκρός. 27.482 τον. d.w. τού 1977 έπωλήθη μεταξύ 'Ελλήνων γύρω τών 8.500.000 δολλαρίων.

— 'Ηγοράσθη τό άγγλικο έπιβατηγό ρόρο «Ulster Queen» 4.370 τον. γκρός. 1.412 τον. d.w. τού 1967.

— Τό δηζελοκίνητο ιαπωνικό φορτηγό «Iwashiro Maru» 10.051 τον. γκρός. 12.703 τον. d.w. ήγοράσθη γύρω τού ένος έκατομ. δολλαρίων.

— Άντι λιρών 550.000 έκαστον ήγοράσθησαν τά δηζελοκίνητα άγγλικά φορτηγά «Highbgate» και «Whitigate» 1.600 τον. γκρός έκαστον. 2.900 τον. d.w. ναυπηγηθέντα τό 1972.

Η Εύρωπαική "Ενωσή Ρυμουλκών

Στή 24 Απριλίου έγινε στή Σιγκαπούρη ή άνομασία τού δευτέρου κοντείνεροπλοίου τής «Ελληνικής» πού ναυπηγηθήκε έκει 'Ελλενικόν "Αίλαντ».

Τό «Ελλένικ "Αίλαντ»

Στή 24 Απριλίου έγινε στή Σιγκαπούρη ή άνομασία τού δευτέρου κοντείνεροπλοίου τής «Ελληνικής» πού ναυπηγηθήκε έκει 'Ελλενικόν "Αίλαντ».

Τοποθετήσεις Λιμενικών

Μέ αποφάσεις τού ύπουργού κ. Γιώτας έγιναν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών άξιωματικών:

Πλοιάρχοι Γεώργιος Βουρλιάς λιμενάρχης

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

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

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

'Επίσης ένα RADAR – DECCA 404 εις άριστην κατάστασιν.

Πληροφορίαι: Τηλ.: 4522511 — κ. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΝ



Θαλάσσια άτυχήματα

ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΕΡ: Κατά την διάρκεια δεξαμενισμού στις 12 Απριλίου ύπεστη ρήγμα στό No. 5 κύτος και εισροή υδατος στό φορτίο που μετέφερε.

Α'ΙΓΡΗΝΣ ΣΑΞΕΣ: Από Αυστραλία γιά Ευρώπη με φορτίο άλουμινας έδεξαμενίσθη στό Κέηπ Τάουν στις 18 Απριλίου συνεπεία ζημιών στά ψαλιδά και εισροή υδατος στό No. 1 κύτος. Άνελήφθησαν έπισκευές και μερική έκφρτωση του No. 1 κύτους.

ΑΛΙΚΗ Ι.Π.: Στό Έλ Ντζαζίρ στις 19 Απριλίου με ζημιές στήν κυρ. μηχανή συνεπεία πυρκαϊδας στό μηχανοστάσιο του πλοίου κατά την διάρκεια του τελευταίου ταξιδίου του.

Άνελήφθησαν προσωρινές έπισκευές στό No. 5 κύλινδρο τής μηχανής.

ΓΕΩΡΓΙΑ: Έδεξαμενίσθη στήν Αύγούστα στις 17 Απριλίου και άνελήφθησαν έπισκευές λόγω ζημιάς στό πηδάλιο του πλοίου.

ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ: Από Αμβέρσα γιά Ακαμπα με φορτίο 25.000 τον. κατά τήν διάρκεια κινήσεων στό Πόρτ Σαιδ στις 19 Απριλίου συγκρούστηκε μέ το φορτηγό «Eastern Summit». Τό έλληνικό πλοίο ύπεστη έλαφριές ζημιές και συνέχισε τό ταξίδι του.

ΔΑΝΑΟΣ: Έπιθεωρήθηκε έν πλώ στή Βρέστη στις 21 Απριλίου λόγω ζημιάς που ύπεστη ή μεγάλη μπίζα του. Άναμένεται ή έκτελεση τοπικώς μονίμων έπισκευών.

ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Διέκοψε τό ταξίδι του πρός Αυστραλία και έφθασε στήν Σιγκαπούρη στις 21 Απριλίου γιά δεξαμενισμό λόγω ζημιάς που προξενήθηκε από πάγους στό Καναδά. Πριν τόν δεξαμενισμό απαντείται μερική έκφρτωση του φορτίου σέ φορτγίδες.

ΔΡΟΜΩΝ: Ύπεστη πυρκαία στις 26 Απριλίου ένων ταξίδιες από Κατάκωλο πρός Μισσούρια. Ρυμουλκά έσπευσαν σέ βοηθεία του πλοίου ένων τό πλήρωμα μεταφέρθηκε μέ έλικοπτέρο στό Κατάκωλο.

ΕΛΚΑ: Κατά τόν πλούν πρός Συρία ύπεστη πυρκαία στά No. 5 και 6 κύτη στις 24 Απριλίου σέ θέση πλάτος 35 11 βόρειο, μήκος 27 56 άνατολικό. Σέ βοηθεία του πλοίου έσπευσαν ρυμουλκά από τόν Πειραιά.

ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ: Από Μόντρεαλ γιά Έλ Ντζαζέρ συνάντησε κακοκαιρία στό Σαίντ Λόρενς και κατευθύνθηκε στό Σύδνεϊ λόγω ζημιών και μετατόπισης τού φορτίου. Μετά από έλεγχο τού φορτίου άνεχώρησε στις 17 Απριλίου γιά Άλγερια.

ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ: Έπιθεωρήθηκε στό Ντουμπάι στις 17 Απριλίου λόγω ζημιάς εις ένα κύλινδρο τής κυρ. μηχανής. Άνελήφθησαν προσωρινές έπισκευές.

ΚΟΡΙΤΟΝ: Οι πλοιοκτήτες έζητησαν έπιθεώρηση τού πλοίου στό Κόμπε στις 14 Απριλίου συνεπεία συγκρούσεως μέ το φορτηγό «Clementina» στό Μπουένος Αΐρες τόν Ιανουάριο. Άνελήφθησαν έπισκευές τής πλώρης και ωρισμένων έλασμάτων τού πλοίου.

ΚΩΣΤΑΣ: Άνελήφθησαν μόνιμες έλασματουργικές έπισκευές στό Λά Παλίς συνεπεία προσκρούσεως τού πλοίου στό Ρότοφορτ στις άρχες Απριλίου.

ΛΥΡΑ: Από Νόντερνταμ γιά Βαλτιμόρη έφθασε στήν Πόντα Ντελντάντα στις 16 Απριλίου λόγω διαρροής έλαιου εις τόν άξονα. Άνελήφθησαν προσωρινές έπισκευές εις τόν άξονα και άντικατάσταση τών έλαστικών συνδέσμων, ένώ τό πλοίο θά δεξαμενίσθη προσεχώς γιά έπιθεώρηση τού άξονα.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΛΙΟΝ: Από Νόρφολκ γιά Αμβέρσα με φορτίο γαιάνθρακα προσάραξε στόν ποταμό Σεέλντ στις 13 Απριλίου. Άνελκύστηκε μέ τήν βοήθεια ρυμουλκών και συνέχισε τό ταξίδι του πρός Αμβέρσα.

ΜΑΡΙΛΕΝΑ: Έπιθεωρήθηκε στό Αμβούργο στις 16 Απριλίου με ζημιές στήν κεντρική άντλια. Άνελήφθησαν μόνιμες έπισκευές.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΓΗ: Συγκρούστηκε μέ το φορτηγό «Καρίν» στόν ποταμό Όρινόκο στις 17 Απριλίου. Προξενήθησαν σημαντικές ζημιές στήν πλώρη και τό πλοίο συνέχισε πρός Κιουρασάο γιά έκτελεση άναγκαίων έπισκευών.

ΜΠΛΑΥ ΣΗ: Έπιθεωρήθηκε στήν Τυνησία στις 16 Απριλίου συνεπεία ζημιών στά πλευρικά έλάσματα που προξενήθησαν από ρυμουλκό.

ΜΥΡΤΟΣ (Παναμά): Στίς 24 Απριλίου παρουσιάσει κλίση και εισροή υδάτων σέ πλάτος 2106 βόρειο 38 37 άνατολικό. Δέν άναφέρθησαν ζημιές ή ρύπανση.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Μέ φορτίο 34.000 τον. πετρελαίου προσάραξε στόν ποταμό Μισσισιππή στίς 14 Απριλίου. Άπεκολλήθη στίς 16 Απριλίου με τήν βοήθεια ρυμουλκών χωρίς ζημιές και έφθασε στό λιμάνι Μπατόν Ρούζ στίς 19/4 νιά έκφρτωση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ (Λιβ.): Κατά τήν διάρκεια κινήσεων στό λιμάνι τής Πόντα Ντελγκάντα στίς 14 Απριλίου προσέκρουσε μέ τήν προπέλλα τού μικρό άλιευτικό σκάφος «Terra Azul» τό όποιο ήμιτυθίστηκε. Σημειώθηκαν ζημιές στήν προπέλλα και τό πλοίο άνεχωρησε γιά Καναδά όπου θά έπιθεωρηθεί.

ΟΣΕΑΝΙΚ (Παναμά): Τό έπιβατηγό σκάφος έπιθεωρήθηκε στό Νασάου στίς 20 Απριλίου λόγω ζημιάς που ύπεστη από σύγκρουση μέ τό φορτηγό «Maria Francisca» στίς 17 Απριλίου.

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ: Έζητήθη έπιθεώρηση τού έργατου άγκυρας στό Κόμπε στίς 17 Απριλίου συνεπεία ζημιάς που ύπεστη στό προγούμενο ταξίδι του. Άνελήφθησαν έπισκευές.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ: Στόν Πειραιά στίς 15 Απριλίου γιά έκτελεση έπισκευών στήν πρωραία έλικα από τούς κατασκευαστάς. Προβλέπεται δεξαμενισμός τού πλοίου περί τά τέλη Απριλίου.

ΣΑΜΜΕΡ ΜΠΕ'Υ: Από Νορκόπινγκ γιά Αλεξάνδρεια μέ φορτίο ξυλείας προσέκρουσε σέ σημαδούρα κατά τήν πετρέλευση τού πλοίου στό Μπρουνμπούτελ στίς 17 Απριλίου. Προξενήθησαν έλαφρές ζημιές και τό πλοίο συνέχισε τό ταξίδι του.

ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΡΚ: Από Ααβενράα γιά Ρότερνταμ κενόν φορτίου προσάραξε στό Κανάλι τού Κιέλου στίς άρχες Απριλίου. Άπεκολλήθη μέ τήν βοήθεια ρυμουλκών και συνέχισε τό ταξίδι του χωρίς νά άναφερθούν ζημιές.

ΤΖΕΜΙΝΙ: Στήν Αλεξάνδρεια στίς 17 Απριλίου συγκρούστηκε μέ το φορτηγό «Filipesti» και ύπεστη ζημιές στήν πρύμη. Άπεφασισθη ή άναβολή έκτελεσεως έπισκευών.

ΤΖΩΝ Α. (Παναμά): Έπιθεωρήθηκε στό άγκυροβόλιο τού Αμπιτζάν στίς 21 Απριλίου συνεπεία ζημιάς στήν κυρία μηχανή. Λόγω άδυναμίας έκτελεσεως τών άναγκαίων έπισκευών τοπικώς οι πλοιοκτήτες έξετάζουν δυνατότητα έκτελεσεως έπισκευών σέ άλλο λιμένα.

ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (Λιβ.): Στό Αιόλι έπιθεωρήθηκε στίς 20 Απριλίου συνεπεία ζημιών στήν κυρία μηχανή. Άνελήφθησαν μόνιμες έπισκευές.

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

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

TEL: 394.5612

394.3992

394.3891

394.3548

394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3059

E. Andresen 86.7115

Η ναυλαγορά

Χωρίς καμπιά σημαντική έξελιξη, θετική ή άρνητική πέφεση τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Απριλίου. Όπωαδηποτε, τα έπιπεδα των ναυλών κυριαρχούν μέσα σε δρια πού δέν έπιτρέπουν όμεσες προοπτικές βελτίωσης. Και αν λάβει κονείς υπ' όψη του και τόν όριθμό των παροπλισμένων πλοίων, τό συμπέρασμα οτι η κρίση συνεχίζεται είναι μάλλον ορθό. Και αύτό σημαινεί ότι η πλαισιοτητά πρέπει νά προετοιμάζεται για μιά σχετικά μακρά περίοδο καχεκτικής άγοράς, έν όψει μάλιστα και τού επερχόμενου θέρους.

Μέ έξαρση την Αργεντινή, όπου τά πρόσφατα πολιτικά γεγονότα δικαιολογούν μά κάποια άπρεξια, οι ύπόλοιπες περιοχές φορτώσωσαν και δλοι οι σημαντικοί ναυλώτες έκαναν μιά μέτρια παρουσία. Άλλου μέν, ευκαιριακά, σημειώθηκαν μικρά κέρδη, σε άλλες περιοχές (όπως τά κάρβουνα του Ατλαντικού γιά Ιαπωνία) ζημιές. Η συνισταμένη δλων σύτων τών πράξεων και τάσεων, μαζί με τόν κύριο όγκο τής άγοράς, μάς φέρνουν σε μιά σταθερότητα γιά τήν όποια, βέβαια, ή πλοιοκτησία ούτε νά θριαμβολογήσει ούτε νά είναι εύτυχης όποια σύτην μπορεί.

Έτσι, χωρίς νά σημειώνει πραγματικά άρνητικές τάσεις, τά σημερινό μας Δελτίο της Ναυλαγοράς, μάλλον κακά νέα έχει νά φέρει στόν άναγνωστή του.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις.

Από Κόλπο:

- 73.000 τον. σιτηρών γιά Κοντινέντ, δολ. 9,90 φιο. 12 ήμέρες, Μάιο.
- 38.000 τον. σιτηρών γιά Κίνα, δολ. 33.4.000/3.000 τον. ήμερησίων, Απρίλιο.
- 19.000 τον. σιτηρών γιά Ιαπωνία, δολ. 27.4 ήμέρες/2.600 τον., Ιούνιο.
- 50.000 τον. κάρβουνο, γιά Βέλγιο, δολ. 10,25.15.000/10.000 τον., Απρίλιο.

Από Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ:

- 33.000 τον. σιτηρών, από Χ. Ρόντς γιά Κοντινέντ, δολ. 12 φιο, όψιον Τίλμπουρη ή Σήφορθ, δολ. 12,25/12,50, 5 ήμέρες/8.000 τον., Μάιο.

— 20.000 τον. σιτηρών, από Βαλτιμόρη γιά Βενετία, δολ. 27 φιο. 3.000/3.000 τον., Απρίλιο.

— 55.000 τον. κάρβουνο, από Χ. Ρόντς γιά Ιαπωνία, δολ. 18,75, 5 ήμέρες, Μάιο.

— 121.000 τον. κάρβουνο, από Χ. Ρόντς με συμπληρωση Ρίταρντς Μπαιη, δολ. 14,30, 7 ήμέρες/15.000 τον. Μάιο.

Από Δυτική Ακτή ΗΠΑ/Καναδά:

- 30.000 τον. σιτηρών γιά Κίνα, δολ. 23.4.000/3.000 τον., Μάιο.
- 16.000 τον. έλαιοσπόρου, από Βανκούβερ γιά Ιαπωνία, δολ. 20,75 φιο. 4 ήμέρες/1.500 τον., Μάιο.
- 34.000 τον. σιτηρών, από Βρεταννική Κολομβία γιά Κίνα, δολ. 21 φιο. 4.000/3.000, Μάιο.
- 20.000 τον. ποτάσσα, από Βανκούβερ γιά Ινδία, δολ. 37 φιο. 3.500/1.000 τον., Απρίλιο.

Από Ακτή Ατλ. Νοτιου Αμερικής:

- 8.200 τον. σιτηρών, από Πλειτ γιά Αλγερία, δολ. 44,50, 2.000/500 τον., Απρίλιο.
- 12.600 τον. σάγια, από Ν. Βραζιλία γιά Μαλαισία, δολ. 30,50, 1.750/1.500 τον., Απρίλιο.

Από Ν. Αφρική:

- 14.000 τον. καλαμπόκι, γιά 3 λιμάνια Ιαπωνίας, δολ. 20, 2.000/2.500 τον., Μάιο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μιά σχετική εύρυθμια στήν άγορά τών χρονοναυλώσεων μέ μισθώματα πού, χωρίς νά θυμίζουν τίς καλές έποχές, άπέχουν σημαντικά από τά άπαράδεκτα έπιπέδα τού περασμένου Φεβρουαρίου. Καθώς δύο σύστατική ζήτηση δέν φαίνεται στόν δρίζοντα τής ναυλαγοράς, θά ήταν έπιπλοιο νά έρμηνεύσουμε τό φαινόμενο σαν άπαρχη μιάς καλύτερης άγοράς. Αντίθετα, κάθε σκεπτικισμός γιά τούς έπομενους 3-4 μήνες φαίνεται άπολυτα δικαιολογημένος.

Ισχνή ή παρουσία τών Σοβιετικών, μέ σποραδικές μόνο ναυλώσεις, έλαχιστα συνέτειν στήν έξασφάλιση

άπασχόλησης αύτό τό δεκαπενθήμερο. Θετική ή παρουσία τών Κινέζων, άν και ή προτίμησή τους στίς στις ναυλώσεις ταξιδίου φανερή. Διάφοροι άλλοι, δυτικοί ναυλώτες έδωσαν τόν τόνο:

- 70.500 τον.., από Key West γιά N. Κορέα/Ιαπωνία, δολ. 9.500 ήμερησίως πλέον δολ. 245.000.
- 40.000 τον.., από Κόλπο γιά Εύρωπη, δολ. 6.750 ήμερησίως πλέον δολ. 175.000.

- 28.000 τον.., από Ναχότκα γιά Αλεξάνδρεια μέσω δυτ. άκτης ΗΠΑ, δολ. 4.850 ήμερησίως.
- 16.000 τον.., από Γιβραλτάρ μέσω Κόλπου γιά Περσικό, δολ. 6.150 ήμερησίως.

- 27.000 τον.., από δυτ. άκτη ΗΠΑ γιά Εύρωπη/Μεσόγειο, δολ. 5.000 ήμερησίως πλέον δολ. 90.000.
- 15.000 τον.., από Κόντινεντ γιά δυτ. Ινδίες, δολ. 4.200 ήμερησίως.

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Μικρή ή ζήτηση στόν Περσικό, δέν έπιτρέπει καμπιά άμεση προοπτική βελτίωσης γιά τό άμεσο (ιωας και άπωτερο) μέλλον. Καθε νέα ναύλωση VLCC/ULCC άπλως σημαίνει και μιά άκαμπα έπιβεβαίωση τής διάθευσης τών έλπιδων.

Οι προσφοτες ναυλώσεις:

- 310.000 τον., από Περσικό γιά δυτ. Όψιον, WS 18, άποθήκευση γιά μέχρι 120 ήμέρες, δολ. 8.500 ήμερησίως.
- 270.000 τον., από Περσικό γιά δυτ. Όψιον, WS 18,5, άποθήκευση με τούς παραπάνω όρους.
- 250.000 τον., από Περσικό γιά Καραβαϊκή, WS 18,25.

Φήμες ότι ένας άριθμός μυστικών ναυλώσεων VLCC/ULCC λαμβάνουν χώρα όποι Περσικό παραμένουν άνοικτες πρός έπιβεβαίωση.

Καλύτερη φάίνεται ή κατάσταση στά μικρότερα πλοία όπου ή ζήτηση ήταν μάλλον ένθαρρυντική. Ή διαπιστώση αύτή άναφέρεται τόσο στόν Περσικό δύον και στήν Μεσόγειο και Βρεταννία όπου παρουσιάσθηκε μιά κάποια ζήτηση. Οι πραγματοποιηθέντες ναύλοι, δύος, πάρεχουν τέτοια ποικιλία ώστε η παράθεση ώριμενων ναυλώσεων νά έμπειρχει τόν κίνδυνο τού άπορροσαντολισμού και τής έπισφαλούς πληροφόρησης.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ»

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM -
EMDEN - WILHEMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

HELLAS-MAR. S.A

SHIPBROKERS — CHARTERERS

(P. + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX: 18724 ELLAS AR

TELEGR. HELLASMAR BAIRRES

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735, 319480

A.O.H.: 321843

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

1004 BUENOS AIRES — ARGENTINA

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοῖα

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΖΙΩΝ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 58-60.000 τον. γεννημάτων Όλλανδια-Βέλγιο. δολ. 12. φίο. Απρίλιου 19-30.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτό λιβ.): Νιούπορτ Νιούς 70.000 τον. γαλανθράκων Αμβέρσα. Ρόττερνταμ. Αμαρτερνταν ρέιντζ. δολ. 7.60. με 25.000 τον. έκφρτωση. Απρίλιου 30.

ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΙ ΙΙ (μικτό): Νέα Ορλεάνη 55.000 τον. γαλανθράκων Ταρραγκώνα. δολ. 13.60. φίο. με 15.000/6.000 τον. φορτοεκφρτωση. Απρίλιου 19-28.

ΙΣΤΡΙΑ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 52.000 τον. γεννημάτων Ισπανία. δολ. 21.75. φίο. με 9.000/6.500 τον. φορτοεκφρτωση. Μαΐου 5-20.

ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 16.200 τον. γεννημάτων Βενεζουέλα. δολ. 18.25. φίο. με 1.000 τον. έκφρτωση. Απρίλιος.

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ: Χαρ. Πόιντ 60.000 τον. γαλανθράκων Ιαπωνία. δολ. 7.50 φίο. Μαΐου 2-12.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.): Αμερικ. λιμένες Κόλπου 57.000 τον. γεννημάτων Σήφορθ. δολ. 13. φίο. με 8.000 τον. έκφρτωση. οφ. Αμβέρσα - Αμβούργο δολ. 12. Απρίλιου 25 - Μαΐου 5.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 30.000 τον. γεννημάτων Κωνσταντζά. δολ. 22. φίο. με 3.000 τον. έκφρτωση. Απρίλιου 20-25.

ΒΑΣΙΛΗΣ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 27.500 τον. γεννημάτων Ισπανία. δολ. 24 φίο. Απρίλιου 19-25.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου ή Ατλαντικού 32.000 τον. γεννημάτων Κίνα. δολ. 33.75. με 4.000 τον. γκρός φορτωση. 3.000 τον. έλ. έκφρτωση. Μαΐου 1-15.

ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.: Μπορί Κούρω 26.500 - 27.500 τον. οίτου χύμα. Τζέδδα. δολ. 24.25. φίο. Νταμάρι δολ. 28.25. με 8.000 τον. έκφρτωση. Απρίλιου 21-28.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 55.000 τον. γεννημάτων Γάνδη. δολ. 12. φίο. Απρίλιου 22-30.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 54.000 τον. γεννημάτων Ταϊβάν. δολ. 21.25. 1-1. δολ. 21.75 1-2. φίο. Μαΐου 5-15.

ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 21.000 τον. γεν-

νημάτων. δολ. 19.50. φίο. με 1.000 τον. έκφρτωση. Απρίλιου 22-26.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕΤΣΙ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Πουέρτο Καρνέλι. δολ. 20.50. φίο με 1.000 τον. έκφρτωση. Απρίλιου 23-28.

ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ: Αμερικ. λιμένες δυτικ. άκτης 30.000 τον. οίτου Κίνα. δολ. 23. με 4.000 τον. γκρός φορτωση. 3.000 τον. έλ. έκφρτωση. Μαΐου 1-10.

ΝΕΟΤΗΣ: Μπούενος Άντερς 15.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλα. δολ. 30 με 2.000 τον. φορτωση. 1.000 τον. έλ. έκφρτωση. Απρίλιου 29 - Μαΐου 4.

ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.): Αμερικ. λιμένες Κόλπου 19.000 τον. λιπασμάτων Ινδία. δολ. 40. φίο. με 5.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωση. Μαΐου 5-15.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ: Βαγκούβερ 14.000 τον. υδροχλωρικής ποτάσσης Ινδία. δολ. 37. φίο. με 6.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωση. Μαΐου 1-7.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΔΡΟΜΟΝ: Αμαρτερνταμ. Λά Παλίς ρέιντζ 27.000 τον. οίτου χύμα. Κωνσταντζά. δολ. 14.50 φίο. με 5.000/3.000 τον. φορτοεκφρτωση. Μαΐου 4-10.

ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ: Χούλι 14.300 τον. κριθής Αδριατική δολ. 15. φίο. με 4.000/2.500 τον. φορτοεκφρτωση. Απρίλιου 19-24.

ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ: Γάνδη 11.000 τον. οίτου δυτ. Ιταλία. δολ. 10.75. 1-1. όψιν δεύτερο λιμένα έκφρτωσεων δολ. 11.50. φίο. με 5.000/1.500 τον. φορτοεκφρτωση. Μαΐου 16-19.

ΕΛΕΙΑΣΤΡΙΑ: Αμβέρσα ή Γάνδη 12.000 τον. κριθής εις σάκκους Αλγερία. δολ. 19.50. φίο. με 5.000/500 τον. φορτοεκφρτωση. Απρίλιου 27-30.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΛΑΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΛΚΜΗΝΗ: Νότιο Αφρική 15.000 τον. όραβοσίτου Ισπανία.

δολ. 22. Κέιπ Τάουν. όψιν Ήση Λάντον δολ. 1. ολγάντερον με 2.000 τον. γκρός φορτωση. 2.500 τον. έλ. έκφρτωση. Απρίλιου 25 - Μαΐου 5.

ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ: Ντακόρ 15.000 τον. φωσφάτων Ινδία. δολ. 26.50. φορτωση βάσι ηλιμακος εις τά δολ. 1.50 με 1.000 τον. έλ. έκφρτωση. Μαΐου 10-20.

ΕΙΡΗΝΗ Δ.: Ραγκούν 10.000 τον. ορύζης εις σάκκους άνατολική Αφρική. δολ. 23. όψιν δυτ. Αφρική. δολ. 33. φίο. με 750/750 τον. φορτοεκφρτωση. τέλος Απρίλιου.

ΙΩΑΝΝΑ: Ζουμπάλι 11.000 τον. θείου δυτ. άκτη Ινδίας. δολ. 11. με 5.000 τον. γκρός φορτωση. 1.000 τον. έλ. έκφρτωση. Απρίλιου 22-27.

ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ: Ντάρμπατ 14.000 τον. όραβοσίτου τρεις λιμένες Ισπανίας δολ. 20. με 2.000 τον. γκρός φορτωση. 2.500 τον. έλ. έκφρτωση. Απρίλιου 30- Μαΐου 12.

ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ: Αμερικ. λιμένες δυτ. άκτης 30.000 τον. οίτου Κίνα. δολ. 23. με 4.000 τον. γκρός φορτωση. 3.000 τον. έλ. έκφρτωση. Μαΐου 5-15.

ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (η.): Ακαγιούτλα 4.000 τον. ζάχαρες εις σάκκους Έκουαντάρ. δολ. 22. φίο. με 750/750 τον. φορτοεκφρτωση. όμετο φορτωση.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ: Μπελίζ 5.000 τον. ζάχαρης άμερικ. λιμένες Κόλπου. δολ. 13.50. φίο. με 700/1.500 τον. φορτοεκφρτωση. Μαΐου 1-7.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ: Πουέρτο Κορτές 4.175. τον. ζάχαρη άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. δολ. 17.10. όψιν Μπόπον δολ. 19.10 ή Αμερικ. λιμένες Κόλπου δολ. 15.10 φίο. με 700/1.500 τον. φορτοεκφρτωση. Απρίλιου 24-29.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

ΜΑΡΙΑ: Καραϊβική 66.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες Κόλπου. W 46. ομέτο φορτωση.

ΟΥΕΛΛΑ (μ. Λιβ.): Σκίκντα 50.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. W 47.5. Απρίλιου 11.

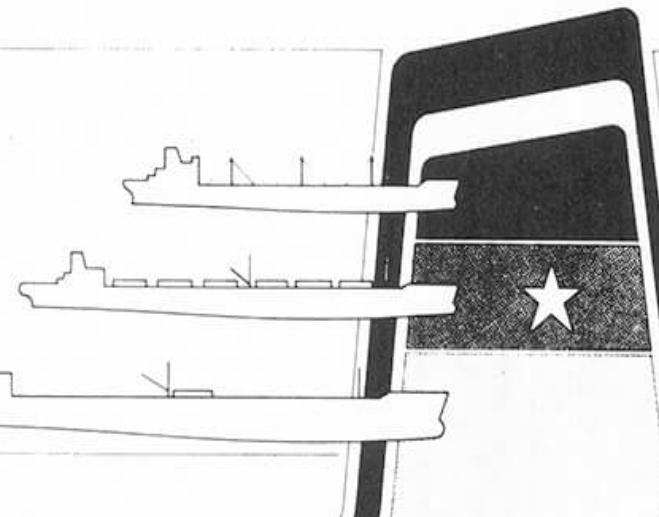
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Λ.: Καραϊβική 37.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. άμερικ. λιμένες Κόλπου. W 105. όψιν άνατολική άκτη Κεντρικής Αμερικής. W 110. Απρίλιου 15.

ΕΙΡΗΝΗ Μ.: Ασχαρτ 50.000 τον. μέρος φορτίου. Μελίλλη. W 80. Απρίλιου 18.

ΥΠΑΠΑΝΤΗ (Λιβ.): Δυτ. Αφρική 79.500 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες Κόλπου W 35. Απρίλιου 23.

MANNA: Σούλλομ Βούς 96.000 τον. μέρος φορτίου. Ρόττερ-

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

ΤΕЛЕΞ: 21 3014 · UTRD GR



νταρ, γύρω W 47.75, Απριλίου 17.

ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ: Καραϊβική 48.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. W 75, Απριλίου 15.

ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ: Άρχου 33.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλία Κόντινεντ, W 101, όψιν Μεσόγειο W 121, 9 April?ου 18.

ANNA K.: Σιγκαπούρη 18.000 τον. καθαρά ίραν, W 157.5 άμεση φόρτωση.

MONEMBASIA: Άρχου 90.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλία Τεργέστη W 51.25, Απριλίου 19.

ΛΟΥΤΝΤΑ: Σκανδινανία 30.000 τον. μέρος φορτίου, Μεσόγειο W 105, Απριλίου 20.

TETA M.: Σάρρος 30.000 τον. Μάλτα δολ. 58.000 κατ' αποκοπή, Απρίλιος.

ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΤΙΜ: 59.991 τον. d.w. (τού 1964) δολ. 2.90, ταξίδια 3/3 μηνών, Απριλίου 24.

ΧΙΟΣ: Σαντι Κρουά 30.000 τον. μέρος φορτίου, καθαρά, άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 115, Απριλίου 20.

ΛΙΜΠΡΑ: Περιοκό Κόλπο 30.000 τον. καθαρά, όψιν συνήθης δρομού.

ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ: Κίνα 17.500 τον. μέρος φορτίου, καθαρά, άμερικ. λιμένες δυτ. άκτης, W 145, Μαΐου 3.

TRENT ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ: Παναρά 41.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 80, άμεση φόρτωση.

ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτό): Χάρηκ Αίλαντ 80.000 τον. Μεσόγειο W 45, άμεση φόρτωση.

NAYKRATIS: Ρας Τανούρα 100.000 τον. μέρος φορτίου, Καραϊβική, άμερικ. λιμένες Κόλπου, W 33, Απριλίου 25.

KORINIAN (λιβ.): Περιοκό Κόλπο 80.000 τον. όψινος, συνήθης δρομού, άμεση φόρτωση.

APRΩΝ (λιβ.): Περιοκό Κόλπο 97.500 τον. μέρος φορτίου, Αγγλία, Κόντινεντ, Μεσόγειο, W 35, όψιν άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβικής, W 35, Απριλίου 26.

ΑΛΚΩΝΙΑΝ (λιβ.): Χάρηκ Αίλαντ 95.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, W 47.5, Μαΐου 2.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΙΣ

ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: 28.565 τον. d.w. (35 π. 0 1/4 ίντα, 1.318.682 κ.π. 15 μίλ. 37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1972) παρέδθη κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό Μαυρις Θαλάσσης Απριλίου 8-16, έπαναπαράδοση μετά την άναχρηση του πιλότου εις Πενάνγκ, Σιγκαπούρη ρείντζ, δολ. 7.100 ήμερησιώς.

NTINTIERP: 10.077 τον. d.w. (25 π. 9 ίντα, 510.000 κ.π. 13 μιλ. 17 τον. φιούελ διλ και 1.5 τον. ντηζελ διλ τού 1962) παράδοση Κουελιμάντ Απριλίου 5-15, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 2.300 ήμερησιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ: 41.700 τον. d.w. (14 1/2 μίλ. 40 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1969) παράδοση μετά την άναχρηση του πιλότου εις Σιμιζού 'Απριλίου 9-15, μέσω Αυστραλίας με γεννημάτα, έπαναπαράδοση μετά την άναχρηση του πιλότου εις Μπαγκλαντές, δολ. 6.250 ήμερησιώς.

ΜΑΓΙΣΤΡΟΣ (λιβ.): 32.810 τον. d.w. (36 π. 1 3/8 ίντα, 13 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1969) παράδοση Χιλή 'Απριλίου 16-25, έπαναπαράδοση 'Αμβερέσ - Αμβούργο ρείντζ, δολ. 7.250 ήμερησιώς πλέον 27.500 δώρων.

ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ: 31.517 τον. d.w. (13 1/2 μίλ. 33 τον. φιούελ διλ τού 1964) παράδοση Πόρτ Έλιζαμπε 'Απριλίου 26-30, έπαναπαράδοση Σκω-Κέιπ Πάσσερο ρείντζ, δολ. 6.100 ήμερησιώς.

ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ: 14.763 τον. d.w. (τού 1981) παράδοση 'Αμβούργο άμεση, έπαναπαράδοση βορ. άκτη νοτίου Αμερικής, δολ. 5.100 ήμερησιώς.

ΡΗΑΤΑΝΤ: 14.842 τον. d.w. (671.276 κ.π. 13 1/2 μίλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 τον. ντηζελ διλ τού 1977) παράδοση Καλάδο 'Απριλίου 18-25, έπαναπαράδοση 'Αμβερέσ, δολ. 5.000 ήμερησιώς.

ΑΒΙΩΝ: 27.028 τον. d.w. (35 π. 11 3/8 ίντα, 14 μίλ. 32 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1969) παράδοση Μπακανίνος 'Απριλίου 18-26, έπαναπαράδοση μετά την άναχρηση

Αι άγορα πωλησία

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Έξι ιόλογη η δραστηριότητα, άναφέρεται σε όλες τις κατηγορίες πλοίων με σημαντικό άριθμό πράξεων. Είναι διάσιμη η διάσταση ότι οι πλειστες των περιπτώσεων άφορουν πλοία της δεκαπενταετίας ήνω, ειδικά στα δεξιομετάπλοια, η έμφαση δίνεται σε πλοία της δεκαετίας του 1970.

Πενήντα τουλάχιστον πωλήσεις θά πρέπει να κράτησαν σε δραστηριότητα τούς μεσίτες άγοραπλωσιών καί έναν σύντετης προσθέσουμε καί τις διαλογίες, μπορούμε βάσιμα να πούμε, έτσι το τέλος 'Απριλίου βρίσκεται την άγορά των πωλήσεων στην πιο δραστήρια στιγμή της για το τελευταίο δυδεκάμηνο.

Λόγω τού περιορισμένου χώρου μας, κάνουμε μάλιστα στηρήση έπιλογή και άναφέρουμε μόνο:

Δεξαμενόπλοια:

- 73.000 τον. τού 1973, δολ. 7.500.000.
- 98.000 τον. τού 1966, δολ. 1.750.000.
- 157.000 τον. τού 1972, δολ. 5.500.000.
- 183.000 τον. τού 1972, δολ. 5.800.000.
- 268.000 τον. τού 1974, δολ. 3.900.000.
- 232.000 τον. τού 1973, δολ. 4.000.000.

Μπάλκ Κόρριερ:

- Έξι (6) πλοία των 33.500 τον. τού 1972/74, δολ. 50.000.000 μαζική τιμή, άγοραστές τού ίραν.
- 68.000 τον. τού 1967, δολ. 4.300.000.
- 38.000 τον. τού 1967, δολ. 1.400.000.
- 39.000 τον. τού 1973, δολ. 8.000.000.
- 88.000 τον. τού 1966, δολ. 4.000.000.
- 23.000 τον. τού 1966, δολ. 2.000.000.
- 68.000 τον. τού 1973, δολ. 8.400.000.

Φορτηγά Γενικού Φορτίου:

- 17.000 τον. τού 1971, δολ. 4.325.000.
- 19.000 τον. τού 1973, δολ. 4.070.000.
- 16.900 τον. τού 1972, δολ. 4.400.000.
- 13.200 τον. τού 1957, δολ. 470.000.

τού πιλότου εις Καράτοι, δολ. 5.900 ήμερησιώς, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

SANTO EBAN: 16.049 τον. d.w. (τού 1971) παράδοση Ροτόκ Απρίλιος, έπαναπαράδοση διτ. Αφρική, δολ. 4.900 ήμερησιών.

ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ: 26.272 τον. d.w. (1.204.235 κ.π. 15 μιλ. 36 τον. φιούελ διλ τού 1979) παράδοση Καζαπλάνκα έποιμος, έπαναπαράδοση Ίνδονησία, δολ. 7.100 ήμερησιώς συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

TOYOPRANT ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ: 45.097 τον. d.w. (40 π. 3 ίντα, 14 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1967) παράδοση κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό 'Εσκουμινς Απριλίου 29 - Μαιού 5, έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ - 'Αμβούργο ρείντζ, (συμπεριλ. 'Αγγλίας) δολ. 7.875 ήμερησιώς, πλέον δολ. 127.500 δώρων.

NHRHT'S: 30.860 τον. d.w. (1.369.000 κ.π. 14 1/2 - 15 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1977) παράδοση έξιθι μεταξύ Ταιβάν, έποιμη, μέσω Ασίατρακις, έπαναπαράδοση Σκωτίας, δολ. 5.600 ήμερησιώς συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

BIZMAP: 24.198 τον. d.w. (1.058.000 κ.π. 15 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1979) παράδοση φαρόπλοιο Βέζερ, 'Απριλίου 26-27, έπαναπαράδοση άμερικ. λιμένων Κόλπου δολ. 5.500 ήμερησιώς συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

XIAN SAN: 14.924 τον. d.w. (25 π. 8 1/2 ίντα, 676.079 κ.π. 13 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1969)

Μια άξιόλογη κίνηση, για λογαριασμό μεγάλων συγκρητιμάτων, με παραγγελίες-μαμπούθ, διακρίνεται την άγορά ναυπηγησεων. Αν και τέτοιες παραγγελίες δεν μπορούν, φυσικά, να χρεωθούν από τελευταίο δεκαπενθήμερο, παραθέτουμε μερικές για την ένημέρωση του άναγνωστη:

- 14 πλοία έμπορευματοκιβωτίων, με 4.100 TEU ήκαστον, συνολικής τιμής περίπου δολ. 770.000.000 ήπο την DAEWOO της N. Κορέας για λογαριασμό της U.S. LINES.

- 2 πλοία έμπορευματοκιβωτίων 18.000 d.w., 700 TEU, δολ. 15.000.000 ήκαστον από την Kina για λογαριασμό άγοραστών της Σιγκαπούρης.

- 170.000 d.w. μπάλκ κάρριερ, τιμή λίρες στερλίνες 29.000.000 ήπο την Harland and Wolff για την British Steel Corporation.

- 25.000 d.w. μπάλκ κάρριερ, με παράδοση Μάιο 1982, από την Βουλγαρία, τιμή περί τα δολ. 10.000.000 για Έλληνες άγοραστες.

Ιάπωνες ναυπηγοί φέρνουνται ότι έξασφάλισαν συμβολαία για ένα πλοίο μεταφοράς αύτοκινητών (3.000 μονάδων) και ένα μπάλκ κάρριερ 27.400 τόννων με παράδοση Φεβρουάριο 1983.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Με κανονικό ρυθμό συνεχίζεται η πώληση πλοίων πρός διάλυση, ο μεγάλος όμως δύκος της προσφοράς δημιουργεί καθοδικές τάσεις τιμών.

Ένω στις λοιπές άγορες ή κατάσταση μπορεί να χαρακτηρισθεί σάν στάσιμη, η Φορμόζα πλήρωνε δολ. 110/115 για δεξαμενόπλοια, άναλογως τύπου και μεγέθους.

ΤΕΡΕΥΣ: 22.312 τον. d.w. (1.091.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 27 τον. φιούελ διλ τού 1974) παράδοση Ντάρμπαν Μπαι 3-12, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.000 ήμερησιώς.

APIANA: 40.476 τον. d.w. (1.673.310 κ.π. 15 μιλ. 47 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1973) παράδοση άμερικ. λιμένων Κόλπου, έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ - Αμβούργο ρείντζ Μαιού 3-12, δολ. 6.750 ήμερησιώς, πλέον δολ. 175.000 δώρων.

EYNIKΗ (λιβ.): 65.000 τον. d.w. (τού 1977) παράδοση Κέυ Ούετ, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, όρχας Μαιού, δολ. 7.000 ήμερησιώς, πλέον δολ. 200.000 δώρων.

ΛΟΚΡΙΣ: 28.235 τον. d.w. (τού 1972) παράδοση Μοκχόντικα έπαναπαράδοση 'Αλεξανδρεία, μέσω άμερικ. λιμένων δυτ. άκτης άμεση παράδοση, δολ. 4.850 ήμερησιώς.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (λιβ.): 72.203 τον. d.w. (3.087.860 κ.π. 15 μιλ. 46 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1976) παράδοση Κόντινεντ, έπαναπαράδοση 'Αγγλία, Κόντινεντ, ένα κοκκιλικό ταξίδι βορ. Ατλαντικού, τέλος 'Απριλίου - άρχας Μαιού δολ. 7.500 ήμερησιώς.

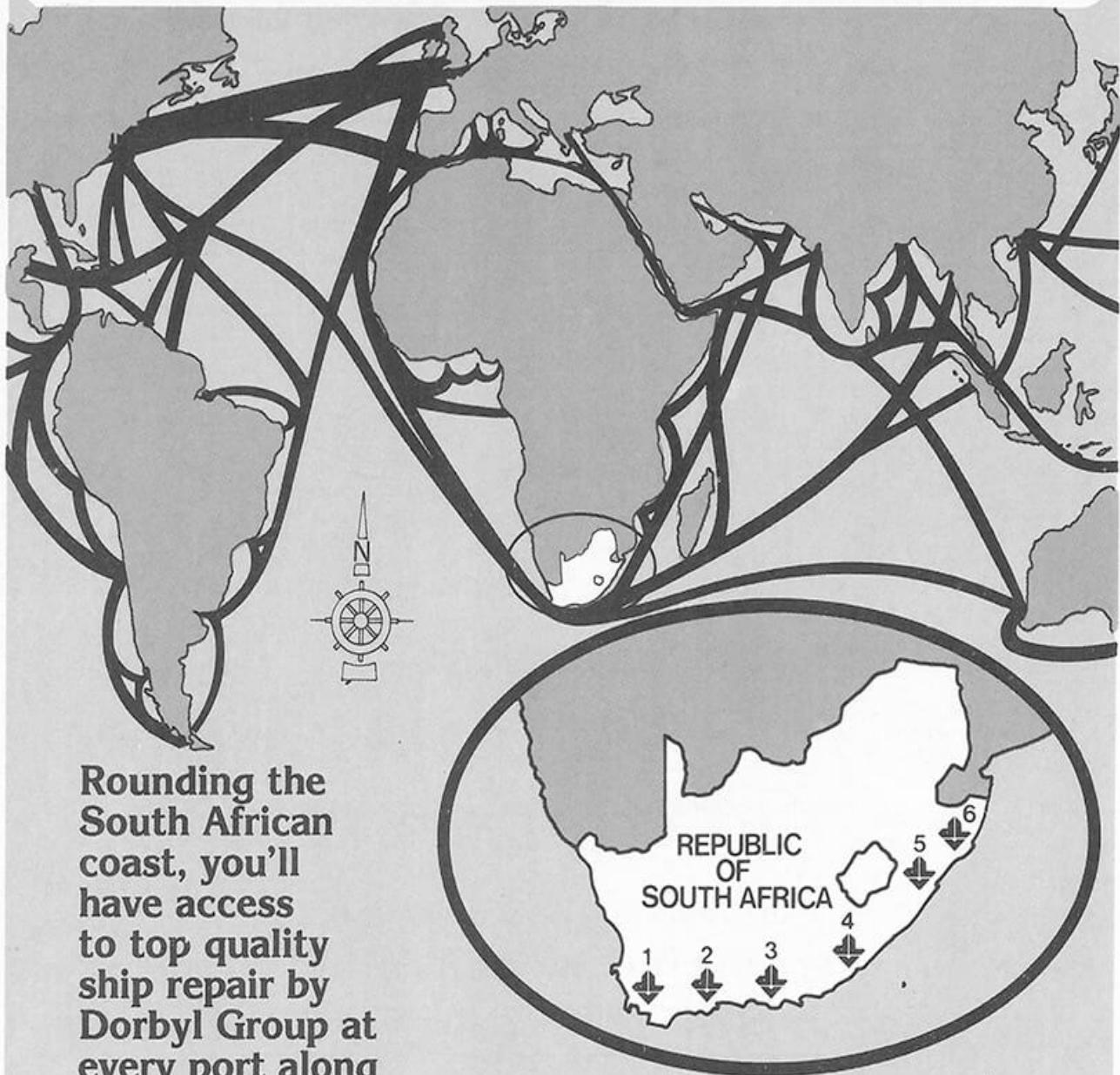
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ: 15.881 τον. d.w. (14 3/4 μίλ. τού 1967) παράδοση Σπέτζια 'Απριλίος, μέσω Μπαντάρ Αμπάς, έπαναπαράδοση διαπλεύντας Μουσκάτ, δολ. 6.500 ήμερησιώς.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

DORBYL GROUP SHIP REPAIR IN SOUTH AFRICA



Rounding the South African coast, you'll have access to top quality ship repair by Dorbyl Group at every port along the way . . .

1 Cape Town

Ocean Road,
Table Bay Harbour,
Far End Sturrock Docks,
8001 CAPE TOWN,
P.O. Box 2616,
8000 CAPE TOWN,
Telephone 475170,
Telex: 57-27981,
Telegrams: "Dorlonsa"
Cape Town.

2 Mossel Bay

DORMAN LONG SWAN
HUNTER (PTY) LTD.
Old Stewarts & Lloyds
Building,
Voorbaai,
P.O. Box 535,
MOSEL BAY 6500
Telephone: (04441)
5-8180
Telex: 57-20439

3 Port Elizabeth

Grahamstown Road,
Deal Party Estate,
6001 PORT ELIZABETH,
P.O. Box 9010,
6012 PORT ELIZABETH,
Telephone: 41-2331,
Telex: 74-7566.

4 East London

Military Road,
1 Industrial Sites,
West Bank,
5201 EAST LONDON,
P.O. Box 373,
5200 EAST LONDON,
Telephone: 2-6667,
Telex: 7-5749.

5 Durban

I Belfast Road, Bayhead,
4001 DURBAN,
P.O. Box 932,
4000 DURBAN,
Telephone: 25-1511,
Telex: 62-8100
Telegrams: "Dorbyl" Durban

6 Richards Bay

Stand 92, Alton
Industrial Township,
3900 RICHARDS BAY
P.O. Box 82,
3880 EMPANGENI,
Telephone: 51824
Telex: 62-0984

ALL ELECTRICAL REPAIRS UTILISING THE EXCLUSIVE
"AYRODEV" PROCESS BY OUR ASSOCIATES —

R.S. TRIVETT & CO. (PTY) LTD.

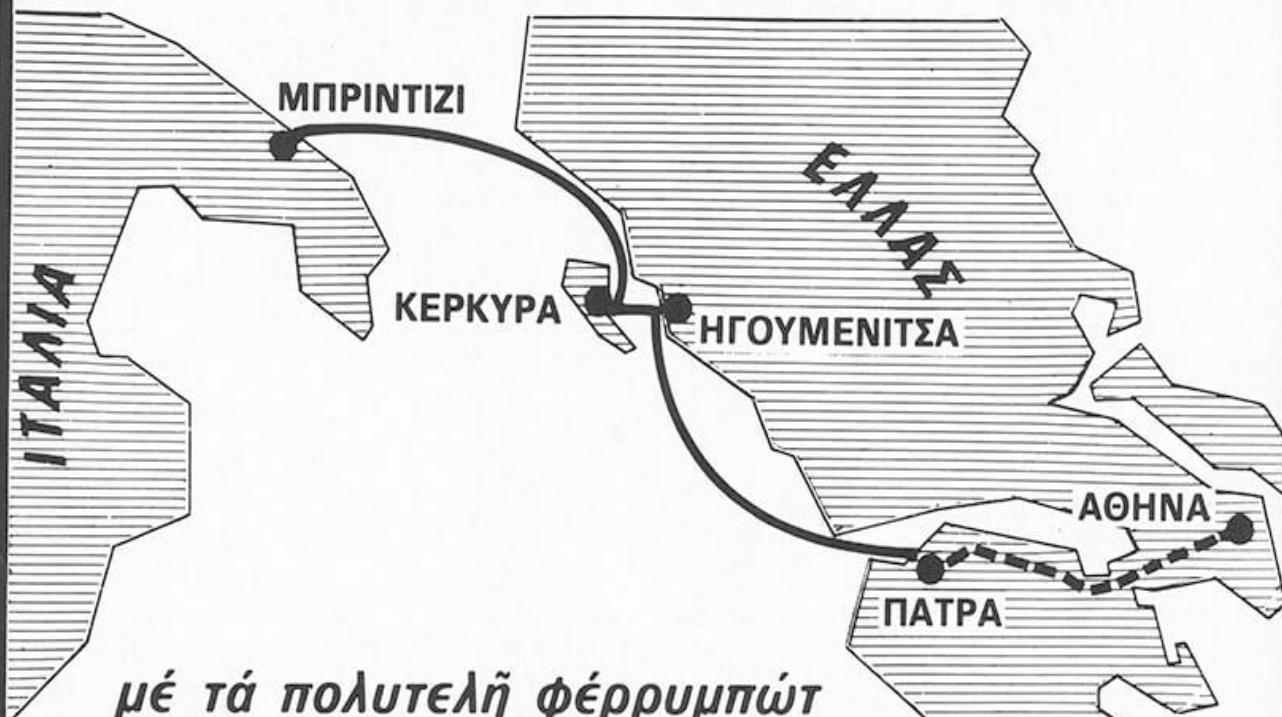
at CAPE TOWN/DURBAN/RICHARDS BAY.



A member of the
Dorbyl Group
of Companies

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

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 1126/885

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st May 1982

SEABORNE TRADE

According to the review published by Lambert Brothers Shipping Ltd. the nadir of the recession is passed and seaborne trade will benefit this year from faster rising industrial output and restocking in anticipation of a stronger economic recovery in 1983. After a decrease of close to 3% in 1981 Lambert expect seaborne trade in 1982 to show a smaller decrease or, may be, no change on last year. Since trade in oil is set to decline again, a stronger increase in dry cargo trade is implied, compared to 1981.

COMPARISONS

According to the latest Drewry report, the manning costs of ships have doubled since 1973. At the same time, the gap between cheap and expensive flags has widened so much that, combined with a depressed freight market, it has caused a large number of ships to be transferred to the cheaper flags.

In addition to basic wages, costs are increased by various surcharges such as overtime bonuses and insurance fund contributions. As a rule, in European countries, officers are paid on a continuous basis, regardless of whether they are signed on or not, while crews are paid only when they are signed on. The system of paid leave is a considerable burden for the owners since it obliges them to employ a larger number of officers per ship. Moreover, because many officers avoid overtime, on account of the high income tax they have to pay, there is an increase in running costs.

As a rule, wage scales are agreed with the maritime unions or are imposed

by the government of the flag concerned. They differ both in the class of ship and in the nationality of the crew. In spite of the difficulty in making an accurate assessment, a comparison among ships of various flags for the daily cost of a 25,000 ton dry cargo ship puts an American ship with a crew of 25 Americans at the top with a daily cost of 5,745 dollars. German ships, with a crew of 28, come second with a cost of 4,145 dollars. Dutch ships, with a crew of 33 come third with a cost of 3,395 dollars and Norwegian ships come fourth with a cost of 2,450 dollars for a crew of 18. A comparison among ships flying Far Eastern flags puts Hong Kong at the top with a cost of 1,520 dollars per day for a crew of 31. Singapore follows with a cost of 1,090 dollars for a crew of 30 and India comes third with a cost of 980 dollars for a crew of 48.

SCRAPPING - THE ONLY SOLUTION

According to Intertanko and the well-known shipbroking firm of Gibson's, the reduction in the demand for oil has become permanent and it is having permanent effects on the world's tanker fleet. Owners should know that they and their banks will continue to work without profit and that they will lose a great deal of money in laying up and converting their ships. The only way to stop the downward trend is to decide on a substantial, voluntary reduction of present-day tonnage by scrapping. The only class of large tankers with any hope of surviving the crisis are modern 250,000 tonners complying with the latest safety conventions. A quarter of the other large tankers must be scrapped since laying

them up or using them as floating storage tanks is no solution to the problem of reduced demand and neither is the scrapping of smaller ships.

These conclusions are based on the following facts:

As has been proved during the last decade, economic development and oil consumption do not rise in parallel. On the contrary, economic development and a rise in the national income can be accompanied by no rise at all in oil consumption, as in Japan and in the EEC countries.

That there has been a sharp drop in oil imports throughout in terms of tons-miles, due to the tendency to seek new sources of supply closer to home.

That the structure of oil transport by sea has changed following the deepening and widening of the Suez Canal and the pipelines in Panama and in the Near East.

That in spite of reduced demand, Persian Gulf oil is still essential for the employment of large tankers.

BASIC FACTORS

According to the annual report of the French Shipowners' Association, the two basic factors that concern shipowners today are competitiveness and the international scale of shipping.

The competitiveness of a merchant fleet is its best guarantee against the unemployment of crews. This aim is inseparable from the need for a proper organization of a ship's expenses and for reducing costs, whether these are increased by inflation and its effects on wages, in attempting to maintain purchasing power, or by shorter hours and lon-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

ger leaves. It is obvious that the shipowning community cannot support diminishing returns beyond a point which would constitute financial suicide for a shipping enterprise.

Moreover, it is certain that a basic characteristic of sea transport today is its international scope. Investments abroad are indispensable and since fleets are engaged in the transport of goods for third parties, it would be a mistake to limit their scope on national levels alone. Because abroad, and particularly in the developing countries, the means can be found for a broader business set-up. This orientation, which applies to industrial and banking expansion, applies also to merchant shipping.

STAGNANT FOREIGN EXCHANGE

A government newspaper, the editor-in-chief of which has recently moved to the Foreign Ministry, has sought to allay fears concerning the country's shortage of foreign exchange by "inventing" a sudden inflow of Arab capital into Greek banks. In an obviously planted report, the newspaper wrote that the first deposits have been made by Iraq — which presumably has lots to spare after its continuing war with Iran — and that further deposits are expected from Kuwait, where the Prime Minister has been invited to visit.

We consider that the powers that be, instead of "inventing" such transparent

lies in order to mislead the Greek people, should look into the reasons why, for instance, the so-called "stagnant" foreign exchange deriving from shipowners, which had been maintained at a stable total of 500 million dollars, has already been reduced to 150 million dollars, and take the measures needed to bring it up to normal levels again.

BANK LOANS

It would seem that most of the banks that have lent money to shipowners are discussing ways and means of restructuring the debt privately and with each individual client.

The prevailing opinion of Shipowners on the Akti Miaouli, however, is that collective action should be taken in an attempt to form a general policy in this respect which would be applicable to all concerned.

Such a policy could be worked out with the banks by the Shipowners' Union and, when applied to all, would prevent arrangements at the expense of the less powerful. It would also be in the interest of the banks themselves and we think this proposal is worth examining.

OIL

OPEC's four-man committee which met in Vienna on April 21 has decided to maintain the price of oil at 34 dollars per

barrel and, if necessary, is prepared to further reduce the daily output of its 13 member-states which now produce 16 million bbls. per day as against a ceiling of 18 million bbls. decided upon by OPEC last March.

Referring to rumours of a pending reduction of the 34 dollar price, the President, Mr. Oteiba, said "this is a dream which has passed" and added that there were encouraging indications that the oil glut had reached its peak and that the market had already begun to improve.

Finally, he warned that OPEC would take measures against the oil companies if they continued to put pressure on Nigeria and Venezuela to reduce their price below 34 dollars.

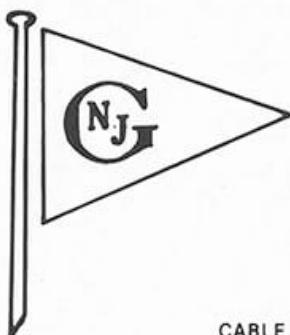
Does this mean that those who predicted the collapse of OPEC as an all-powerful cartel will be disproved? We shall see.

NORWEGIAN SHIPPING

Norway's merchant fleet at the end of 1981 consisted of 849 ships aggregating 21.4 million tons gross or 38.2 million d.w.t. and brought about 1.6 billion dollars in foreign currency into the country during the last year.

The Norwegian fleet represents 5.5% of the world merchant fleet and puts Norway in sixth place among the shipping nations of the world after Greece, Liberia, Japan, Panama and the United States.

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

At the beginning of this year the Norwegian tanker fleet consisted of 243 ships of 24.9 million tons d.w. with an average age of seven years. Bulk carriers amounted to 113 ships of 6.4 m million tons d.w. while Norwegian owners had placed orders for newbuildings totalling 1.2 million tons distributed among 99 ships. Out of orders 15.8% was placed in shipyards in Norway, 19.9% went to South Korea and 18.4% to Japan.

C.Y. TUNG DIES

Hong Kong shipping magnate Chao-Yung Tung died at the age of 70 from a heart attack on April 15th.

Mr. Tung, founder of the Tung Group, owned 150 ships of about 11 million tons and his fleet was one of the most diversified in the world with dry cargo, tanker, container, bulk, oil/ore, LPG, car carrier and passenger ships. Born in Shanghai, he started his career in China's coastal shipping moving out of the country after the communist revolution. He was one of the first to enter into the field of ULCC carriers taking delivery of his first 200,000 ton d.w. tanker in 1968.

Sometimes described as a romantic entrepreneur he offered his passenger ship "Universe Campus" 13,950 tons gross to cruise around the world providing education for many students from Third World Countries.

NEW SUEZ CANAL PROJECT

According to the President of the Suez Canal Organization, the new plan for deepening and widening the canal will allow the transit of loaded vessels up to 260,000 dwt. and ships in ballast up to 370,000 dwt. At present, the canal can only take loaded ships up to 150,000 dwt. The project appears to be feasible both in terms of technical possibilities and financing. The Organization is seeking a loan of 250 million dollars from the Japanese government, 150 million from the International Development Bank and 100 million from other sources. The remaining 250 million dollars will be provided by Egyptian capital. Japan has already committed herself for one billion yen (about 50 million dollars).

Japanese participation will not be limited only to financial and technical support but will entail a broader cooperation. The Canal Organization has already ordered a dredger at Japanese yards with a second one in the offing, plus six tugboats, three of which will be built in Japan and the other three at Egyptian yards in cooperation with the Japanese.

"NAVIDYNE" AT POSIDONIA

Navidyne's new ESZ-8000 Satellite Communicator will be the company's featured exhibit at Posidonia 82, to be held in Piraeus between June 7 - 12,

50 YEAR AGO

The Greek flag is in danger of disappearing from the Black Sea, where it has flown proudly and productively for so many years. Italian competition is driving it out as it seeks to dominate this trading area.

A plan for the development of the Port of Piraeus has been drawn up by Professor Capli of Rome University who had been commissioned by the government to visit Greek ports and draft plans for their improvement.

The new currency situation, created last Wednesday by abandoning the gold standard, will naturally affect shipping.

The following ships were fixed with grain cargoes from the River Plate: s.s. "Markakis" with 6,000 tons for certain British ports, Antwerp and Rotterdam on a 17- basis, April 14-20. s.s. "Ioannis P. Goulandris" from Santa Fe with 5,500 tons for the Bristol Channel 18/9, April 18-28.

The cargo ship "Marigoula", following severe damage from grounding, was abandoned to the British underwriters and has already been sold to a Danish shipbreakers for 1,200 pounds.

(From Naftika Chronika
No. 33 — 1/5/1932)



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

1982.

The ESZ-8000 is the first of a new generation of INMARSAT ship terminal, designed to allow shipowners to take maximum advantage of the full range of services being offered by INMARSAT. It has been type-accepted by INMARSAT and by many of the national authorities representing INMARSAT signatories.



ΑΝΟΔΙΑ ΦΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

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

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

Εισαγωγαί — Έξαγωγαί

ΕΜΠΟΡΙΑ ΣΕ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΤΣΙΓΑΡΑ — ΠΟΤΑ — ΜΠΥΡΕΣ Κ.Λ.

Ναυτιλιακά Έργασίαί — Πρακτορεύσεις

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 97, ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφωνα: 4518.564, 4512.147 — Τέλεξ: 21 1679

Ταχ. Διεύθυνσις: Τ.Θ. 382 Πειραιᾶ, Τηλεγραφήματα: «ΜΑΚΖΕΡΒΟΣ»

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



TELEX No. 620129 (SA)
CABLE ADDRESS: "HERMES" DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD. DURBAN & RICHARDS BAY

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

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO
THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS · CABIN · DECK · ENGINE



ATHENS OFFICE: TELEPHONE 4112252 TELEX 21 1136 KATS
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS · TELEPHONE 2282920
ADDRESS: IONIAS 211 / 213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL.

{ 67577/8/9
65181

AFTER HRS TEL.

{ 523064 - 846474
843647
370491 - 523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS



Δ. = ανεχωρεσ - δ. = διηλθε - ε. = έφθασε - θ. = δεξαμενοπλού

				μ	μήνα
ΑΒΑΝΣ	60	6646	α. Ρόπτερνταμ 12/4		
ΑΒΑΕ	62	10405	δ. Κουνιόπη 22/3		
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	α. Π. Κελάγκ 23/3 διά Μπαγκόκ		
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΔΗΜΤΕΡ (δ.)	69	104616	όργει στό 'Άλιβέρι		
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	όργει στο 'Άλιβέρι		
ΑΓΑΘΩΝ	74	6017	ε. Αμέρερο 12/4		
ΑΓΑΘΩΝ Φ.	61	13092	δ. Κουνιόπη 11/2		
ΑΓΑΠΗΝ	69	10006	δ. Π. Σάλι 10/4 διά Ρωσία		
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	α. Φιλοδέλφεια 27/3 διά Κανά		
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	67	4106	α. Θεούτα 5/1		
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ.	62	12243	α. Φρειτούν 12/3		
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Τζένταν 27/3		
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	α. Αμέρερο 3/4 διά Προμπολίνο		
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Ρίο 'Ιανέριο 9/4		
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙII	57	1241	μεσογειακές μεταφορές		
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	α. Αλεξανδρεία 22/1		
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	όργει εις Χαλκίδα		
ΑΓΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Ρόπτερνταμ 29/3 διά Βεγγαζή		
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	α. Καράτια 8/4		
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	όργει στην Λευκάδα		
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	α. Φρειτούν 26/3 διά 'Ιράκ		
ΑΓΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	ε. Πειραιά 9/4		
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	εις Πειραιά 26/1		
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	69	6074			
ΑΓΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	δ. Κουνιόπη 31/3		
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	α. 'Αμβούργον 31/1 διά 'Αβάνα		
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	α. Αγυόστα 2/4 διά Μπορντώ		
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	δ. Σουέζ 5/4		
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	7528	στην Κουνιόπη ώπο 17/12		
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	δ. Κουνιόπη 4/4 διά Κωνσταντίνα		
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ II	61	8254	όργει εις Έκευσινα ώπο 18/1		
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	α. Πειραιά 2/4 διά Κούβα		
ΑΓΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Βίλα Κονστιτούον 1/4		
ΑΓΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΤΙΝΟΣ	59	8852	α. Θεούτα 2/4 διά Μαρόκο		
ΑΓΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	ε. Σαντάντερ 3/4		
ΑΓΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	69	2988	δ. Βενετία 11/4		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ε. Τρούκι 9/3		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ε. Λ. Πόλις 2/4		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	παροπλισμένο Έλευσινα		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	α. Βαρκελώνη 7/4 διά Φλάκενεμπεργκ		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	όργει εις Πειραιά		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	α. Π. Σουόνα 30/1 διά Βόλο		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	ε. Βόλο 15/3		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276	α. Σαλέρνο 12/3 διά Μπουργκός		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	όργει στο Κουβέιτ ώπο 29/7/78		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Κουνιόπη 27/3 διά 'Οδησσο		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	α. Κοπέρ 8/4 διά Τζένταν		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	α. Μπιλιάτο 31/3 διά Α. Γκουάρια		
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	ε. 'Αννα Μπαΐα 2/4		
ΑΓΚΝΙΚ ΙI	63	12273	α. Σιγκαπούρην 9/4		
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	ε. Λιονσκί 12/4		
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Ν. 'Ορλεάνην 7/3		
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	ε. Πειραιά 1953		
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. Ντόρμπιαν 27/3 διά Σιγκαπούρην		
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	α. Κ. Τόση 8/4 διά Χόκη Κόγκ		
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	όργει στην Λευκάδα		
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Πειραιά 18/1		
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΖΕΡ	70	4231	α. Καζαμπάνκα 1/4 διά Ρωσία		
ΑΔΩΝΙΣ Τ.	71	9999	ε. Βούβαν 7/4		
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Τερνέτη 11/4		
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	α. Κοτούν 16/3		
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	εις Γκέμεντ 17/11		
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	όργει στην Στυλίδα		
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	α. Λιοσσάνων 8/1 διά Πειραιά		
ΑΘΑΝΑΙΑ	56	13555	όργει εις Πειραιά ώπο 18/7		
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Αμέρερο 10/4		
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ'	56	7369	όργει εις Έκευσινα		
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	όργει εις Έκευσινα		
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	όργει εις Αντίκυρα		
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	όργει στην Ίωνη		
ΑΘΗΝΑ(δ.)	64	19695	α. Σ. Νικολας 29/3 διά Τζάνκονσβιθ		
ΑΘΗΝΑ	63	10170	α. Ν. 'Ορλεάνην 12/3		
ΑΘΗΝΑ	58	10662	όργει εις Έκευσινα ώπο 9/11		
ΑΘΗΝΑ	68	8905	ε. Μπαγκόκ 19/3		
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	δ. Κουνιόπη 5/4 διά Ρωσία		
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	α. Κόμπη 31/3 διά Ματσουγιάμα		
ΑΘΗΝΑ Μ. (δ.)	68	45678	όργει εις Έκευσινα ώπο 13/11		
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Πειραιά 11/4		
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	α. Γκάλερσον 6/3		
ΑΘΗΝΑΙ ΙΣ	58	9892	ε. Πειραιά 9/2		
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7591	δ. Κουνιόπη 1/4 διά Νοβρωρούσι		
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ε. Τζένταν 30/3		
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	52	3361	ε. Σπλήν (Σπλάτο) 4/4		
ΑΘΩΝ	79	10428	ε. Ιντσόν 6/4		
ΑΘΩΝΑΙ ΦΟΡΡΕΣ	67	17418	ε. Τσουντών 11/3		
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Σιγκαπούρην 7/4		
ΑΘΩΣ I	64	7997	α. Λιβύρον 5/4 διά Χάιφα		
ΑΙΑΣ	67	9457	α. Σερράρικ 20/3 διά Σουραμπάγια		
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΒ	64	6387	α. Ντουάρ 9/4 διά Βραζίλια		
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	μεσογειακές μεταφορές		
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΥΡΙΤ	64	4463	ε. Άλεξανδρεία 29/3		
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Σιγκαπούρην 27/3 διά Κόμπες		
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	α. Ντουάρ 11/4		
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	α. Ντουάρ 8/4		
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΣΤΕΝΤΟΜ	72	11184	δ. Κωνιόπη 2/4 διά Νοβρωρούσι		
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ε. Αμέρερο 9/4		
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΙ'Κ	74	12498	α. Κουβέιτ 6/4 διά Βραζίλια		
ΑΙΓΙΣ ΙΩΝΙΚ	76	12498	δ. Σουέζ 6/4 διά Ντόρ ες Σαλάμ		
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	α. Μπαρανίκι 28/3 διά Σάντο Μάρτι		
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Όζάκα 30/3		
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	όργει εις Έλευσινα		
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	ε. Τζένταν 11/4		
ΑΛΒΙΝ	59	8780	όργει εις Έλευσινα		
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	α. Κένει 25/3 διά Τζέλα		
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Πειραιά 12/4 διά Άλεξανδρεία		
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Λάγος 6/3		
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	α. Μπιλέρια 30/3		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	α. Πειραιά 19/2 διά Λιβύην		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	όργει εις Πειραιά		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13212	α. Αμέρερο 7/4 διά Βραζίλια		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. III	67	2560	μεσογειακές μεταφορές		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	ε. Πιουροπόρτ 27/3		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι.	65	1657	ε. Βακέτα 17/4		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Σουέζ 7/4		

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ.....	60	10392	δ. Π. Σάιδ 6/4	ΑΝΕΛ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ.....	57	8093	α. Μπέρια 22/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.....	58	3834	ε. Σούδα 4/4	ΑΝΕΜΟΔΕΑ.....	59	9171	εις "Ειβονιδαυθ υπό κατάσχεση
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ.....	78	15688	ε. Κακογκάβα 26/3	ΑΝΕΜΟΣ (μ.).....	63	33022	α. Ν. "Υόρκην 1/3 διά 'Αρούμπα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ.....	44	7207	παροπλισμένο "Ελευσίνα	ΑΝΕΜΟΣ.....	76	8376	α. Τζένταν 28/3 διά 'Ανκόνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.....	61	9206	ε. Μαθαδόνα 24/3	ΑΝΕΜΟ Κ.....	71	4981	ε. "Ελευσίνα 26/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ.....	57	4365	δ. Κωνιπόλη 8/4 διά 'Αλεξάνδρεια	ΑΝΕΜΟΝΗ.....	79	10996	α. Ρόττερνταν 29/3 διά Μπαχρέιν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ.....	57	4365	εργει εις 'Ελευσίνα	ΑΝΕΜΟΙΟΣ.....	70	9981	α. Λαγος 9/3 διά Ρ. Πλέιτ
ΓΚΡΕΙΤ (δ.).....	73	152372	εις Πειραιά 21/3	ΑΝΘΙΑ.....	64	11034	α. Αμβούργον 7/1 διά Κούβα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΕΜΜΟΥΣ.....	61	6264	α. "Ειβονιδαυθ 12/4	ΑΝΘΩΣ.....	79	11000	ε. Νταρμπάτ 29/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΙΣΜΗΝΗΣ.....	68	9395	εις Αυτελάκια (Σαλαμίνα) από 11/1	ΑΝΝΑ.....	76	16438	α. Μπράκες 9/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΜΙΝΤ.....	61	5376	α. Λομποτι 13/2 διά Λουσάτα	ΑΝΝΑ.....	64	2020	α. Ρουέν 3/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ.....	67	7560	δ. Κωνιπόλη 24/3 διά Λαττάκια	ΑΝΝΑ.....	A. 57	10376	ε. Π. Σάιδ 6/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ.....	62	7704	α. Αγιασόπον 8/4 διά Βηρυτό	ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣ (δ.).....	71	115925	εργει εις Πειραιά από 20/3/81
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΘ.....	61	7704	α. Ν. "Υόρκην 14/4 διά Κούβα	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	74	8915	ε. Πειραιά 11/4
ΑΛΕΞΙΑ (δ.).....	58	7644	ε. Ρουέν 1/4	ΑΝΝΑ Κ. (δ.).....	60	12256	α. Σιγκαπούρην 18/3 διά Γιοσού
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ.....	68	9084	ε. Θεσσαλονίκη 26/1	ΑΝΝΑ Κ.....	62	11503	εις Πειραιά 31/8
ΑΛΗΘΕΙΑ.....	62	4991	α. Βαλτιμόρη 6/4 διά Ρωσία	ΑΝΝΑ Π.....	57	9367	εργει εις Γαλασσείδι
ΑΛΘΑΙΑ.....	74	23757	δ. Κωνιπόλη 12/3 διά Νοβορωσίακ	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΑ.....	67	20501	α. Ρόπλακαν (Βικ.) 2/4 διά Μπαγκλαντές
ΑΛΙΑΚΜΩΝ.....	68	16229	δ. Ρόττερνταν 11/4	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΑ Ε.....	58	7271	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΗΝΤΕΡ.....	62	9055	εργει στην Ιόνια	ΑΝΝΑ Χ.....	66	21883	α. Αμβούργο 31/3 διά Λενινγκραντ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	60	8294	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΝΙΚΑ Ν.....	69	11726	α. Μπαύτο 8/4 διά Ρίταρντς Μπαιν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ.....	70	9523	δ. Ρόττερνταν 27/3 διά Κούβα	ΑΝΝΙΤΑ.....	64	10741	α. Σ. Λουίς ντη Ρόν 6/4 διά 'Αργεντινή
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ.....	71	9564	ε. Σανταντέρ 30/3 διά Μπιλμπό	ΑΝΝΙΤΣΑ Α.....	65	19758	δ. Γιβραλτάρ 4/4 διά 'Οδησσο
ΑΛΙΑΡΤΟΣ.....	56	5772	ε. Πειραιά 26/2	ΑΝΝΟΥΛΑ.....	71	9826	ε. Νταμάρ 28/3
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ.....	68	11434	ε. Τζένταν 6/4	ΑΝΝΟΥΛΑ II.....	60	6086	α. Ντουμπάτ 3/4
ΑΛΙΚΗ.....	59	12996	έργει εις Γαλασσείδι	ΑΝΤΑΙΟΣ.....	71	16379	α. Τζένταν 11/2
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.....	70	10011	εις 'Ελ Τζαζάρ 19/4	ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.....	54	5383	α. Βενετία 8/4 διά Σ. Ναζαρί
ΑΛΙΣΙΑ.....	66	3762	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΑΡ.....	70	16973	ε. Βαρκελώνη 5/4
ΑΛΚΑ.....	66	4478	δ. Ρόττερνταν 27/3 διά Κούβα	ΑΝΤΖΕΡΑΚΤΙΚ.....	69	11430	ε. Βούβλων 45/4
ΑΛΚΑΖΑΡ.....	65	9677	ε. Σανταντέρ 30/3 διά Μπιλμπό	ΑΝΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ.....	70	11474	δ. Σουέζ 17/3
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.....	67	25279	α. Ν. Όρλεανς 26/3	ΑΝΤΖΕΑΛΑ.....	62	4207	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΚΑΙΟΣ.....	75	11284	α. Πασάγιες 16/3 διά Ρόττερνταν	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ.....	67	24829	ε. Χιούστον 3/4
ΑΛΚΑΙΟΣ.....	77	11213	δ. Γκόθεντμπουργκ 22/3 διά Μπαρανκίδα	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΝΖ.....	71	30193	δ. Γιβραλτάρ 4/4 διά Ταραγκόνα
ΑΛΚΜΑΝ.....	77	14530	ε. Ούτζουν Παντάγκ 20/3	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ.....	77	34130	ε. Ρ. Τανέριο 8/4 διά Λά Πλάτα
ΑΛΚΜΗΝΗ.....	79	10996	α. Μπαχρέιν 2/4	ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΑΤΙΚ.....	70	15898	ε. Χιούστον 5/4
ΑΛΚΟΡ.....	62	11434	δ. Σουέζ 21/3	ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ.....	68	9122	ε. Πειραιά 3/4
ΑΛΚΥΟΝΙΑ.....	70	11870	ε. Λανδίνιο 28/3	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ.....	78	24941	ε. Χιμέτη 31/3
ΑΛΚΥΟΝΙΣ.....	73	13631	α. Λ. Αντζέλες 15/2 διά Σαγκάν	ΑΝΤΙΓΚΡΟΥΑ.....	66	15404	α. Γκλήλαγκ 22/2 διά Ρωσία
ΑΛΚΥΩΝ.....	68	17374	δ. Σουέζ 28/3 διά 'Ακαμπα	ΑΝΤΙΓΡΟΝΗ.....	76	23149	α. Μ. Άχαντι 6/4 διά Κουβέιτ
ΑΛΚΥΩΝ.....	64	6274	α. Βαρκελώνη 16/3 διά Τρίπολη	ΑΝΤΙΟΠΗ.....	78	10996	α. Πειραιά 8/4 διά Ιταλία
ΑΛΜΑ.....	80	11584	ε. Αντοφαγκάστα 12/3 διά Λ. "Αντζέλες	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ.....	72	11931	α. Λ. Αντζέλες 14/3
ΑΛΜΑ.....	63	1594	ε. Μαδέρα 6/4	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	29700	α. Μπούλεν Μπαιν 28/3
ΑΛΜΑΡ.....	65	10484	δ. Τακόμα 10/2 διά Ισπανία	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ.....	64	7961	α. Συνκαπούρην 2/4 διά 'Οζάκα
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΩΝ.....	64	15716	ε. Π. Σάιδ 20/3	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.....	74	5932	α. Ισκεντερών 1/4 διά Μασσαλία
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ.....	58	4037	α. Αγιούστα 15/3 διά ΗΠΑ	ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	67	9843	ε. Βρεμη 30/3
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟ.....	69	11198	δ. Σουέζ 24/3 διά Τζένταν	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.).....	65	38607	έργει εις Πειραιά
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ.....	62	1426	α. Βαλένθια 25/3	ΑΝΤΩΝΙΟΝ ΙII.....	77	38515	ε. Ριος Τανέριο 8/4
ΑΛΜΠΙΣ.....	55	8149	εις Μπαλίπον από 14/3/80	ΑΟΥΡΓΙΚΑ.....	67	2777	ε. Κόρντιφ 14/4
ΑΛΑΝΤΑ.....	66	2562	α. Γιβραλτάρ 20/1 διά Π. Χαρκουρτ	ΑΠΕΣ.....	73	16397	α. Φρημάντλ 23/3 διά Ρωσία
ΑΛΑΤΑΙΡ.....	70	16973	ε. Αμέρεραν 1/4	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ.....	63	9733	α. Όκλαν 8/3 διά Τάρουσβιλ
ΑΛΑΤΙΣ.....	79	11000	ε. Βρέμη 3/4	ΑΠΙΚΟ.....	64	9868	δ. Ρόττερνταν 8/4 διά 'Επωπέργυκ
ΑΛΑΦΑ.....	62	4722	α. Χούγκ Κόκ 20/3 διά 'Οκλαντ	ΑΠΟΔΛΩΝ.....	70	18662	α. Κουβέιτ 7/4 διά Αστραλία
ΑΛΑΦΑ.....	71	1571	α. Μάλτα 25/3 διά Αγιούστα	ΑΠΟΔΛΩΝ.....	72	13136	δ. Π. Σάιδ 7/4 διά 'Ιμμινχών
ΑΛΑΙΔΑΙΟΣ (δ.).....	67	46248	μεσογειακές μεταφορές	ΑΠΟΔΛΩΝ.....	65	3975	ε. Ραβένα 1/2
ΑΛΑΦΙΤΟ.....	63	15929	α. Σάροχ 19/3 διά Κ. Κριστί	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ.....	67	16210	ε. Νταμάρη 7/4
ΑΛΑΜΑΝΙΑ.....	77	9328	α. Βαλτιμόρη 10/2 διά 'Αλγερία	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ.....	72	17899	α. Βαρκελώνη 9/3 διά 'Ιντσόν
ΑΛΑΜΑ.....	58	8574	ε. Χιούστον 20/2	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Μ. Ι.....	58	4979	έργει εις Εκευδίνα
ΑΛΑΜΑΙΙΑ.....	67	51644	δ. Μπρουμπούτελ 3/4 διά 'Αλεξάνδρεια	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Μ. IV.....	56	9172	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΑΜΑΙΝΤΑ.....	58	5164	ε. Τζένταν 26/3 διά 'Αμερεργκ	ΑΠΟΥΣ.....	57	10609	δ. Κονιτόπιον 4/4 διά Κωνσταντζό
ΑΛΑΜΑΡ.....	60	4735	α. Σάντος 25/3 διά Π. Κορτές	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ.....	60	3500	εις Πειραιά διότ 31/10
ΑΛΑΜΑΡΤΟΣ.....	80	10996	α. Οριστάνο 1/3	ΑΡΑΠ.....	80	10428	δ. Σουέζ 8/4 διά Τζέντα
ΑΜΕΓΩΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ.....	71	5895	δ. Γιβραλτάρ 8/4 διά Μ. Καμπού	ΑΡΓΙΑ.....	63	10240	ε. Αμέρερα 12/4
ΑΜΕΘΥΣΤ.....	78	13889	δ. Παναμά 4/3	ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	68	24877	α. Νιουκαρτά 18/3 διά Ναχόντα
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	72	6680	ε. Φιλόδελφειο 9/4	ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	64	10335	α. Μπιλμπού 10/12 διά Περιοίκο
ΑΜΙΛΑΔΑ.....	72	13631	ε. Ρίτσαρντς Μπαιν 21/3	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ.....	77	10003	ε. Μόντρεαλ 7/4
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ.....	61	16687	δ. Σουέζ 9/4	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	60	8409	α. Μόντρεαλ 1/4 διά Βεραρκούς
ΑΜΥΝΤΑΣ.....	70	9981	α. Ν. Υόρκην 18/3 διά Καζαμπλάνκα	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.).....	64	28121	έργει στην Στυλίδα
ΑΜΦΙΦΟΕΙΑ.....	62	19377	α. Κ. Τάουν 8/4 διά Ντώρμπον	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ.....	64	7987	δ. Γιβραλτάρ 10/2 διά Πειραιά
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ.....	78	10995	α. Μπλέραστ 2/4 διά Στυλίδα	ΑΡΓΟΣ.....	72	16207	α. Μπουκιόνγκ 28/2 διά Ινδία
ΑΜΦΙΩΝ.....	78	11173	α. Σιγκαπούρην 20/3 διά Π. Σουδάν	ΑΡΓΟΣ.....	69	9842	ε. Λόντσατον 1/4
ΑΝΑΒΥΣΟΣ.....	69	9072	δ. Σουέζ 10/3 διά 'Ακαμπα	ΑΡΓΥΡΟ.....	59	8775	έργει στην Λευκάδα
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ.....	80	10996	δ. Διρδανέλια 5/4	ΑΡΓΥΡΟ.....	57	3970	α. Γκάμπη 24/3 διά Κωνσταντζά
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΑΡΟΥ.....	74	13633	ε. Σπαλάτο (Στήλη) 3053	ΑΡΓΥΡΟ Μ.....	60	1577	δ. Κωνιπόλη 28/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥΣΤΖΗΝΤΟ.....	74	13348	α. Κολούμπια ρίβερ 10/4 διά Φιλιππίνες	ΑΡΓΟ ΒΑΛΟΡ.....	78	1587	α. Κίγκυοντ 31/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ.....	78	13889	ε. Ρίτσαρντς Μπαιν 8/4 διά Χάρηρ	ΑΡΓΟ ΓΚΛΟΡΥ.....	77	1587	α. Πόρτ οφ Σπαίη 21/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΡΟΥΝΤΕΣ (δ.).....	76	13633	α. Σαβόνα 30/3 διά Γιβραλτάρ	ΑΡΓΟ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ.....	76	1578	α. Νιούπορτ 30/3 διά Λιβερπουλ
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤΟ.....	78	13889	δ. Παναμά 12/4	ΑΡΓΟ ΣΠΙΡΙΤ.....	76	1579	ε. Ήσηχημ 24/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑΓΟΜΦ.....	76	13633	δ. Μπρουμπούτελ 26/3 διά Βέντονίας	ΑΡΓΟ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	78	1587	α. Στάνλου 21/3 διά Σάπελε
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	71	9229	ε. Οζάκι 3/3	ΑΡΓΟ ΦΑΙΝΟ.....	76	1579	ε. Σ. Άννα Μπαιν 10/3 διά Παραμαρίπο
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΙΑΤΥ.....	79	13883	α. Κοσι 8/4 διά Λονδίνο	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ.....	77	1579	α. Ντεμέράρδη 16/3 διά Μεσίκο
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	74	13633	α. Π. Λινκούν 3/3	ΑΡΕΙΤΗ.....	/3	13631	α. Σάντον 20/3 διά Ισπανία
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΡΕΝΤΗΣΗΠ (δ.).....	64	35333	δ. Σάιδ 2/4	ΑΡΕΙΤΗ Λ.....	69	9343	δ. Γιβραλτάρ 29/3 διά Κάμραρ
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΠΙΝΕΣ.....	73	13631	α. Τζένταν 28/2 διά Μπαγκόκ	ΑΡΕΙΤΗ Σ.....	62	9124	ε. Λίβερπουλ 23/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	68	12348	ε. Σάντος 5/4	ΑΡΕΙΤΗ ΣΩΥΣΑ.....	63	9778	δ. Γιβραλτάρ 18/3 διά 'Ελ Τζαζάρ
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ.....	76	13633	ε. Π. Κελαγκ 3/3	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ.....	57	9481	έργει εις Χαλκίδα (ΕΠΩΛ)
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ.....	74	13633	α. Σάν Νικόλας (Άργ.) 12/4 διά Σάντος	ΑΡΙΕΑ.....	62	12038	έργει εις Αγριοστόλη από 21/1
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ.....	68	10183	α. Άλμερια 18/3 διά Ροστόκ	ΑΡΙΕΙΣ.....	60	7839	έργει εις Ιθάκη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	66	23932	ε. Βούμπαν 21/3	ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.).....	72	129709	έργει εις Πειραιά 30/3/81
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	79	1					

ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	ε. Αιγαίνεια 13:4	ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	έξωθι Νησιώπαι 28/1
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΗ	75	11334	δ. Κωνιτόπαι 19:3 δι' Οδησσού	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΠ (δ.)	74	38178	α. Σ. Νικόλας Μπαι 14/3 δια Ρόττερντην,
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Σιγκαπούρην 27/3 διά Λάγος	ΒΕΡΑ...	65	20806	δ. Κωνιτόπαι 13/2 δι' Οδησσού
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Δουνκέρκη 24/3	ΒΕΡΓΩ(μ.)	72	57527	ε. Βρέμη 30/3
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Πόρτλαντ (Βικ) 12/3	ΒΕΡΝΑ...	61	4364	εις Ν. Όρλεάνην 25/3
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ε. Πειραιά 12/3	ΒΕΤΑ...	72	3246	ε. Αυβούργο 19/4
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	αργεί εις Πειραιά από 24/4/81	ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	μεταφορές Μαυρης Θαλασσης
ΑΡΜΠΕΛΑ	75	22575	α. Σιδηνεύ 26/3 δι' Αιγαίνη	ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	δ. Μπρουνόμπουτελ 12/3 διά Ν. Όρλεάνην
ΑΡΣΕΝΙΚ	52	6906	ε. Κουβέιτ 20/2	ΒΙΒΗ...	59	4532	αργεί εις Πειραιά από 24/9
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	36487	αργεί εις Πειραιά από 28/6	ΒΙΚΩΡΙΑ...	70	2818	α. Κινέτη 9/3 δι' ΕΛ Τζαζίρ
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	21933	α. Μοριουνκό 5/3 δι' Ιαπωνία	ΒΙΚΥ ΛΑΜ...	57	3951	β. Πειραιά 12/3 δι' Ιταλία
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Γιβραλτάρ 22/3	ΒΙΛΕΑΜΙΝΑ...	59	2251	γ. Λιγαρίσσαν 30/1
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗΣ(δ.)	77	3908	α. Αμβούργο 27/2 διά Πιούμπινο	ΒΙΝΤΚΑΡΕΝ	60	16572	δ. Σουεζ 21/3 δι' Ασσάμη
ΑΡΤΖΥΛ(δ.)	66	36764	ε. Χάρηρ 13/4	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ...	78	14568	δ. Κωνιτόπαι 21/3 διά Κωνιτόπαι
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	δ. Γιβραλτάρ 29/3 διά Λιβύρνο	ΒΙΟΛΑΝΤΟ(δ.)	72	119794	αργεί στο Αλιβέρι από 2/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ	63	22103	δ. Κωνιτόπαι 12/3 διά Μ. Θάλ.	ΒΙΟΛΕΤΤΑ...	81	16500	α. Μπάχια Μπλάνκα 15/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	60	10142	δ. Κωνιτόπαι 19:3 δι' Οδησσού	ΒΙΠΚΕ...	71	6717	δ. Μασσαλία 15/2
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	εις Γανδή από 18/7	ΒΙΡΤΙΝΙΑ...	68	31093	δ. Μάλτα 28/3
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	δ. Σουέζ 15/3	ΒΙΡΤΙΝΙΑ Μ...	58	7058	εργεί εις Πειραιά
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	α. Σιγκαπούρη 30/3	ΒΟΜΑΡ...	71	16313	δ. Κωνιτόπαι 15/3 διά Νοβορωσικ
ΑΡΧΟΝΤΙΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Λ. Αντζέλες 2/4 διά Κόμπες	ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	αργεί στο Γαλαξείδι
ΑΣΗΜΗ (δ.)	64	33847	δ. Γιβραλτάρ 18/2 διά Ν. Υόρκην	ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ε. Θέσσαλη 19/2
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Φιλαδελφίαν 10/3 διά Φρέρπορ	ΒΥΖΑΝΤΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ	61	2408	εις Βερακρούς από 27/10
ΑΣΙΑ...	67	9525	ε. Ρότερντραν 30/3	ΒΥΖΑΝΤΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	αργεί στην Χάλκιδα από 9/10
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	ε. Χοινάκια 18/3	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί στον Πειραιά από 5/2/79
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	ε. Γιουροπόρτ 16/4 διά Ν. Όρλεάνην	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Τζέντραν 1/3 δι' Ιράν
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Χεύ Πόντι 25/3 δι' Ιαπωνία	ΒΥΤΙΝΑ...	75	15111	ε. Χιουστον 6/4
ΑΣΛΕΥ'	70	13363	α. Μπαϊάντ 13/2 διά Μαραντί				
ΑΣΠΑΖΙΑ Μ	61	9852	δ. Π. Σάιδ 18/3 δι' Αμβούργο				
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	δ. Γιβραλτάρ 20/2				
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Άλεξανδρεια 20/3 δι' Αγγλία				
ΑΣΠΙΣ...	58	9278	δ. Λάγος 20/2				
ΑΣΠΥΡ...	60	9580	α. Κολόμπι 28/2				
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	δ. Σουέζ 28/3 διά Τζέντραν				
ΑΣΤΕΡΙΟΝ	68	16112	αργεί στο Γαλαξείδι				
ΑΣΤΕΡΙΟΝ	72	13136	α. Σιγκαπούρην 23/3 διά Τζέντραν				
ΑΣΤΕΡΟΙΓΝΤ	60	6134	α. Βιρυτό 17/3 διά Βεγγάζη				
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Τζέντραν 25/3				
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	ε. Αμβούργο 17/3				
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	α. Ντάρ ές Σαλάμαρ 12/3 διά Χάρηκ διά				
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ε. Ντόρντρεχτ 10/4				
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611	ε. Τακόμα 2/4 δι' Ιαπωνία				
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Αν. Φραγκίσκο 16/3 διά Βενεζουέλα				
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Δουβλίνο 21/3 διά Σαβάννα				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Ναγκόνια 20/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Πειραιά 11/3 διά Μερανί				
ΑΤΖΙΔΙΤΗ	59	10364	αργεί στον Αστακό από 5/3				
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	αργεί εις Πειραιά από 18/7				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΙΓΑ	71	1435	α. Σ. Έλενα 25/3 διά Μπανάνα				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	ε. Σάουδα Ράιτ Ποντί 23/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	α. Ριο Γκράντο 16/3 διά Ρωσία				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	64	10292	δ. Σουέζ 29/3 διά Ερύθρη θάλασσα				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΥΟΥΣ	71	7232	α. Μοντρέαλ 8/4 διά Σουδάμπιτον				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	αργεί εις Πειραιά από 16/5/77				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	78	5868	α. Τζέντραν 13/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΑΜΣΑΝ	69	16229	δ. Γιβραλτάρ 24/3 διά Νοβορωσικ				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Π. Πάλμας 25/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Μη. Αύρες 15/3 διά Ρωσία				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΖΩΚ	69	16229	ε. Ν. Όρλεάνην 2/4				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	δ. Π. Σάιδ 24/2				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Μερσίν 2/3 διά Πειραιά				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	60	5788	δ. Σαράντα 24/2				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ'	62	5430	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Αδύνας 18/3				
ΑΤΑΛΑΣ...	77	11804	α. Μαντράς 20/3 διά Βρέμη				
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	αργεί εις Αλιβέρι				
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Σιγκαπούρη 13/4				
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	δ. Σουέζ 8/3				
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	ε. Καράτοι 4/4 διά Κοντινέντ				
ΑΤΡΟΤΟΣ	61	10893	ε. Κυνιτόη 24/1				
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	δ. Π. Σάιδ 16/3 δι' Οδησσού				
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Ρότερντραν 27/3 διά Μοντρέαλ				
ΑΤΤΙΚΗΣ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	ε. Αλεξανδρεια 19/3				
ΑΥΔΙΣ	72	16402	ε. Π. Σάιδ 8/4				
ΑΥΔΙΣ	79	10993	ε. Παναμά 18/3				
ΑΥΔΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	αργεί εις Χαλκίδα				
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44467	αργεί εις Πειραιά από 27/5				
ΑΥΡΑ	68	9624					
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	ε. Ήτατζάι 19/3				
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	ε. Ντουάρλα 8/3				
ΑΦΟΒΟΣ	68	38606	δ. Γιβραλτάρ 25/3				
ΑΦΡΙΚΑ	68	35477	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Λομπίτο 17/3 διά Λουσόντι				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	α. Χιουστον 4/2				
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	α. Ν. Όρλεάνην 27/3				
ΑΦΡΟΣ...	68	3340	ε. Πειραιά 27/3				
ΑΧΙΛΛΑΣ	62	13017	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	α. Ντάρμπιτον 17/3 διά Αμερική				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Ρότερντραν 9/4				
ΒΑΓΙΑ...	69	9985	ε. Πειραιά 21/3				
ΒΑΙΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ	68	2895	μεσογειακές μεταφορές				
ΒΑΗΝ ΠΕΡΟ	63	8406	ε. Λουάντα 13/2				
ΒΑΝΤΑ	66	13762	δ. Σκω 2/3 διά Αλενιγκράντ				
ΒΑΝΠΟΡΙΑ	67	14720	δ. Κωνιτόπαι 20/2 δι' Οδησσού				
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	α. Ραγκούν 2/7/2				
ΒΑΡΕΝΒΕΛΑΣ	76	11802	α. Μοριουγκάδο 9/4 δι' Αντεν				
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Ντουμπάι 15/2 διά Μπαλκιπάνα				
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	δ. Ναναμάρ 12/3 διά Μπουενούβεντούρη				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Αιμέραραν 19/3 διά Νοβορωσικ				
ΒΑΣΙΛΗΣ...	79	16432	α. Μπράκε 17/3 διά Μπριτάνη				
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	ε. Αλεξανδρεια 22/3				
ΒΑΣΙΛΗΣ...	62	9991	α. Π. Κελάνγκ 10/3 διά Τζέντραν				
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ...	77	3827	α. Κόπειο 8/3 διά Μπαγιάν				
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ...	81	16300	α. Μουντι Μαρουκάνοι 24/3				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	αργεί εις Λευκόδα				
ΒΑΣΩ	66	2999	δ. Κωνιτόπαι 10/3 δι' Ελλάδα				
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Πουντά Κάριτον 22/3 διά Σάν Λορέντο				
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	α. Ν. Υόρκη 18/3 διά Καναδά				
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	ε. Τάμπα 24/3				
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Αιμέραρα 27/3 διά Α. Αντζέλες				
ΒΕΝΗ...	58	13871	ε. Πειραιά 0/4 δι' Ιταλία				

ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	ε. Αεροσύριο 16/3	ΔΑΝΑΟΣ.....	63	7833	ε. Αιγαίνειο 13/4
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές	ΔΑΝΙΛΑ.....	63	13628	δ. Γιβραλτάρ 20/3 διά Τύνιδο
ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	62	4823	α. Αιγαίνειο 23/3 διά Βαχράν	ΔΑΦΝΗ.....	74	19451	ε. Γκατούν Λεικ 14/3
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Τόκιο 20/3	ΔΕΕΤΑ (δ.).....	61	7864	α. Τεπρέ 22/1 διά Δ. Λιμπερτόντ
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	32901	δ. Παναμά 14/3	ΔΕΕΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	Στο Πορτ Σαΐδ (αποθήκη)
ΓΚΛΟΜΠΑΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εις Μαδαρίου σύνκορ. 10/2/79	ΔΕΑΦΟΙ.....	65	19049	ε. Χιούστον 25/3
ΓΚΛΟΜΠΑΑ ΤΡΕ'ΙΝΤ	60	8058	κις Ν. Υόρκην 13/1 ('Ολ. Απ.)	ΔΕΜΑΡΓ.....	64	8226	α. Ντακάρ 25/2 διά Νουακότ
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	α. Χούν. Ιγνάθιο 1/4 διά Τουμπαρό	ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	61	9378	ε. Λισσαβώνα 22/2
ΓΚΟΚΟΚΑΑ	71	3002	α. Σ. Χουν 16/3 διά Κριστομπάτα	ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	71	9085	ε. Μαρούτο 4/4
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	ε. Λούμπιτο 22/2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	75	6741	δ. Σουεζ 4/4 διά Π. Κελάκυ
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ				ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	58	2474	α. Ντακάρ 22/3 διά Σέτε
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Βιγκουόβερ 11/2 διά 'Ελ. Τζαζίρ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ. (δ.)	65	32714	α. Σ. Άννα Μπαι 17/1
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΗΙΓΚΑ	76	13036	α. Γκοκόχαρια 16/3 διά Ούλαν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II.....	63	10085	φ. Καζαμπλάνκα 7/4 διά Πειραιά
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Λ. Αντζέλες 23/3 διά Αίγυπτο	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II.....	63	10085	δ. Κωνι/πολη 21/3 διά Νοβροσούσκ
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Βατιμπόρ 11/3 διά Τυνιδά	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. K.....	66	9410	όργει στην Στυλίδα
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Μπράκε 26/3 διά Καναδά	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	α. Ιμινχάρ 26/2 διά Ρίγα
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	δ. Παναμά 6/4	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.....	65	11906	α. Ρότερνταν 4/3 (ΕΠΟΔ)
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Αιμπέρτρουτα 24/3	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΙΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	εις Μονρόβια 27/11
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ	77	16432	δ. Σίδνευ 27/3	ΔΕΣΠΟΥΛΑ Κ.....	60	8497	α. Λομε 13/3
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ν. Ορλέανην 23/3	ΔΗΛΑΟΣ.....	70	8825	ε. Σέτε 26/2 διά Πειραιά
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Ν. Υόρκην 22/3 διά Μαρόκο	ΔΗΜΗΤΡΑ.....	69	9861	εις μεσογειακός μεταφορές
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΣΗ	65	7952	α. Π. Ελέασμπετ 26/3	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.).....	71	2873	ε. Ανάκοντα 8/3
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	δ. Παναμά 9/4	ΔΗΜΗΤΡΑ Α.....	56	4828	δ. Σιμέσου 10/2
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	δ. Π. Σάδι 22/2 διά Έλλαδα	ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	68	11670	ε. Πειραιά 1/4 διά 'Ισπανία
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	δ. Παναμά 7/4	ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	55	5397	α. Ντώρμπιταν 22/3 διά Ιμινχί
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Μελτά 10/3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	77	3977	εις Μπ. Αιγαίνειο 20/11
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Σαλβαντόρ 18/3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	51	2758	ε. Σάντος 27/4
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ρ. Γκράντε 20/3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.....	71	4994	α. Μπέλφαστ 26/3 διά 'Αγ. Λαυρέντη
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	ε. Ρ. Γκράντε 21/3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	17681	α. Σιγκαπούρη 15/4 διά Π. Κελάκυ
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΤΣΑΛΑΣ	68	10397	δ. Παναμά 11/2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	α. Γιοκούμαδα 26/3 διά Λ. Αντζέλες
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	δ. Παναμά 15/3	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.).....	71	38094	α. Ντώρμπιταν 27/12
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥ	72	12959	ε. Ν. Ορλέανην 9/4	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	69	13053	α. Αιγαίνειο 27/12 διά Καβάλα
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	δ. Γιβραλτάρ 19/2 διά 'Ελ. Τζαζίρ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	63	10523	α. Πειραιά 13/3 διά Καβάλα
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479	α. Χαμπτον ρόδες 23/3 διά 'Ισπανία	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.....	63	7780	μεσογειακός μεταφορές
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΦΛΑΣ	69	11148	α. Κοτονό 17/3	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.....	52	2823	ε. Σιγκαπούρη 21/4
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Γιβραλτάρ 28/3 διά ΗΠΑ	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ε. Πειραιά (παροπλισμένο)
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Νεκότσα 21/3	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	όργει στην Καβάλα όποι 1/2
ΓΚΟΛΕΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	75	13036	ε. Ρεάφι 24/3	ΔΙΑΚΑΛΗΣ.....	63	8872	ε. Πειραιά 12/4
ΓΚΟΥΑΙΔΑΣ	67	20178	ε. Ήπ. Λόντον 22/3	ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	ε. Ντώρμπιταν 22/3 διά Ιμινχί
ΓΚΟΥΝΤ ΑΓΑΝΤΕΡ	68	1804	δ. Ρότερνταν 16/4 διά Χόμπρη	ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8868	εις Μπ. Αιγαίνειο 20/11
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	11525	δ. Παναμά 5/2	ΔΙΑΜΑΝΤΕΙΑ.....	60	8750	ε. Σάντος 27/4
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΡΙΟΡ	60	8940	ε. Γκέντ (Γάνδη) 2/3	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	56	8243	α. Μπέλφαστ 26/3 διά Καβάλα
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	ε. Γκέντ (Γάνδη) 9/4 *	ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.).....	58	13105	ε. Σιγκαπούρη 30/1
ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΟΝΤΟΡ	70	12379	εις Μπάραρ	ΔΙΑΣ.....	71	16379	δ. Γιβραλτάρ 29/3 διά 'Αγιο Λαυρέντη
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΙ'ΤΟΝ	64	10141	δ. Παναμά 23/3	ΔΙΒΥΜΟΙ.....	76	19166	ε. Πρίνς Ρούπερτ 23/3
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΚ	65	20765	δ. Κυνηγόη 7/3	ΔΙΔΩ.....	70	10378	φ. Ρότερνταν 30/3 διά Λιμενόπολη
ΓΚΟΥΝΤ ΔΕΗΝΤΥ	63	8628	δ. Λούμπιτο 11/2	ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.....	55	6663	δ. Σαΐδ 25/1 διά Δυρράχιο
ΓΚΟΥΝΤ ΔΗΝΤΕΡ	73	59193	ε. Χαμπτον ρόδες 29/3	ΔΙΟΝΥΣΟΣ.....	81	32000	στην Κυνοτάντζα υπό συμπλήρωση
ΓΚΟΥΝΤ ΔΟΡΝΤ	68	9067	δ. Γιβραλτάρ 14/4 διά Μπ. Αιγαίνειο	ΔΙΡΦΥΣ Ζ.....	61	9443	δ. Σουεζ 20/3 διά Χοντέντα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ	66	36276	ε. Λ. Αντζέλες 25/2	ΔΙΩΝΟΥ (δ.).....	67	44646	α. Σιγκαπούρη 25/3 διά Μπαχρέν
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8805	δ. Σουεζ 10/3 διά Μ. Αιγαίνειο	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ.....	72	19162	α. Λιγκόν 16/3 διά Ρωσία
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	ε. Λόγος 1/3	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.).....	68	48687	φρυγει εις Πειραιά όποι 20/8
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	δ. οφ. Σποντιν 14/1 διά Δ. Αφρική	ΔΡΟΜΩΝ.....	64	17487	φ. Φιλαδελφεια 24/3 διά Προβίντενς
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	56	8805	δ. Σουεζ 15/3 διά Περιοκό Κόλπο	ΔΡΟΜΩΝ.....	64	1596	δ. Κωνι/πολη 2/2 διά Τριπολή
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΦΙΝ	68	9070	δ. Παναμά 11/2 διά Κίνα	ΔΡΥΣ.....	65	20201	α. Πειραιά 27/3
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388	α. Π. Σαΐδ 2014 διά Μπ. Αιγαίνειο	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.).....	66	48801	ε. Πειραιά 25/12 (έπισκεψης)
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΓΙ'ΟΝΗΡ	60	4470	ε. Πείρας 12/2	ΔΥΣΤΟΣ.....	72	3847	υπό παραδίβη
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9080	ο. Απουν Ντάμπι 27/1	ΔΩΔΩΝΗ (δ.).....	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ	68	9080	ο. Τέντεν 29/3 διά Ιτανία	ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 10/4
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ	60	11837	ο. Ντώρμπιταν 11/3 διά Λισσαβώνα	ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΝ	78	16326	δ. Σαΐδ 16/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3843	ε. Ν. Ορλέανην 28/3	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'ΓΜ	72	16398	α. Ν. Υόρκην 24/3 διά Αρούμπα
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	ε. Πείρας 4/2	ΔΩΡΙΟΣ (δ.).....	67	43231	φ. Ρότερνταν 19/2 διά Βέντοπλις
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΤ	63	8432	ε. Αιμποτρουτα 5/3	ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	υπό παραδίβη
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	ε. Πείρας 16/3	ΕΒΕΡΕΤ	52	5709	ε. Μπάραρα όποι 20/8/80
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ	67	38636	ε. Αιροτρουτα 25/3 διά Βενεζέσου λιτ.	ΕΒΙΑ.....	61	10029	ε. Ροζέριο 22/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ε. Αιροτρουτα 18/2	ΕΒΜΑΡ	76	16398	φργει στο Γαλαξείδι
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΑΕΡ	58	6923	ε. Λίβερπουλ 28/1	ΕΒΡΟΣ.....	62	20372	ε. Ταύν 23/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	α. Πείρας 8/3 διά Δαττάκια	ΕΔΕΣΣΑ.....	64	8083	φργει εις Πειραιά όποι 3/3/81
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	δ. Π. Σάδι 9/3	ΕΦΙΝΗ Ν. (δ.).....	75	125947	δ. Θέρστατη 2/3 διά Σιγκαπούρη
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	42273	α. Ριναρόπτερ 9/3 διά Ταραγκόνα	ΕΦΙΝΗ Π. (δ.).....	77	16726	φργει εις Πειραιά όποι 3/3/81
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤΣΠ	75	795	δ. Παναμά 17/3	ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.).....	72	113780	δ. Γιβραλτάρ 28/3 διά Εσπιτζέργκ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	39444	ε. Κορούκρεα 25/2 διά Κόμπε	ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ.....	58	7762	α. Κοτονού 2/4 διά Αγγίλα
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ	60	7187	δ. Κόλαρι 28/2	ΕΙΡΗΝΗ ΙΙΙ.....	72	9132	δ. Π. Σαΐδ 19/3
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	63	2603	α. Ν. Υόρκην 22/3 διά Σ. Κρουά	ΕΙΡΗΝΗ Γ.Φ.....	62	8396	ε. Σιγκαπούρη 29/1 διά Κόρεα
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	67	38636	α. Χαμπτον ρόδες 15/3 διά Βέλγιο	ΕΙΡΗΝΗ Η. Μ. (δ.).....	63	31638	δ. Κυνηγόη 9/3 διά Μασαράκια
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	15381	ε. Τάνταν 21/3	ΕΙΡΗΝΗ Η. ΣΑΙΜΟΥ	66	23814	δ. Γιβραλτάρ 21/3 διά Βραζιλία
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΟΡΙΤ	70	22915	δ. Πιναμά 7/3 διά Ιαπωνία	ΕΙΡΗΝΗ Φ. (δ.).....	67	23552	α. Αγγούστα 18/3 διά Μασαράκια
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23390	α. Αγνούστα 22/3 διά Αννάμπα	ΕΙΡΗΝΗ Φ. (δ.).....	69	2985	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά Αμπτζάν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	62	15389	α. Ελίζαμπεθ 11/3 διά Δουνκέρκη	ΕΚΛΑΙΡ	63	14046	δ. Π. Σαΐδ 27/3 διά Δανία
ΓΚΡΕΙ'Σ Σ.Α.	71	16306	ε. Κερπίτ 24/3 διά Μόντρεαλ	ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Ιμινχάρ 21/3 διά Χιούστον
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ	68	4995	δ. Μεράνι 15/3 διά Μασαράκια	ΕΚΑΙΟΥΤΣΟ	60	2091	ε. Γουαντερφόρτ 17/3 διά Λιμενόπολη
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΠ	63	13516	δ. Σαΐδ 24/3 διά Κόντινεντ	ΕΛΑΦΙ.....	68	19495	δ. Παναμά 5/4
ΓΑΙΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	φργει εις Αργοστόλη όποι 21/4/77	ΕΛΑΦΙΝΑ.....	73	14535	α. Σαχάρ 11/3 διά Βραζιλία
ΓΑΙΑΥΚΟΣ	68	16229	φργει εις Αργοστόλη όποι 23/2/77	ΕΛΑΓΙΑΝΝI.....	70	12142	ε. Π. Σαΐδ 20/3
ΓΑΙΑΥΦΑΔΑ	69	14029	ε. Αντοφαγκάου 10/3	ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ.....	66	10659	φργει στην Στυλίδα
ΓΑΙΑΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	ε. Σιγκαπούρη 13/3 διά Κόμπε	ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ VIII.....	59	9237	φργει στο Πειραιά όποι 19/11
ΓΑΙΑΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723	ε. Βανκούμπερ 27/3 διά				

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	ε. Σαβάννα 8/4	ΗΒΗ	79	16376	ο. Όζακα 1/4 δι' Αυστραλία
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΤΑΟΥΝ	81	4280	ε. Βιρτού 28/3	ΗΓΚΑ	52	2674	ε. Κουβέλι 4/4
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝ	60	7297	ο. Ν. Ορλεάνη 8/4	ΗΓΚΑ	58	1590	δ. Παναμά 4/3
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	62	8927	ο. Λουντέριτς 7/4 διά Ν. Υόρκην	ΗΖΥ ΡΑΓΙΝΤΕΡ	81	4617	ε. Κοπερ 9/4
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΑ	62	9667	α. Χιούστον 1/4	ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14472	ο. Λ. Αντζέλες 19/2 διά Μιαμίπολ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΙΝΤ	71	10327	α. Καράτοι 8/4 διά Γενεύα	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ο. Λ. "Αντζέλες 18/3 διά Γιοκοχώμα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΑΝ	72	10327	α. Τσιρλίστον 15/4 διά Μ. Καρπούς	ΗΛΙΟΣ	62	10750	ο. Καράτοι 8/4
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗ	72	11201	ε. Γκαλέστον 20/3	ΗΡΑ	79	16390	ο. Φορμάντι 3/4
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Ν. Ορλεάνη 10/4	ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	ο. Βαλντέρ 11/4 διά Ρ. Τσινέρι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΚΑΥ"	62	6846	α. Τζέντα 28/3 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΗΡΩ	65	23390	ο. Περισσο 9/4 διά ΗΠΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	δ. Π. Σάδι 11/4	ΗΡΩΑΣ	57	7068	ε. Τηνικηρ 13/4
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Πειραιά 11/3	ΗΣΤΓΟΥΟΓΝΤ	81	16700	ο. Χιούστον 25/3
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΑΙΗΘ	72	10329	α. Καράτοι 5/4 δι' ΗΠΑ	ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	όργανος 14/4 δι' Αργοστόλι από 23/12
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	α. Πειραιά 9/4 δι' Ιταλία	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ο. Θίσια 14/3 δι' Αβάνα
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	α. Κουβέτι 7/4 διά Σαρδία	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ο. Σολάλι 3/4 διά Κορσίτσι
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	δ. Μπρουνόπομπος 2/1 (ΕΠΩΛ.)	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΩΞΑ (δ.)	77	76088	ο. Νίκος Μιτσής 24/3 διά Κιουρονάδα
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Χόφιφας 18/3 διά Κουβά	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	ο. Ρίτσιρητ 8/4
ΕΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	ε. Μόρμπιλ 6/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ο. Κοντίς 6/4 διά Λ. Γουσίδη
ΕΑΜΠΕΛΑ ΔΙΙ	69	12102	δ. Γιβραλτάρ 8/4 διά Μπουκάνων	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	ο. Νιούμπι 10/4 διά Τζουμπάνι
ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	7408	ε. Τούμπα 11/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	48781	ο. Ν. Ορλεάνην 3/1 διά Ρόττερνταρ
ΕΛΩΝΑ	69	6162	α. Κόρκ 30/3 διά Ασπροπούρη	ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	ο. Πέραση 11/4
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Μάτια 26/3 διά Μιζουράτα	ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (μ.)	65	37431	ε. Σιγκαπούρην 30/3
ΕΛΠΑΝ	67	5487	δ. Γιβραλτάρ 21/3 διά Βατούμι	ΘΑΝΙΚΗ	61	9516	ε. Βούλια 27/3
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ε. Σπέτσα 28/3	ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	ε. Αλεξανδρεία 8/4
ΕΛΠΙΔΑ	56	8352	εις Πειραιά ώρα 18/1 (έπικευσι)	ΘΑΣΟΣ Α' ΙΔΑΝΤ	76	9444	ο. Τούμπαβεκία 8/4 διά Μεσόνια
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Βούβαλη 29/12	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ο. Πέραση 11/4
ΕΛΠΙΣ (δ.)	58	12262	α. Σίδνευ 4/4 δι' Αλγερία	ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	όργανος 1/4 Αντικύρα
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Κωνιόπιτη 17/2 διά Ανταλάσσα	ΘΕΑΝΟ	69	10650	ο. Χαβρή 30/1 διά ΕΑ Τζαζίρη
ΕΑΣΦΛΕΟ	63	4555	ε. Τζέντα 26/3	ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ο. Νιούμπι 21/3 διά Πουλί Σαμπου
ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	α. Χόβρη 19/3	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	78	16685	ο. Ν. Υόρκην 25/3 διά Μαρόκο
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Γιοκοχώμα 15/3 διά Βανκούμερ	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	ο. Αντάλιας 19/3 διά Γιοκοχώμα
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	27830	α. Άρμερια 13/3 διά Γκάλεβεστον	ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	ο. Ήπιχαμ 8/4 διά Ρ. Όρντας
ΕΜΟΥΑΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 25/3	ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	ο. Ν. Ορλεάνην 22/3
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Κ. Τάουν 11/3	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	ε. Έβωθι Κέπι Κέρεμη 23/3
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δ. Τζέντα 26/3	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	ο. Ράγκουν 28/3 διά Σιγκαπούρην
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	57	9132	δ. Κονιόπιτη 23/3 διά Γαλάται	ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ	65	41872	ο. Π. Κιμπλά 4/4
ΕΠΑΦΟΣ	58	7230	δ. Σουέζ 23/3	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	όργανο πτηνή Στυλίδα
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ ΓΚΑΛΦ.	72	10013	ε. Μπουράδη	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	8943	δ. Σουίζ 7/2 διά Σ. Αρβιά
ΕΠΙΜΕΔΕΙΑ	70	10006	ε. Μπέρα 22/3	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	οργανοί εις Φορτωτή τάπηθηκη
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Σιγκαπούρη 10/3	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	δ. Κωνιόπιτη 6/4 δι' Οδησσό
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ε. Ν. Ορλεάνη 22/3	ΘΕΟΦΙΑΟΣ	49	9371	ε. Κωνιόπιτη (ΕΠΩΛ. ΑΛΛΟΔ.)
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Λουαντά 15/5	ΘΕΟΦΙΑΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ο. Κουβάτ 6/4 διά Ν. Αφρική
ΕΠΟΣ	78	6053	εργάτη εις Πειραιά ώρα 21/8	ΘΕΡΜΑΙΤΟΣ ΚΑΛΦ.	77	10460	ε. Τζακάρτα 29/3
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ	66	16301	ε. Νιούμπι 17/4	ΘΕΡΜΟΠΥΑΙ (δ.)	55	8992	ε. Περιφρία 25/1
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ	65	15765	ε. Βαρκλέων 12/3	ΘΕΤΙΣ	74	35540	ε. Σητότι 31/3
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	ε. Τζέντα 1/3	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	ε. Π. Εισιτόμπι 13/4
ΕΠΤΑΝΗΧΟΣ (δ.)	62	31051	ε. Μπάνια Μιλάνκα 20/2	ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	ο. Πέραση 3/4 δι' Ελ. Τζαζίρη
ΕΡΕΧΘΙΟΣ	58	7447	ε. Πειραιά	ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	35980	ο. Τηνικηρ 9/4 διά Της
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	όργανο εις Πειραιά ώρα 19/11	ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	43339	ο. Νικόπαρ 17/3 διά Βιλέρμησχάφιν
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	ε. Βούρμπη 20/1	ΘΩΜΑΣ Α	58	11201	ο. Ν. Υόρκη από 21/12
ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	ο. Νιούμπιταν 17/3 διά Ιαπωνία	ΘΩΜΑΣ Κ	61	14032	ε. Ζουίζ 7/2 διά Σ. Αρβιά
ΕΡΗΜΗΣ	78	1250	μεσογειακές μεταφορές	ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	ο. Κόρπους Κριστί 3/3 διά Π. Καρπέλε
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8917	ε. Μπ. "Αύρις 19/3	ΙΑΣΩΝ	70	11489	ε. Σουύ Ανκόρ. (Ανούνιο) 4/3
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Μπάνια 30/3	ΙΖΑΜΠΕΛ (μ.)	78	60653	ε. Ν. Ορλεάνη 23/3
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	α. Χάμπτον Ρόδες 21/3 διά Παναμά	ΙΚΑΝ	58	2882	ε. Τζέντα 27/3
ΕΡΟΪΚ ΣΕΥ'ΛΑΡ	57	2074	μεσογειακές μεταφορές	ΙΚΑΡΟΣ	67	4390	ε. Βρέστη 19/3
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Σιγκαπούρη 9/3	ΙΚΤΙΝΟΣ	70	10886	ε. Μίνα Σάκρ 18/3
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	δ. Κωνιόπιτη 19/3 διά Μπουργκάς	ΙΛΕΝΑ	76	16267	δ. Χαλιφά 25/2 διά Κούβα
ΕΤΕΡΝΑΛ ΠΙΙ'Σ	63	9341	α. Λούμπιτο 5/2 διά Λουάντα	ΙΝΓΚΑ	58	2875	ο. Σάν Αρεντίτζ (Αργεντ.) 11/3 διά Αιγανά
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ	56	5087	α. Φός 28/3 διά Ρας Τανούρα	ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	δ. Τζέντον 5/4
ΕΥΑ (δ.)	61	41225	ε. Σετε 19/3	ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	ε. Αμπενγρά 5/4
ΕΥΑ	59	11894	ε. Πειραιά 17/3 διά Θεσσαλονίκη	ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	δ. Π. Σαΐδ 26/2 διά Χαλκίδη
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ε. Λομπίτο 21/2	ΙΝΤΕΡΝΑΠΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	εις Πόρτ Σαΐδ από 30/11 (παποθήκη)
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΔΙΑ	63	9153	ε. Αλεξανδρεία 25/3	ΙΝΤΕΡΣΠΡΙΤ	60	14840	δ. Χαλιφά 25/2 διά Κούβα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Γιβραλτάρ 18/3 διά Τρίπολη	ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	63	15806	ο. Σάν Αρεντίτζ (Αργεντ.) 11/3 διά Αιγανά
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	ε. Πειραιά 22/2	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Τζέντον 5/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Αλεξανδρεία 15/3	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (δ.)	65	30517	ε. Αιβέρια 3/4
ΕΥΑΝΩΙΑ (δ.)	66	38304	α. Φιλόδελφεια 14/3 διά Φρέηπορτ (Μιαζ.)	ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	ε. Νιούμπιαν 11/4
ΕΥΒΟΪΤΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	63	8454	ε. Ρόττερνταρ 26/3	ΙΟΝΙΚΗ (δ.)	66	45251	όργανο στο Αιθίβρι
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	όργανο στη Χαλκίδα ώρα 25/11	ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Τύντα 13/3
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	78	16935	ε. Λόγος 18/3	ΙΟΣ	69	9946	δ. Πανόρμα 4/3
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ	61	8999	όργανο εις Χαλκίδα ώρα 26/1	ΙΟΣ	57	2875	όργανο στον Αστακό από 5/3
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	όργανο εις Πειραιά ώρα 5/10	ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ο. Μηρασίδια 29/3
ΕΥΗ Α.	67	14569	α. Θέουτα 18/3	ΙΠΠΟΛΟΥΤΟΣ	72	7006	ε. Βίγκο 31/3 διά Πιραιά
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	δ. Γιβραλτάρ 28/3 διά Περικό	ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	ο. Κιρβάγενη 27/3 διά Μη. Αρπάς
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	δ. Γιβραλτάρ 17/3 διά ΗΠΑ	ΙΣΜΗΝΗ	68	4204	ε. Σαντάντερ 24/3 διά Γκερουχά
ΕΥΛΑΙΑ	59	8630	ε. Περεπόντημα 19/3 διά Πολωνία	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Σηπότι 8/3
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Τανκουαράδα 14/4	ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ο. Κουβέλι 4/4 διά Κουμπόρ διά
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12207	ε. Αγυούστα 4/3 διά Αγκουίλας	ΙΩ	69	8909	ο. Μοζι 15/3
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	ε. Αγυούστα 7/3 διά Νιγηρία	ΙΩΑΝΝΗ	65	10232	δ. Πανόρμα 17/2
ΕΥΠΟ ΣΕΥ'ΛΑΡ	60	10611	ε. Βούρμπη 20/2	ΙΩΑΝΝΗ	61	22075	δ. Π. Σαΐδ 27/3
ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	7165	μεσογειακές μεταφορές	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	9631	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά Χριστούν
ΕΥΤΕΡΗΝ	56	1593	ε. Καβάλα 20/2	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΑΟΥΡΟΥΦ (δ.)	82	30401	ο. Ροδάριο 31/12 διά Κούβα
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ε. Κωνιόπιτη 7/3 (ΕΠΩΛ. ΑΛΛΟΔ.)	ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ο. Νιούμπι 13/2
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	ε. Ντερσόν 24/3 διά Σαντοντέρ	ΙΩΝ	71	11506	εις Κουνταμάτσου από 17/12
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Ντερσόν 17/3 διά Π. Τζεντίλ	ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	ο. Σαν Βάντιγκ Ποιντ 24/3 διά Μεξικό
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Σίδνευ 28/3	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ο. Λος "Αντζέλες 19/3 διά Ν. Ορλεάνη
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Γιβραλτάρ 5/3 διά Ιαπωνία	ΚΑΒΑΚΟ	53	5239	όργανο στη Χαλκίδη από 28/12/78
ΕΦΗ	61	3791	ε. Βρέμη 28/3	ΚΑΒΟ ΛΑΚΥΩΝ	61	10934	ο. Κωνιόπολη 1/4 διά Νοβρόροδος
ΕΦΗ	58	2556	εις Αγυούστα				

ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	α. Ρουέν 29/3 διά Τυνίδα		ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	δ. Κωνίπολη 6/4
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Κωνίπολη 9/3		ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	δ. Π. Σαΐδ 10/4
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	δργει εις Λουάντα όποι 1/11/77		ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	εις Πειραιά 10/2
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	ξέωθι Βούβας 22/3		ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	εις Πέραμα όποι 16/3 (έπισκευαι)
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430	α. Σιγκαπούρη 26/3 διά Ινδονησία		ΚΙΘΑΙΡΩΝΑΣ	81	15400	εις Βάρον υπό συμπλήρωση
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Μρυπάσα 27/3		ΚΙΚΑ	70	16196	α. Ρηφε 27/3
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. "Ειβονιάδος 28/3 διά Κουβά		ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	57	9723	α. Σιγκαπούρη 11/4
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	ε. Γκουαγιακιά 27/3		ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	α. Λουπιτο 9/1 διά Λουάντα
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	α. Κοράτα 23/3 διά Ραβέννα		ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΙΓΛΗ	62	10834	α. Χιούστον 5/4
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. Λεμεσος 31/3		ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	δργει εις Πειραιά όποι 12/8
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Αμέρσορ 3/4 διά Αμβούργο		ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Κ. Τάουν 5/4
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Ρότερνταν 26/3 διά Ελ. Τσάρη		ΚΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	58	8300	α. Σιγκαπούρη 22/2 διά Βλαδιβοστοκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	α. Ρότερνταν 27/3 διά Κ. Τάουν		ΚΛΑΙΡΗ Σ. ΣΑΒΑΛΙΡΗ	77	17300	δ. Π. Σαΐδ 11/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Λός Αντζέλες 213 διά Γιουκοχάρα		ΚΑΛΑΡΙΤΑ	59	5024	μετανομασθη «ΑΟΥΖΟΝ»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	α. Ριο Γκράντε 12/3 διά Ρωσία		ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Πειραιά 17/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	α. Χιούστον 24/3		ΚΛΕΑΝΟΗΣ	76	16366	δ. Κωνίπολη 25/3 διά Νοβροδοσίκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	δργει εις Ούζο Κάρο όποι 19/9/80		ΚΛΕΙΟ	58	8791	ε. Πειραιά 3/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Ν. Όρλεαν 11/4		ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ε. Κολομπο 10/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	α. Μπράουνεϊ 4/2 διά Μαρακίμπο		ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	56	4770	α. Βούβαθ 6/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	ε. ΜΠ. Άυρες 23/3		ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II	57	4336	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	α. Σιγκαπούρη 20/2 διά Ινδονησία		ΚΛΕΛΙΑ (δ.)	63	34358	α. Ράς Σουκέρ 27/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. (δ.)	62	39169	προσφραγίσθηκε στην Αλγερία όποι 28/12/80		ΚΛΗ	58	9882	α. Ρότερνταν 1/4 διά Νταμάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛΣ	69	14807	α. Τζέντα 14/2 διά Σουραμπάνια		ΚΟΜΕΤ	72	9824	ε. Π. Κελάντ 24/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	δργει εις το Γαλαξίδι		ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Ντερμπαν 31/3 διά Καναδά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	α. Αλεξανδρεία 3/3 διά ΗΠΑ		ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	67	4507	ε. Ραβέννα 22/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Γκαλβέστον 12/3		ΚΟΜΠΑΣ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ	68	3858	α. Βρέμη 8/4 διά Λιβύη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	66	16048	α. Π. Λινκούν 12/1		ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	α. Κ. Τάουν 25/3 διά Ινδονησία
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Ν. Όρλεαν 22/2		ΚΟΝΙΤΣΑ	75	34298	α. Φιλαδέλφεια 30/3 διά Βελτιμόρη
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. Μόντρεαλ 16/3 (έπισκευαι)		ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Λός Αντζέλες 26/3 διά Γιουκοχάρα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	δ. Γίβραλταρ 1/4 διά Συρία		ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Σιγκαπούρη 7/4 διά Καρδιούγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Πειραιά 4/4 διά Ιταλία		ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Τουμπαρόδο 31/3 διά Τοιμπά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	α. Ριο Γκράντε 12/3		ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	ε. Ανάνδολης Ανκορ. 29/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	ε. Μοντράς 3/4		ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	α. Ρίσαρντς Μπαίν 16/3 διά Ιταλία
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Σκώ 20/3 διά Ροστόκ		ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Τάφρεστον 12/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΜΟΣ	69	9731	δ. Π. Σαΐδ 6/4		ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Βανκό ιμέρ 18/3 διά Ιαπωνία
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΟΣ	62	3144	μεσογειακές μεταφορές		ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Σηματά 12/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΥΓΝΟΣ	66	9806	δ. Σούεζ 1/4 διά Κολούπο		ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΤΩΝΗΡ	68	22836	ε. Χάμπτον Ρόδης 22/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	δργει εις το Βουβάθ όποι 9/6/80		ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Βανκό ιμέρ 18/3 διά Ιαπωνία
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	δ. Κωνίπολη 27/2		ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΟΥΤ	70	24693	ε. Σηματά 10/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	ε. Ν. Όρλεαν 3/4		ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	δ. Π. Σαΐδ 5/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Σπέτζια 31/3		ΚΟΝΚΡΟΝΤ (δ.)	66	42164	δργει εις Πειραιά όποι 15/6/81
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ε. Λάγος 28/3		ΚΟΝΚΡΟΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	εις Περσικό όποι 10/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	δργει εις Πειραιά όποι 11/12		ΚΟΝΣΤΕΛΑΞ'ΙΣΟΝ	67	7680	ε. Τσάρλεστον 10/4
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)					ΚΓΑΛΑΞΥ	67	7680	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	α. Ρίσαρντς Μπαιν 12/3 διά Ιαπωνία		ΚΟΝΣΤΕΛΑΞ-ΙΣΟΝ	67	7680	
ΠΑΤΕΡΑΣ			δ. Κωνίπολη 16/3 διά Ήδεσσό		ΚΟΝΣΤΕΛΑΞ-ΙΣΟΝ	67	7680	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	δ. Ναυάρα 6/2		ΚΟΝΣΤΕΡΠΑΤΖ'	77	5539	ε. Τσάρλεστον 10/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖΑ	66	19595	α. Ριο Ιανέρη 10/3 διά Βάχραν		ΚΟΝΣΤΕΛΑΞ'ΙΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	α. Καζαμπλάνκο 6/4 διά Σαβάνα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΧΑΗΛΗΣ	69	9038	α. Αύγουστα 26/3 διά Φιλαδέλφεια		ΚΟΝΤΙΝΕΑΝΤΑ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	δ. Π. Σαΐδ 6/4
ΚΑΡΑΤΣΑΚΗΣ	65	16903	α. Λός Πάλμας 2/4 διά Αργεντινή		ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ	63	7689	α. Μπέρουνοπουτελ 3/4
ΚΑΡΑ	65	11940	α. Ντουάρδα 10/3		ΚΟΡΙΩΑΝ	58	9892	εις Πειραιά όποι 30/10
ΚΑΡΕΝ	76	4617	α. Βρέμη 31/3		ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	α. Μουτσούρε 23/3 διά Β. Κορέα
ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	δ. Κωνίπολη 27/3		ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	ε. Σάκαντης 14/4
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ε. Λαγού 1/4		ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Νταμάρ 3/4
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΤΡΗΜΣ	62	9979	α. Μπράουνεϊ 28/3		ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	δ. Ναυάρα 30/3
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Λός Αντζέλες 27/3 διά Γιουκοχάρα		ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	α. Λός Αντζέλες 25/2 διά Ίστον		ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	α. Χουέβα 25/3 διά Σκικντο
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	δργει εις Γουαρρίρ όποι 8/1/81		ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ	64	4772	α. Μπάρ 9/4 διά Κωνίπολη
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	ε. Ναυάρα 19/3 διά Βανκουβέρ		ΚΟΥΗΝΗ ΣΗ	55	4565	ε. Πειραιά 10/4
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	δ. Λουάντα 2/2		ΚΟΥΓΙΝΥ	60	9423	ε. Λουπιτο 22/2
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Μάικλ 25/3 διά Ρωσία		ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ.	58	9878	ε. Νταμάρ 5/3
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	δ. Ναυάρα 26/12		ΚΟΦΗ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ	66	5153	ε. Ντουμπάτη 10/4
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Τάκονα 19/2 διά Σιαμίου		ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	ε. Παναρά 954 διά Ειρηνικό
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Πειραιά 6/3		ΚΡΑΝΤΩΡ	64	2304	α. Κίττε 24/2 διά Κούβα
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. Αμέρσορ 3/3 διά Αλγερία		ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	60	3995	δργει εις Πειραιά όποι 8/9/79
ΚΑΡΥΤΣΟΣ	78	5080	α. Μόντρεαλ 5/4 διά Μπουνιάβεντούρα		ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	α. Κοατζακόδακος 21/3 διά Αθάνα
ΚΑΣΟΣ	76	14983	δ. Π. Σαΐδ 23/3		ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	δ. Γιβραλτάρ 10/4 διά Εύρωπη
ΚΑΣΟΣ	56	3105	α. παροπλισμ. Χαλκίδη όποι 31/8/79		ΚΡΗΤΗΝ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Κωνίπολη 7/3
ΚΑΣΤΙΑΝΑ	59	15125	ε. Λαφαρίδη 10/3		ΚΡΗΤΗΝ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	δ. Τσαγκουαράμας 12/3
ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ	69	14318	ε. Βουβάθ 29/3		ΚΡΗΤΗΝ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Σάλινα Κρουη 24/11
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	59	4632	δ. Γίβραλταρ 9/3 διά Λάγος		ΚΡΗΤΗΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	δ. Γιβραλτάρ 9/4 διά Ν. Υόρκη
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	δ. Μόντρεαλ 30/3 διά Κεμπέκ		ΚΡΗΤΗΝ ΕΜΕΡΑΝΤ	78	10832	δ. Κουβέλιτ 2/4
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	α. Αμέρσορ 2/1 διά Μόντρεαλ		ΚΡΗΤΗΝ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Τόραντα 4/4 διά Αργεντινή
ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ	57	1235	α. Βαρκελώνη 24/3 διά Αλγερία		ΚΡΗΤΗΝ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Γιοκογάμα 31/3
ΚΑΣΤΡΟ	65	5955	α. Κοτζία 3/4 διά Ταρκεσίδη		ΚΡΗΤΗΝ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Κουβέλιτ 3/4
ΚΑΣΤΡΟ Κ.	50	7544	δ. Θεραπονταίη 9/4 διά Σουραμπάνια		ΚΡΗΤΗΝ ΣΗ (δ.)	79	10832	α. Συγκαπούρη 11/3 διά Τζακάρτα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ K.	76	3824	δργει εις το Γαλαξίδι		ΚΡΗΤΗΝ ΣΚΑΥ' (δ.)	73	61054	δργει εις Αλιβέρι
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	ε. Μάλτα 6/4 διά Βαρκελώνη		ΚΡΗΤΗΝ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Γένοβη 5/4 διά Τζέλα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές		ΚΡΙΟΣ	59	6084	α. Λιβόρνο 12/3
ΚΑΤΙΑ (δ.)	66	38878	α. Μόντρεαλ 5/4 διά Αρούμπα		ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Μπρουνιάτος 18/2
ΚΕΙ'ΠΑΝ ΑΒΑΝΤΙΝΟΥ	68	13894	ε. Αιμπύρων 28/3		ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	ε. Πειραιά 26/3
ΚΕΙ'ΠΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Κολούμπια Ρίβερ 28/3		ΚΡΟΙΣΟΣ	59	5051	ε. Μασούτο 23/3
ΚΕΙ'ΠΑΝ ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Ταϊγκουαράδας 25/3 διά Πειραιά		ΚΡΟΝΟΣ	62	10107	ε. Σαλβαντόρ 19/3
ΚΕΙ'ΠΑΝ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	δ. Θεραπονταίη 9/4 διά Σουραμπάνια		ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ε. Τέρντα 9/4
ΚΕΙ'ΠΑΝ ΜΑΣΤΑΝΤΙΚ	69	9853	ε. Ήπειρος 10/3 διά Λαζαρίδη		ΚΡΟΥΣΙΩΡΑΣ (δ.)	78	21194	δργει εις Πειραιά όποι 23/11/80
ΚΕΙ'ΠΑΝ ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	ε. Αμέρσορ 1/4 διά Μιζουράτα		ΚΥΔΩΝΙΑ	65</		

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	δ. Κωνιόπολη 8/4 διά Κωνιόπολης	MARIA .	58	5746	άργει στήν Χαλκίδα
ΛΑΓΟ .	61	5005	ε. Σουέζ 26/3	MARIA A.	62	3199	δ. Γιβραλτάρ 6/4 διά Έλ. Τζαζαίρ
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	α. Αλεξανδρεία 8/1 διά Ταρτούς	MARIA G.Δ.	74	15939	δ. Σουέζ 11/4
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	α. Παθαγίες 5/3 διά Γουώρρι	MARIA ΓΑΥΠΤΗ .	70	9565	α. Αλεξανδρεία 25/3
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Πιραιάς 11/4 διά Μπουργκάς	MARIA ΔΙΑΜΑΝΤΟ .	60	6978	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	α. Τάμπα 2/4 διά Ιτατζόν	MARIA ΖΑΚΕΙΝΑ Σ.	68	1599	δ. Κωνιόπολη 8/4 διά Μπουργκάς
ΛΑΤΟΝ ΟΦ ΠΑΐΓΡΙΟΥΣ	80	2925	α. Καντίς 5/4 διά Μπιλήμπο	MARIA K. (δ.)	70	51602	α. Όμισος 11/4
ΛΑΪΤΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ηαροπλισμένο. Έλευσινο	MARIA K.	70	9069	α. Ρεσιφί 12/1
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	η. Πιραιάς 27/3	MARIA Λ.	77	20822	α. Λός Αντζελες 10/3 διά Γιοκοχάμι
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	η. Ρόττερντας 8/4 διά Ντιάριπον	MARIA ΛΕΜΟΥ .	67	11001	η. Σάντο Φέ 10/4
ΛΑΚΥ ΡΑΓΓΙΤΕΡ	81	7000	η. Κοπερ 7/4 διά Ταρτούς	MARIA ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	η. Σ. Λουτς νη Ρόν 7/4
ΛΑΚΩΝ	69	8825	η. Αιολοθάβα 23/3 διά Ρ. Χάινα	MARIA N.	73	13631	η. Τέλιτα 5/4
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	είς Πειραιάς 24/10	MARIA Ε.	68	11361	δ. Πιναρός 2/4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	ε. Χάιμπον Ρόδς 9/4	MARIA ΥΖΑΛΑ	67	9365	δ. Κωνιόπολη 27/3 διά Όδησσο
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακός μεταφορές	MARIA Σ.	58	9028	η. Σ. Τζέν όπο 29/4/81
ΛΑΝΙΑ (δ.)	68	81744	ε. Τοιτανόκον 19/1	MARIA ΦΟΡΣΑΪ'Θ (δ.)	66	42799	η. Της 2/4 διά ΗΠΑ
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Ν. Ορλέαν 26/3	MARIAΙΕΛΕΝΑ Τ.	58	9507	η. Αλεξανδρία 2/4
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	δ. Γιβραλτάρ 29/3 διά Βενεγέζη	MARΙΑΝΟΗ .	70	9767	η. Γκουνικάκι 27/3
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Βιτόριο 31/3	MARIANNA (δ.)	73	17432	η. Ν. Υόρκη 6/4 διά Χοβίκ
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	η. Γκηλοκί 1/4	MARIANNA	79	5700	ηργει ή: Πειραιάς όπο 2/11/79
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Γιουροπόρτ 11/4	MARIANNA VII(δ.)	75	68411	η. Πιραιάς όπο 6/2
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	ε. Δουκόπρικ 10/4	MARIPIK	62	23805	ηργει είς Πειραιό όπο 1/3
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	α. Γιοκοχάμι 13/3 διά Ίνδια	MARIΠΩ	72	9824	δ. Κωνιόπολη 17/2 διά Κουβά
ΛΕΔΕΑ	63	17879	α. Καστέλαμπροι 13/2 διά Ελλάδα	MARIEVA	67	3953	α. Κατεν 3/1 διά Χαλκίδα
ΛΕΜΑΝ .	66	2953	α. Καστόκον 29/3	MARIETTA (δ.)	75	115207	ηργει στό 'Αλιβέρι
ΛΕΝΑ	61	9191	δ. Γιβραλτάρ 26/3 διά Μοντρέαλ	MARIETTA	65	8344	α. Μπουένος 'Αυρες 1/4 διά Πειραιά
ΛΕΝΙΟ Χ.	63	15929	δ. Σουέζ 13/3	MARIGINA (δ.)	67	40075	ε. Πειραιάς 10/4
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	ε. Ρόττερντας 30/3	MARIKA	62	9055	ε. Λούπιτο 20/2
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	ε. Μη. Αύρες 29/3	MARIKA T.	60	6235	ηργει είς Πειραιάς 31/1
ΛΕΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ.	61	13480	α. Ρουντ 9/4 διά Ιταλία	MARILENΑ (μ.)	71	72335	α. 'Αμβούργο 23/4
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	α. Βρέμη 13/4 διά Έλ. Τζαζαίρ	MARIΠΑΙ	71	16269	δ. Κωνιόπολη 8/4 διά Καναδά
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ'	60	4489	ηργει στήν Λευκάδα	MARIΠΑΥ Λ.	68	14569	δ. Κωνιόπολη 20/12
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Γκέφλες 28/3 διά Ρόττερντας	MARIPON	80	40000	α. Άγκρα ντές Ρέις 15/3
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	ηργει στήν Χαλκίδα όπο 20/7	MARINA	60	4116	α. Αλεξανδρία 29/3
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Αιμέρα διά δύο Βιλαγκότον	MARINA GRANTE	75	14523	α. Αθελάδα 8/4 διά Ρωσία
ΛΕΩΝ	72	2311	α. Ραβέναν 30/1	MARINA Λ.	65	19566	δ. Κωνιόπολη 2/4 διά οδησσό
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Παναμάς 27/3 διά Μεξικό	MARINA Π.	61	7838	α. Μορμουγκάδο 8/4 διά Ρόττερντας
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Μεθίλ Ρόδς 28/3	MARIΟΓΚΑ (δ.)	65	3666	α. Πουντα Αρένας 29/3 διά Κουντέρα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	ηργει επί τη Στυλίδη	MARIΩΝ	67	33585	δ. Κωνιόπολη 9/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Κινιόπολη 7/4	MARITΣΑ	68	29324	α. Αύγουστα 1/4 διά Κόλπο ΗΠΑ
ΛΗΓΚ	61	8658	α. Αροτερνάμ 9/4	MARITΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ .	72	17510	α. Πύλο 26/2 διά Αργεντινή
ΛΗΔΑ	68	28879	εις Μπακόπα όπο 13/3 (προσάραξε)	MARIΦΙΛΙΠ	58	2140	α. Τζιμπούτι 8/3
ΛΗΔΑ	63	8566	α. Βιτόριο 31/3 διά Τανζανία	MARICA Λ.	75	14785	α. Μπράκες 12/4
ΛΗΔΑ II	67	9381	α. Κ. Ταρου 1/4 διά Βενεζουέλα	MARICAΛΛΑΝ	68	14771	ε. Κόμπε 19/4
ΛΗΝΤΕΡ	56	7510	ε. Βουβάρη 5/4	MARICKI	75	28082	α. Λός Πάλμας 10/4 διά Αργεντινή
ΛΗΤΟ (δ.)	67	44646	ηργει είς Πειραιός 25/2	MARICKΟ Ν.	69	11434	δ. Νιόβερ 12/4 διά Ροστόκ
ΛΗΤΩ	72	6106	η. Πειραιάς 20/2 διά Βόλον	MARAIEN	57	5087	α. Θεούτα 5/4 διά Νόντη
ΛΙΑ ΠΕΡΟ .	61	7963	α. Λούπιτο 19/1 διά Μοχάμεντς	MARAI (δ.)	59	20827	α. Γιουροπόρτ 7/4
ΛΙΔΗ Χ. (δ.)	67	48719	ηργει είς Πειραιός όπο 7/11	MAROΥΔΙΟ	78	19974	ε. Νιώρημαν 7/4
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Λός Αντζελες 17/3 διά Μπουαν	MAROUYKO	57	8899	ηργει στό 'Αργοστόλι
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	α. Όριστανο 24/11	MARΣ .	48	3368	μεσογειακός μεταφορές
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ .	61	8951	ηργει επί τη Ηγουμενίτσα	MARTΗΣ	61	11915	ε. Κοζαπτλάνκα 6/4
ΛΙΤΣΙΩΝ ΠΡΑΓΝΤ.	71	9074	δ. Κινιόπολη 3/4 διά Νοβορορούσκ	MARYALIZA	70	15806	ε. Ρούσιο 5/4
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Τάραντα 20/3	MARΩ .	73	32510	ε. Σκάνιτε 30/3
ΛΙΨ	68	9650	α. Παναμά 24/3	MΑΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΛΟΓΙΑΔΤΥ	69	9045	ηργει είς Μπάρερ όπο 24/9/80	MΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Κυνιόπολη 14/4
ΛΟΙΓΝΤΑ (δ.)	75	24408	ε. Αμέρεδα 10/4	MΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	ε. Κίγκατον 14/4
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Νιούκαστλ 5/3 διά Ρωσία	MΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ ΙΙ (μ.)	66	32645	δ. Δουνέρη 5/4
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	ε. Τζέντα 1/4	MΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	δ. Σουέζ 10/4
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Γουέιλα 26/3 διά Ντιώρημαν	MΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Χούλ 17/3 διά Κουβά
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Μπρούνιμπουτελ 2/4 διά 'Αμβρι ρίνα	MΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ηργει είς Πειραιάς όπο 1/8
ΛΟΥΣΥ .	74	16006	ε. Αγιόν Ντάμ 22/3	MΑΤΙΔΑ	65	7696	ε. Μασσαλία 12/4
ΛΥΔΙΑ	64	1226	ε. Θεσσαλονίκη όπο 6/2/81	MATINA .	67	2911	μεσογειακές μεταφορές
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	δ. Γιβραλτάρ 11/4 διά Πειραιά	MΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Χαλίφας 1/4 διά Αρούμπα
ΛΥΡΑ	67	41914	δ. Σουέζ 27/3	MΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	α. Χάιμπον Ρόδς 9/4 διά Ιταλία
ΛΥΡΙΚ	64	29375	ε. Πόντα Νιέλγκατο 18/4	MΕΘΩΝΗ (δ.)	81	33500	α. Μπούλεν Μπαϊ 6/4
ΛΥΡΕΤΤΑ	68	4071	ε. Καντίς 19/1	MΕΤΙΖΤΟΡ ΜΠΑΖΙΔΑ	78	15688	α. Φριμάντη 7/4 διά Χοντέντα
Μ. Γ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	δ. Κωνιόπολη 6/4 διά Αύγουστο	MΕΛΙΝΑ	66	1599	δ. Δαρδανέλια 13/4
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	εις Αροτερνάτ 30/12	MΕΛΙΤΗ	75	35489	α. Κόμπε 23/3 διά Νιούκαστλ
ΜΑΪΟΙΟΣ	62	8975	ε. Πειραιάς 19/1	MΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Σιγκαπούρη 30/3 διά Λάγος
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Πανακόδα όπο 1 ώμπα	MΕΛΙΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Ράς Τανόύρα 4/4
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Πανακόδα όπο 1 ώμπα	MΕΛΙΤΗ Χ.	68	10355	α. Αμέρεδα 17/2 διά Γουώρρι
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Φερ 27/4	MΕΛΑΤΕΜΙ	76	24743	ε. Σ. Νικόλας Μπαϊ 31/3
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	α. Χούλ 16/1 διά Έλ. Τζαζαίρ	MΕΝΕΑΔΟΣ	69	12748	ε. Ν. Υόρκη 20/3
ΜΑΙΤΥ' ΣΑΝ ΙΙ.	58	5376	ε. Μανούποιτο 3/4	MΕΝΕΑΔΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	68	8388	ε. Χανιώντα 26/3	MΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Κωνιόπολη 27/3 διά Νοβορορούσκ
ΜΑΚΗ Κ.	73	8957	ε. Λαγό 14/3	MΕΝΤΙΠΕΡΟ	66	10207	ηργει στό 'Αργοστόλι όπο 23/1
ΜΑΚΡΑ	62	9721	α. Αιβουργό 13/4 διά Σεμπτέρεν	MΕΝΤΡΑΝΤΙΡΑ'ΙΖ	57	10389	α. Σάντος 6/4 διά Μασσαλία
ΜΑΙΑΚΟΣ	62	13278	α. Ρόττερντας 22/3	MΕΝΤΡΑΠΕΡ	60	9826	ηργει είς Αντίκυρα
ΜΑΝΑΜΑΡΙΑ (δ.)	65	13278	α. Σόντριγκον 4/4 διά Τσαλάτορ	MΕΝΤΡΑΠΕΡ	66	9926	α. Μόντρεαλ 10/4 διά Αλγερία
ΜΑΝΟΒΟΣ	77	5874	α. Μπούγουντ 5/10 (επικευδι)	MΕΝΤΡΑΠΕΡΙΟΝ	72	9218	δ. Μπρουνιμπούτελ 4/2 διά Κλαιπέντα
ΜΑΝΙΑ .	70	2918	α. Σάντρα 5/4 διά Λαττάκιο	MΕΝΤΡΑΠΕΤΙΖΥ	81	9969	ε. Βρέμη 15/4
ΜΑΝΝΑ (δ.)	77	65223	υπό προλαβή	MΕΝΤΡΑΠΕΤΙΖΥ	81	9969	εις Γαλάτοι όπο Σημάντα
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	ε. Παλέρμου 26/3	MΕΝΤΡΑΚΗΣ	75	28082	α. Βρέμητον 25/3
ΜΑΝΤΩ Β.	72	17432	ε. Παλέρμου 9/4 διά Καστέλο	MΕΡΑΚΗΣ	75	1524	ε. Μονρόβια 27/3
ΜΑΝΤΩΝ ΕΙΡΦΥΣ	71	9372	α. Μπούγουντ 4/4 διά Σούδα	MΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'ΤΣ	62	9951	ε. Πασάνιες 27/3
ΜΑΝΟΥΝ ΠΕΝΤΕΛΗΝ	58	9163	ε. Πέραια 5/10 (επικευδι)	MΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	ε. Ακαμπια 30/3
ΜΑΝΟΥΝ ΘΕΡΥΣ	68	18525	ε. Σάντα Φέ 5/4	MΕΡΤΖΑΡΙΟ ΕΜΙΛΙΑ	78	5778	ε. Τέσταντα 14/4
ΜΑΝΟΥΝ ΟΛΥΜΠΙΟΣ	78	17149	δ. Παναμά 2/4	MΕΡΤΖΑΡΙΟ ΛΟΜΒΑΡΔΙΟ	78	5778	ε. Παλέρμο 3/4 (επικευδι)
ΜΑΝΟΥΝ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	77	19678	ε. Αβιρέρος 3/4 διά Καράτοι	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Αύγουστο 8/4 διά Σίντι Κερίρ
ΜΑΝΟΥΝ ΠΑΡΝΙΣ .	81	33500	ε. Χούκ Κούκ 28/3	ΜΕΣ ΑΙΓΛΗ (δ.)	69	17485	α. Σιγκαπούρη 26/3 διά Μπαγκόκ
ΜΑΝΟΥΝ ΠΕΝΤΕΛΗΝ	80	33500	α. Τζέντα 1/4 διά Χιροσίμα	ΜΕΣ ΑΚΤΗ (δ.)	70	17485	δ. Σουέζ 15/4 διά Π. Σουδάν
ΜΑΝΟΥΝ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	α. Σάβρων 8/4 διά Μιτζέ	ΜΕΣ ΑΓΑΝΕΡΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	ε. Νιούκαστλ 16/4
ΜΑΝΟΥΝ ΠΙΝΑΟΣ	74	33147	α. Λ				

ΜΗΛΟΣ Α'ΙΓΑΝΤ	79	10991	ε. Βόλο 1/10		NATAKI	53	3577	εις Κεντρικό όπω 17/9	
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	δ. Μπρούνουποτε 24/2		ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	δ. Σουέζ 5/4	
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	εις Πειραιά 8/1 (άργει)		ΝΑΥΣΙΚΑ Δ.	56	3640	ε. Αιγαίουργο 23/2	
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2985	α. Σιγκαπούρην 9/4 διά Π. Χάρκουρτ		ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584	δ. Π. Σαΐδ 10/10	
ΜΙΑΕΝΑ Α.	45	3401	μεσογειακές μεταφορές		ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	ε. Ρουέν 14/4	
ΜΙΛΑΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	εις Πειραιά (έπισκευές)		ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	δ. Γιβραλτάρ 3/4 διά Χαμπον Ρόδς	
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	δ. Παναμά 13/4		ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δ. Γιβραλτάρ 25/3 διά ΗΠΑ	
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙΤΝΤΕΡ	57	5288	α. Άστρος 26/3		ΝΕΑ ΤΥΧΗ Λ.	78	16478	ε. Πειραιά 27/2 (έπισκευαι)	
MINA	67	12843	α. Αιγαίουργο 16/4 διά Μόντρεαλ		ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Θίναπαν (Ν.Υ.) 13/4	
MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	εις Ν. Ορλεάνη 6/4		ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'	78	33191	ο. Νιουκεστάλ (Άνθρα) 7/4 διά Κορέα	
MINI ΛΑΗΝΤΥ	69	1570	ε. Μπαρμπάντος 8/4		ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	μεταφορές Ρ. Σουκερ - Σουέζ	
MINI ΛΑΪ'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Τριπόλι (Λιβανού) 10/4		ΝΕΙΤ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	1997	ο. Πειραιά 12/4 διά Ράβενο	
MINI ΛΑΚ	69	1595	άργει εις Πειραιά ώπο 26/3		ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	α. Σάρον 10/4 διά Αιγαίπο	
MINI ΛΑΝΖ	69	1569	άργει εις Πειραιά		ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	ο. Χαμπον Ρόδς 8/4 διά Παναμά	
MINI ΛΑΝΤ	70	1592	α. Κίγκοτον 3/1 διά Σαβάνα		ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Τούλαν 9/4	
MINI ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Ν. Ορλεάνη 6/4		ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	ε. Γιουκοχάρια 4/4	
MINI ΛΑΠ	70	1592	ε. Πειραιά 14/1 (έπισκευές)		ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Κεμπλά 14/4	
MINI ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Π. οφ Σιουτ 1/4		ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Αρβέρρος 1/4 διά Ρίο Ίανείρο	
MINI ΛΑΣ	70	1592	ο. Ντεμεράρο 25/3 διά Βενεζουέλα		ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	α. Κακούραβα 26/3 διά Μπαλμπού	
MINI ΛΕΓ'ΜΠΟΡ	71	1563	ε. Ν. Ορλεάνη 26/1		ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	ε. Χάμπον Ρόδς 15/4	
MINI ΛΕΓ'Ν	70	1582	μεσογειακές μεταφορές		ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ε. Πλούμπερ Σάουντ 9/4	
MINI ΛΕΓ'Σ	69	1570	ε. Ν. Ορλεάνη 6/4		ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	ε. Λομπίτο 4/3	
MINI ΛΗΝΤ	70	1592	ε. Βαρκελώνη 9/4		ΝΕΘΕΛΗ	68	24894	δ. Ντόβερ 5/4 διά Ροστόκ	
MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. Ορλεάνη 7/4		ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δ. Σουέζ 16/4 διά Ακομπά	
MINI ΛΗΦ	71	1584	δ. Παναμά 19/3		ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	εις Πειραιά ώπο 28/7 (άργει)	
MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ο. Βαρκελώνη 7/4 διά ΈΛ Τζαζίρ		ΝΗΡΗΣ	77	18080	δ. Σουέζ 15/4	
MINI ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Τέντα 12/4		ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	α. Τζιμπούτι 14/3 διά Κίνα	
MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Φερρό 24/3 διά Βάχραν		ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	παροπλιδένο Ελευσίνο	
MINI ΛΙΝΚ	71	1592	α. Σάν Χουάν 12/3 διά "Αγ. Δομίνικο		ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Βαρελλωνή 3/4 διά Αλεξανδρεία	
MINI ΛΙΝΤΟ	71	1564	προσφρέζ Τότσελι (Αλγερία) 6/3		ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	δ. Σαΐδ 17/12	
MINI ΛΙΦΤ	70	1582	άργει εις Πειραιά ώπο 24/2		ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Βριστ 14/4 διά Βέντοπλες	
MINI ΛΟΟΨΦ	71	1563	ο. Μπαρανκίλα 14/3 διά Π. Αιας		ΝΙΕΝΠΛΙΟΥΡΓΚ	64	4566	α. Ταραγκόνα 16/3 διά Ταμπικό	
MINI ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ο. Τέντα 8/4 διό Γκιζάν		ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Ταμπα 12/4	
MINI ΛΟΥΓΜ	74	1577	ε. Μπαρανκίλα		ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	ε. Βουλων 6/4	
MINI ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	δ. Παναμά 9/4		ΝΙΚΗ	71	9075	δ. Γιβραλτάρ 15/4 διά ΈΛ Τζαζίρ	
MINI ΛΟΥΞ	71	1594	ο. Ράβενα 12/2 διά Τρίπολη		ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	ε. Λισσαβώνα 13/4	
MINI ΛΩ	71	1594	δ. Π. ω Πρίνς 29/3		ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ε. Λισσαβώνα 8/4	
MINI ΛΩΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 11/4		ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(δ.)	65	29721	άργει στόν Πειραιά 7/10
MINTEN	64	4776	δ. Σουέζ 6/4		ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α	68	10239	υπό παραλαβή	
MINΩΣ	75	28082	ε. Χάμπον Ρόδς 6/4		ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	ο. Πειραιά 27/3	
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	ε. Αλεξανδρεία 9/4		ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	α. Σιγκαπούρη 7/4	
ΜΙΡΕΝ	68	4998	ε. Σαβάννα 13/4		ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	μεσογειακές μεταφορές	
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Χιούστον 7/3		ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ	60	9486	ο. Πασαγκουόλα 30/3 διά Συρία	
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛΑ	74	28082	δ. Σκω 9/6 διό Ρίγα		ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	δ. Σουέζ 1/3	
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	έξω ώπο Κουκάπι ώπο 7/4		ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Λάρνακα 29/1 διά Ρωσία	
ΜΙΧΑΗΛΑ (δ.)	65	28313	ο. Ν. Ορλεάνη 7/4		ΝΙΚΟΣ	55	2303	ε. Μπουένα Βεντούρα 10/4	
ΜΙΧΑΗΛΑ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Τέντα 7/4		ΝΙΚΟΣ Ν.	61	10445	ε. Κουβέτη 9/3	
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ (δ.)	71	113522	άργει εις Πειραιά ώπο 9/6		ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	μεσογειακές μεταφορές	
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	68	23067	δ. Σκω 7/4 διό Ρίγα		ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άργει εις Πειραιά ώπο 21/7	
ΜΙΧΑΛΗΣ	72	55204	ο. Ρότερνταν 1/4 διό ΗΠΑ		ΝΙΚΟΣ ΒΑΡΑΙΝΟΠΑΠΑΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Ρινέκα 9/4 διά Θεσσαλονίκη	
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Λευσόδο 10/4 διά Γιβραλτάρ		ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	ε. Μπατόν Ρουζ 19/4	
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ο. Ρότερνταν 5/4 διό Αλγερία		ΝΙΚΟΣ Ι.	69	10445	ε. Κελδρυκ 15/4	
ΜΙΧΑΛΗΣ	59	5384	α. Τραπέζουτα 21/2 διό Πειραιά		ΝΙΚΥ	60	4824	δ. Κωνίπολη 28/3	
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	2993	α. Βίγκο 12/4		ΝΙΜΑΣ Ι.	56	5908	άργει στόν Πειραιά ώπο 12/10	
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Λευσόδο 24/2		ΝΙΜΑΣ ΙΙ.	56	3274	α. Πειραιά 30/3 διά Ιταλία	
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	57	3178	α. Σαρζό 9/10 διό Μη. Αιμπάς		ΝΙΜΠΑΑ.	71	2994	εις Αλεξανδρεία ώπο 28/10	
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Ναύπλιο 2/3		ΝΙΟΒΗ	69	21673	άργει στόν Πειραιά ώπο 6/8/79	
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΑΣ	61	12662	ε. Αμέρρος 12/4		ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ε. Ντάρμπαν 13/4	
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Λούδιον 29/3		ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	εις Π. Σαΐδ ώπο 30/12/79	
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	ε. Λούδιον 29/3		ΝΟΝΙ	68	5430	α. Κολούμπο 15/4 διό Ν. Υόρκη	
ΜΟΜΠΛΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	α. Λούδιον 3/4 διό Μη. Τέρμιναλ		ΝΟΡΟ ΘΟΥΦΑΦΕΝ	65	1236	α. Κωνίπολη 12/2 διό Πειραιά (ΕΠΩΔ.)	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Πλαέριο 6/3		ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	μεσογειακές μεταφορές	
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	λός Αντέλεσ 7/3 διά Ούμπος		ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	άργει εις Πειραιά ώπο 21/7	
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	άργει εις Πειραιά ώπο 6/9		ΝΟΤΗΣ	55	3956	α. Ρινέκα 16/4 διά Κάλαμπαρ	
ΜΟΥΝΤΕΡΕΛΕΙΤΣ	60	9366	α. Γιοκούχα 27/3 διά Λόρδος		ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	εις Νόντη ώπο 3/4/80	
ΜΠΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	77	5509	α. Ητζάχαρ 27/3 διά Λός Αντέλεσ		ΝΟΤΟΣ	61	7351	άργει στον Γαλαξείδι	
ΜΠΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	67	8799	α. Δαρδανέλια 7/4 διά Μουδανία		ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	α. Αϊμπούργο 9/4	
ΜΠΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	66	8937	α. Π. ντε Μπούκ 7/4 διά Τουλόν		ΝΤΑΝΑ ΣΗ (δ.)	63	34617	α. Μεσσίνα 15/2 διό ΈΛ Τζαζίρ	
ΜΠΑΝΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	65	1599	εις Λας Πόλις ώπο 20/12		ΝΤΑΝΙΕΛ	66	27074	α. Κωνίπολη 12/2 διό Σιγκαπούρη	
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	α. Πειραιά 25/3 διά Λιβύη		ΝΤΑΝΙΕΛΙΑ	59	12299	υπό παραλαβή	
ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΥΟΥ	57	5452	ε. Πειραιά 6/4		ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	67	3868	ε. Μελίτη 8/4	
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	δ. Κονιλόπολη 7/4 διά Κίνα		ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙΤΝΤΕΡ	61	13054	ε. Μπιλιάντα 27/3 διά Σαντάντερ	
ΜΠΕΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	δ. Δαρδανέλια 7/4 διά Μουδανία		ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	ε. Αϊμπέρρα 17/4	
ΜΠΕΑ ΣΤΑΡ	56	4884	α. Π. ντε Μπούκ 7/4 διά Τουλόν		ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	α. Βαλέντινα 18/3	
ΜΠΕΛΣΑΚΑ'Υ'	57	7974	εις Λας Πόλις ώπο 20/12		ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	α. Παλέρμο 16/4 διά Γκάμπις	
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Βενετία 7/4 διά Κορίνθιο		ΝΤΑΦΦΟΝΤΙ Β. (δ.)	61	22256	ε. Φιλοδέλφεια 11/4	
ΜΠΙΑ	75	7246	άργει στόν Πειραιά		ΝΤΑΝΙΑ	60	7178	δ. Κωνίπολη 12/4 διό Όδησσο	
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΝΒ	60	8573	α. Χιούστον 29/3		ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Καζαμπλάνα 12/3 διά ΗΠΑ	
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΙΓ'	63	9657	άργει εις Ελευσίνα		ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΡΚ.	77	15320	α. Ν. Ορλεάνη 10/4	
ΜΠΛΟΥ ΣΗΗ	58	3778	α. Σέρτε 9/4 διά Ραβένο		ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝΗ	77	15320	α. Λαγός 12/4 διά Π. Ρίκο	
ΜΠΝΟΝΤΑΣΑ	68	16005	α. Αύγουστον 1/4		ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Λαγός 30/3 διά Π. Νουάρ	
ΜΠΟΣ ΤΡΕΙΤΝΤΕΡ	72	3621	α. Μομπάδο 8/4		ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Χιούστον 6/4	
ΜΠΟΥΖΗ ΣΚΑ'Υ'	64	35082	δ. Γιβραλτάρ 16/4 διά Ιωνίχαν		ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΤΟΡ	63	7700	α. Π. Ελίζαρπεθ 29/3 διά Ιονίαν	
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	α. Λός Αντέλεσ 12/4 διά Γιοκόχαμα		ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Σέτε 22/2	
ΜΥΚΛΑΗ II	77	16267	δ. Παναμά 10/4		ΝΤΕΛΦΙ ΡΗΦΕΡ.	72	9710	ε. Σιγκαπούρη 13/3	
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Κουβέτη 14/3		ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Αϊμπέρρα 27/3 διά Αγ. Διονύσιο	
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	ε. Ν. Υόρκη 14/4		ΝΤΗΦΑΙΤΑΝΤ	60	19988	α. Λός Αντέλεσ 18/3 διά Τόκιο	
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	δ. Παναμά 12/4 διά Καναδά		ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	υπό παραλαβή	
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	δ. Μπρούνουπτερού 8/3 διά Κάλινγκραντ		ΝΤΟΝ				

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	11120	α. Ριό Ιανέρο 2/4		ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34446	α. Ράς Σουκείρ 12/1
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	65	10842	α. Νταμάρ 10/3		ΠΕΛΟΨ	55	7737	α. Π. Σαΐδ 16/4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές		ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	ε. Αριβόρυρο 10/4
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Πειραιά 12/4		ΠΕΝΤΕΑΝ (μ.)	72	57802	δ. Κωνίπολη 10/3
ΟΓΑ Κ.	66	3024	α. Πειραιά 6/4		ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	όργει στόν Πειραιά 8/7
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ	63	10617	α. Θεούτο 7/4 διά Λάγος		ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Μητρόπολη 14/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	α. Αιθέρροα 16/4 διά Φλώινη		ΠΕΡΙΚΑΗΣ	60	6134	όργει στόν Πειραιά 18/9
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Μπρεμερχάρεν 15/4 διά Διέπη		ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	δ. Παναμά 10/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	58	5271	ε. Βόλο 31/3 διά Χαλκίδα		ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Σιγκαπούρη 28/3 διά Λός Αντζέλες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	παροπλισμένο Έλευσινα		ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ'	71	9623	ε. Αλεξανδρεία 13/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	δ. Σουέζ 11/4		ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	ε. Αλεξανδρεία 2/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΡΑΜΣ	69	15688	ε. Λιβύρον 13/4		ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	ε. Χιούστον 13/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΙΓΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	α. Σούλοι Βοέ 24/3 διά Μπωμόντ		ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	19730	όργει στόν Πειραιά από 8/2/81
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Πουλώ Μπούκοι 5/4		ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Αυτού Ντραπ 28/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	δ. Σουέζ 12/4 διά Περσικό		ΠΕΤΡΑΔΙ	72	9350	ε. Βρέη 15/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Τένετα 3/4		ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	ε. Πειραιά 22/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	μεσογειακές μεταφορές		ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	η παροπλή Τζέντας εἰς Τένετα (αποθήκη)
ΟΛΥΜΠΩΣ	64	9754	ε. Ντιρόμπαν 7/4		ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	δ. Γιβραλτάρ 16/4
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	δ. Γιβραλτάρ 7/4		ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	ε. Πειραιά 25/3
ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	εἰς Πειραιά όπω 6/3/78		ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Τένετα 12/4
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές		ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Ράς Τανούρα 9/4
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	δ. Γιβραλτάρ 26/3 διά Π. Χάρκουρτ		ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 3/4
ΟΡΑΤΙΟΝ	63	14959	α. Αγυούστα 8/4 διά Ντιρόμπαν		ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	μεταφορές Τένετας
ΟΡΑΤΙΟΝ	65	3034	α. Βαλένθια 14/4 διά Λάς Πάλμας		ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	α. Τένετα 3/2 διά Πειραιά
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Γλάρκυτης 11/4		ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	α. Πντέ Μπούν 14/4 διά Πειραιά
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	δ. Κονίπολη 11/4		ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 31/3
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	εἰς Παλέρμο 1/12 (έπισκευα)		ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Λιοσιάβωνα 13/4
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΛΟΥ	79	14884	α. Καράτια 18/3 διά Κοστιν		ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Λιοσιάβωνα 20/3 διά Πειραιών
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	58	8808	ε. Μπαντάρ Αμπάς 1/4		ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	δ. Κωνίπολη 19/2
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Ταύλα 16/4		ΠΕΤΡΟΜΑΡΑΛΑ'Τ	57	8776	ε. Ρότερνταμ 17/4
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΓΝΤΖΕΡ	72	14675	δ. Γιβραλτάρ 13/4		ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	ε. Τάμπα 3/4
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	ε. Τοκι ο 4/4		ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Ντιράμη 6/4
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	66	11153	ε. Π. Ελίζαμπεθ 14/4		ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	α. Αιθέρροα 9/3 διά Λάγος
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	ε. Κωνίπολη 26/3		ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Λά Ρομάνα 31/3
ΟΥΑΙΤΡ ΡΟΟΥΖ	60	7504	δ. Παναμά 22/3		ΠΗΝΕΑΣ	69	10016	όργει στην 'Ιτεά όπω 16/10/79
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές		ΠΗΝΙΟ (δ.)	71	109650	όργει στον 'Αστακό όπω 30/1
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές		ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	α. Λιοσιάβωνα 25/3
ΟΥΝΤΣΤΟΝ	70	15579	ε. Κοατάδακόδας 17/2		ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	ε. Πειραιά 22/1
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΑΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Μπιλόπον 7/4		ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	δ. Κωνίπολη 27/1 διά Ελλάδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	όργει στό 'Αλιβέρι		ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	δ. Ντιόβερ 13/4
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Γιβραλτάρ 13/4		ΠΙΕΡΟΣ	63	1702	ε. Κωνίπολη 4/4
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	ε. Γκρέτη Μπιτερ Λείκ 10/3		ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	δ. Παναμά 9/4
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΑΣ	59	10363	ε. Βίλα Κοντοπούσον 11/4		ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	δ. Π. Σαΐδ 5/4
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Π. Ελίζαμπεθ 8/4		ΠΙΝΔΑΣ (μ.)	64	37792	ο. Σιγκαπούρη 19/2
ΠΑΓΑΣΤΗΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	9736	δ. Σούλι 12/4		ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Σουάμπα 19/3 διά Σιγκαπούρη
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δ. Κωνίπολη 25/3		ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ε. Λομπίτο 15/10
ΠΑΙΓΑΛΟΥ	70	2605	ε. Λιοσιάβωνα 22/2		ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	ο. Τουμπάρος 7/3
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	ε. Πέραμα 14/4 (έπισκευα)		ΠΛΑΤΡΕΣ (δ.)	69	93547	ε. Ρότερνταμ 17/4 διά Περσικό
ΠΑΑΜ Β. (δ.)	58	21489	α. Σπέτζα 10/4 διά Αγυούστα		ΠΛΕΙΑΣ	64	6341	ε. 'Αλεξανδρεία 23/2
ΠΑΑΜ ΤΡΕΤ'ΙΝΤΕΡ	63	5149	ε. Βουβάλη 31/3		ΠΛΟΤΙΝΟΣ	65	10679	όργει στό 'Αργοστόλι όπω 23/12
ΠΑΑΜΕΑ	60	10778	α. Ρούριο 14/4 διά Ιταλία		ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	ε. Καρίμα 29/3
ΠΑΑΜΙΣ	58	7695	α. Κατανία 6/4 διά Γκέντι		ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	ο. Βρέη 7/4 διά 'Αγ. Λαυρέντη
ΠΑΑΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	ε. Ράς Τανούρα 7/4		ΠΟΛΑΝΑ	60	8414	ε. Μπερά 25/2
ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	α. Λιοσιάβωνα 19/3 διά Ν. Όρλεανη		ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Ριταρντς Μπαή 7/4
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δ. Μπρουσαμπούτελ 25/1		ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	όργει στόν Πειραιά όπω 17/12
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ε. Σιγκαπούρη 4/4		ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	α. Λάς Πάλμας 6/4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΟΥΣΑ	63	10318	δ. Κωνίπολη 1/4		ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	όργει στό Πειραιά 15/4/75
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΟΥ	56	10523	όργει εἰς Πειραιά 17/10		ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	δ. Θεραντα 'Αιλ. 9/4
ΠΑΝΑΓΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	70	11525	α. Πειραιά 11/4 διά Κούβα		ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Θεραντα 'Αιλ. 9/4
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	α. Λάς Πάλμας 6/4		ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	δ. Κωνίπολη 7/4		ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Μπελγιχάρη 13/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Χουέλβα 17/3 διά Ρ. Λανουφ		ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	ε. Πειραιά 5/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ε. 'Αλεξανδρεία 10/4 διά Ελλάδα		ΠΟΠΗ Π.	61	11002	παροπλισμένο στήν 'Ελευσινα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΥΑΛΑΣ	58	8764	όργει στόν Πειραιά όπω 30/7		ΠΟΡΟΣ	81	13800	α. Ριό Ιανέρο 3/4 διά Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Ρουέν 10/3 διά Καζαμπλάνκα		ΠΟΡΟΣ Α'ΓΛΑΝΤ	81	10990	α. Καντί 2/2 διά Ελ. Γκουαράς
ΠΑΝΔΑΡΑ	61	10873	α. Σουδάρη 18/3		ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ	70	3992	α. Βερμουδάδη 14/4 διά Ν. Σκότια
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Ντιώρτους 4/4		ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ε. Θέσσαλη 13/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	όργει στό 'Αργοστόλι όπω 23/12		ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	ε. Σιγκαπούρη 5/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	στην 'Αλεξανδρεία 8/2		ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	υπό παραλαβή
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙΤ'Μ (δ.)	64	33642	ε. Βομβάρη 27/3		ΠΟΣΕΙΔΩΝ	61	9404	α. Τένετα 5/4 διά Π. Σουδάν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	ε. Αδελαΐδα 7/4		ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	58	11048	α. Πειραιά 12/3 διά Χαλκίδα
ΠΑΝΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	μεσογειακές μεταφορές		ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	α. Ήτεζάι 9/3 διά Νηπούτομπα
ΠΑΠΑΓΙΩΤΗΣ	73	16640	α. 'Αιβέρροα 10/4 διά Κόμαρη		ΠΟΡΜΗΟΥΣ	66	22593	δ. Π. Σαΐδ 17/2 διά Μεσόγειο
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	δ. Γιβραλτάρ 25/2		ΠΟΡΜΗΟΥΣ	59	9633	όργει στόν Αστακό
ΠΑΡΑΛΟΣ (δ.)	64	30735	ε. Αιβέρροα 7/4		ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	α. Παναμά 6/4
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	ε. Δασάρη 5/3		ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΙ (δ.)	74	124724	όργει στόν Πειραιό όπω 18/4/81
ΠΑΡΓΑ	59	10065	όργει στό Πειραιά 9/4		ΠΡΟΣΩ	68	34640	α. Βαλτιώρη 9/4 διά Σουηδία
ΠΑΡΓΑΣ ΣΤΑΡ	65	1982	ε. Πειραιά 7/2		ΠΡΟΤΕΥΣ	68	37419	ε. Μανούτο 28/3
ΠΑΡΘΕΝΟΝ	56	1990	α. Νταμάρ 3/4		ΠΡΟΤΟΚΑΗΤΟΣ	62	9229	ε. Αύγυντο 2/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	62	9455	δ. Κωνίπολη 9/4		ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	δ. Ντιόβερ 19/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	α. Ν. Όρλεανη 28/3		ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Γένιπο 5/4
ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	ε. Α. Τενέριφ 27/3		ΠΥΓΙΑ	72	10351	α. Τέλετα 17/3 διά Β. Κορέα
ΠΑΡΟΣ	65	8883	δ. Βατιώρη 27/3		ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Ελλονήρες 8/2
ΠΑΡΟΥΘ	69	1999	ε. Βατιώρη 9/4		ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Τοκί υπό συμπλήρωση
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	όργει στό Πειραιά όπω 4/6/78		ΠΥΡΩΡ Β. (δ.)	57	12875	ε. Ταραγκόνα 30/3
ΠΑΣΙΩΝΙΚ (δ.)	65	38116	ε. Αιβέρροα 10/4 διά Κόμαρη		ΠΥΡΩΡ Β. (δ.)	70	14609	δ. Σκώ 2/4 διά Χαλιπέντα
ΠΑΣΙΩΝΙΚ ΟΣΕΑΝ	67	10771	δ. Πειραιά 13/4		ΡΕΑ .	71	9025	α. Λάς Αντζέλες 1/4
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	στό Πέραμα όπω 10/4 (έπισκευα)		ΡΕΑ .	66	4275	δ. Γιβραλτάρ 13/4
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Μπιλόπον 31/3 διά Ντουμπάι		ΡΕΑ .	61	4152	ε. Ντέριμπατ 14/4
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ε. Δρέπανο 24/2		ΡΕΑ . ΖΗ.	69	2995</	

ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	ο. Τζένα 25/3 διά Ινδία	ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙΓ'	69	9305	δ. Γιβραλτάρ 10/4 διά Σφράζ
ΡΟΔΟΣ	55	3370	δ. Γιβραλτάρ 29/3 διά Βαχράν	ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	στον Πειραιά 2/3 (όργει)
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	ο. Κολουμπία Ρίβερ 8/4 διά Αιγαίου πο	ΣΙΑΒΕΡΣΑΡΚ	58	7686	ε. Αμέριστο 16/4
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	ο. Σιγκαπούρη 10/4 διά Σεμάραγκ	ΣΙΜΠΥΛΑ	65	1409	ε. Σεπτ. 10/3 διά "Ανναμπά
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ο. Πουλουμάται 6/4	ΣΙΝΤΑ	59	2870	δ. Κωνιπόλη 11/4 διά Κωνιπόλις
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ο. Λος "Αντζελες 26/2 διά Σανκάπ	ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Ν. Ορλέανη 10/4
ΡΟΛΑΝ	73	38611	ο. Παραγάνουα 8/4 διά Ριάνα	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ο. Λεπρεσο 14/4 διά Λαττάκιο
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	7709	δ. Νιουτάι 16/4	ΣΙΦΝΟΣ Α'ΙΓΑΝΤ	81	10990	υπο ποραλάβη
PONTIAN KARRIΕR	69	2997	δ. Μπρουνούμποτελ 4/4 διά Ρίγα	ΣΙΚΑΠΟΥΙΝΤ	70	9077	δ. Γιβραλτάρ 24/3 διά "Ανναμπά
PONTIAN ΣΚΑΥ'	69	2995	δ. Σουεζ 12/4	ΣΙΚΑΠΛΕ'ΙΚ	53	3899	μηνιν στην Χαλκίδα από 26/5 7/9
PONTIAN ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	υπο παραλάβη	ΣΙΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	ε. "Αντεν 30/3
PΟΝΤΟΣΙ	62	9443	ο. Έιλατ 23/3 διά Ραγκούν	ΣΙΚΑΠΜΠΡΗΣ	71	9085	ε. Λιγος 26/3
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	ε. Ν. Ορλέανη 30/3	ΣΙΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	ε. "Ορεντίσταντ 26/3
ΡΟΥΑΓΙΑ ΣΗ	68	4207	ο. Αιμέροια 15/4 διά Γιβραλτάρ	ΣΙΚΑΥ'ΦΡΟΣΤ	63	1280	ε. Άγος 18/3
ΡΟΥΑΓΙΑ ΣΚΑΥ'	69	4121	ο. Νιώρωμα 10/4 διά Τέντα	ΣΙΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	υργι στον Πειραιά 16/9
ΡΟΥΑΓΙΑ ΣΤΑΡ	64	4464	δ. Γιβραλτάρ 10/4 διά λόρ Πολέμας	ΣΙΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Ν. Ορλέανη 24/3
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	ο. Θελέλοσον 6/4 διά "Εμπιτζέρυκ	ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	ε. Μητρόπη 13/4
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	εις Τζένα 173 (ΕΠΩΛ ΔΙΑΛΥΣΗ)	ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	μηνινής με τοφέρες
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ο. Αλεξανδρεια 12/4 διά Τομπρούκ	ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ	58	4414	μηνινής με τοφέρες
ΣΑΙΤΑΣ ΖΡΕΙΝΤΕΡ	64	7606	ο. Μπαχρέν 29/3	ΣΙΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Καλοκαΐτη Ρήγη 26/3
SAINT ANTONY (δ.)	68	53160	ε. Ανακόρτες 10/4	ΣΙΚΥΠΤΡΩΝ	70	21777	ε. Ν. Καραϊσκά 11/4
SAINT ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	ε. Μαντράς 10/12	ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΕΡΣ	57	1094	ε. Βούβλη 15/2 (έπικευνες)
SAINT ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	ε. Γενοβή 13/4	ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	ε. Βούβλη 15/2
SAINT ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	εις Βορμάν ώπο 2/18	ΣΙΚΥΡΩΝ	64	17487	ε. Π. Χεντλαντ 13/4
SAINT ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	στο Πειραιά ώπο 14/4 (έπικευνες)	ΣΙΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ε. Αλεξανδρεια 8/12
SAINT TZON	71	9767	ε. Σαβάνων 29/3	ΣΙΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Π. Σαδ 11/4
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	ε. Κολόπιο 12/4	ΣΙΒΕΡΕΤΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Αλεξανδρεια 12/4
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	ε. Βιτόρια 26/3	ΣΙΜΚΟΛ Σ (δ.)	67	2439	ε. Τέσσατ 11/4
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	υργι στον Πειραιά ώπο 20/8	ΣΙΝΙΝΤ	68	11659	δ. Σουεζ 11/4
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ο. Μελτά 21/3 διά Τριπόλη	ΣΙΟΝΑΝ	63	5404	ο. Αμβούργο 6/4
ΣΑΜΜΕΡ ΑΙΓΑΙΤ	71	4995	ε. Βριλι 24/3	ΣΙΟΝΑΝ ΑΕΙΓ'Κ (δ.)	61	20433	ο. Αιβεριουλ 13/4 διά Λόντς "Εντ
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	δ. Γιβραλτάρ 10/4 διά Παλέρμου	ΣΙΟΥΕΡΤΕ	63	4803	δ. Κωνιπόλη 3/4
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	ο. Μοντεβίδεο 13/4	ΣΙΟΖΑΝΑ	68	7701	ο. Πενάχ 15/4 διά Μη. "Αυρες
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	ο. Κιλα 19/4	ΣΙΟΥΓ'ΝΤ ΣΑΡΠΑΖ	56	10271	ε. Ειβονάρουθ 12/4
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013	ε. Όσκαροριαν 4/4	ΣΙΟΖΑ Κ	58	10635	ε. Βουβάν 30/3
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ε. Λ. Δουίς ντη Ρόν	ΣΙΟΝΙΟΝ	68	13894	ε. Χοχ Κόκγ 13/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ε. Ρότερντον 17/4	ΣΙΩΦΙΑ	53	2605	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΥ'	71	6189	ε. Αιμέροια 11/3 διά Γουόρρι	ΣΙΩΦΙΑ Κ.	71	15696	δ. Κωνιπόλη 1/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Λάγος 2/4 διά Αυτιζάν	ΣΙΩΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Λάγος 12/4
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ε. Γιβραλτάρ 16/4	ΣΙΩΦΙΑ Μ.	77	16432	ε. Πενάγκ 14/4
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	δ. Μπρουνομποτελ 5/3 διά Κουβά	ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	ε. Βρότη 1054
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ε. Κωνιπόλη 12/4	ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	υργι στον Πειραιά ώπο 14/11
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	υργι στον Αστράκ ώπο 5/3	ΣΠΕΤΣΑΣΙ (δ.)	58	11492	υργι στον Πειραιά ώπο 23/12
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ο. Κουβέσι 6/4 διά Βορμάν	ΣΠΕΤΣΕΣ Α'ΙΓΑΝΤ	70	8174	ο. Αρχρους 30/3 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	ε. Θεσσαλονίκη 27/3	ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	ο. Λινόκαρδ 6/4
ΣΑΜΠΙΛΑΣ (δ.)	65	2916	ο. Τζένα 10/3	ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ο. Αιβούργο 25/3 διά Τουρκία
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	ο. Αιμέροια 2/4 διά "Αγ. Δομίνικο	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Σ. Δορντίζ (Άργ.) 10/4
ΣΑΜΠΛΑ (δ.)	57	13247	δ. Δάρδανελη 11/4	ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	ο. Βανκούβερ 14/3
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ο. Κοκουρά 30/3 διά Παναρά	ΣΠΥΡΟΣ Γ.	63	10736	δ. Κωνιπόλη 21/3 διά "Οδησσό
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	ε. Χιουστον 6/4	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	δ. Κωνιπόλη 20/1/81
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΙΩΝΗΡ	72	11505	ε. Θεσσαλονίκη 27/3	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	ο. Αιβούργο 25/3 διά Τουρκία
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	ε. Πικοχάρια 1/4	ΣΤΑΚΟΚΟ	50	3135	ε. Σ. Δορντίζ (Άργ.) 10/4
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Σαδέμπο 3/1	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Κωνιπόλη 21/3 διά "Οδησσό
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	δ. Σουεζ 14/4	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δ. Κωνιπόλη 20/1 διά Πότι
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	στόλ Πειραιά ώπο 27/10	ΣΤΑΜΥ	72	30135	ε. Κομι Μπαί 14/4
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	ο. Σιγκαπούρη 27/3 διά Λάγος	ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	υργι στον Πειραιά ώπο 18/3/75
ΣΑΝ ΤΖΟΝ ΜΠΑΙ'	67	10329	ο. Τζένα 12/4 διά Κοντίζ	ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΟΤΖ	74	11452	ε. Τόκιο 3/4	ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	υργι στην Λευκάδα
ΣΑΝ ΤΖΟΤΖ	61	11034	ο. Χαβρή 8/4 διά Κοντίζ	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ε. "Αλεξανδρεια 1/4
ΣΑΝ ΤΖΟΤΖ	71	9084	ε. Τόκιο 3/4	ΣΤΑΡ ΓΚΕΤ'ΖΕΡ	68	16611	ε. Νόντι 15/4
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	ο. Χαβρή 8/4 διά Ρίγα	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	ε. Σαβάνη 12/4 διά Μπρουνοβίκ
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	δ. Σουεζ 12/4	ΣΤΑΡ ΚΑΠΟΝΟΥΣ	77	19886	ε. Γλαύτοντ 30/3
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	ε. Σουεζ 2/4	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Ντουνεντίν 11/4 διά Νιούκρατο
ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	δ. Γιβραλτάρ 6/4 διά ΗΠΑ	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Βανκούβερ 12/4
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	ε. Καρθαγένην 2/4	ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ'	61	13184	ε. Χιουστον 24/3
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ	70	2653	ε. Μόντρεαλ 15/4	ΣΤΑΡ ΑΟΥΖΟΝ.	69	19024	ο. Λός Αντζελες 10/4 διά Λονδίνο
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ.	75	1999	ε. Τσαγκουράδας 13/4 διά Μόντρεαλ	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ο. Λόρεχεν Σίτι 8/4
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ο. Αλεξανδρεια 14/3	ΣΤΑΡ ΠΡΑΪΤ'	62	15649	ο. Κομι Μπαί 14/4
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	υργι στον Πειραιά ώπο 18/3/75
ΣΑΝΤΟ ΠΑΙΩΝΗΡ	78	9773	ε. Ρότερντον 2/4 διά Ροστόκ	ΣΤΑΡ ΣΠ.	62	4357	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ο. Βαλτιμόρη 5/4 διά Λάγος	ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	υργι στην Λευκάδα
ΣΑΝΤΟΣ	58	9017	δ. Σουεζ 13/4	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	ο. Κουβέλη 11/3 διά Κουπαρ
ΣΑΣΣΕΣΟΡ	61	8198	ε. Φιλαδέλφεια 4/4	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	ε. Πάρτερντο 14/4
ΣΑΥΟΥΓΟΥΝΤ	58	11946	ο. Μπραμπόντος 5/4	ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ Ζ.	69	16789	ε. Πειραιά 12/3
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	63	15981	υργι στο Αντίκαρπο	ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ Κ.	52	2445	ε. Γιβραλτάρ 23/1 διά Νικάρ
ΣΑΠΙΦΟ	72	16402	ο. Βόλιο 28/3	ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.)	68	103178	ε. Ντουμπάι 14/3
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	δ. Κωνιπόλη 19/3	ΣΤΕΛΛΑ	69	2	υπο παραλάβη
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. Ρότερντον 17/4	ΣΤΕΛΛΑΙΤΣΑ	57	8898	δ. Κωνιπόλη 13/3 διά Βάρνα
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	ε. Αλγκεθίρας 5/3	ΣΤΕΝΙΕΣ	55	8021	ε. Θεούτα 9/4
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	δ. Γιβραλτάρ 13/4 διά Ελ Τζασάρι	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	59	6678	ε. Πειραιά 25/3 (όργει)
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	ε. Πειραιά 2/4 διά Χαλκίδα	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ο. Ήποτε Λόντον 18/3 διά Σιγκαπούρη
ΣΑΥΝΟΡΝΙΑ	71	8894	ο. Πάνομπο 7/4	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Αμέριστο 15/4
ΣΕΛΕΑΣ	63	10947	ε. Λάρνακα 23/3 διά Χιουστον	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	81	30650	μεταναστεύθη -ΒΗΗΗΣ-
ΣΕΛΕΣΤΙΑΔΑ	62	6172	ο. Αιμέροια 17/4 διά Λάγος	ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	73	3700	ε. Τζέντα 15/4
ΣΕΜΕΛΑΗ	63	10076	δ. Γιβραλτάρ 13/4 διά Ελ Τζασάρι	ΣΤΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	65	7606	υργι στην Μπράσα ώπο 29/4/81
ΣΕΜΕΙΡΑ	65	11928	ε. Κωνιπόλη 26/2	ΣΤΡΟΝΤΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818	ε. Πειραιά 11/4
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ο. Κιότζα 9/4	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	στόλ Πειραιά ώπο 25/12 (όργει)
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	δ. Κωνιπόλη 19/3 διά Τουάψ	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135	ο. Ν. Υόρκη 5/4
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	δ. Παναύλιο 12/3	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	ο. Γκάβεστον 20/3
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	77	71438	ο. Πειραιά 18/3	ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.	62	11034	ο. Ντώρμπαι 14/4
ΣΕΡΦΙΟΣ	67	12228	ο. Μοντεβίδεο 15/4	ΣΤΥΛΙΑΣ	61	16417	ε. Γιουροπόρτ 17/4
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	ο. Ν. Ορλέανη 3/4	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ε. Λάγος 1/4	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	ο. Σιγκαπούρη 5/4 διά Αμέριστο
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡ	60	7746	υργι στην Λευκάδα	ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	δ. Κωνιπόλη 11/4
ΣΗ ΕΠΑΛΟΡΕΡ	59	9165	ε. Μαπούτο 4/4	ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	υργι στην Λευκάδα ώπο 20/2
ΣΗ ΑΟΡΝΤ.	70	9793	ε. Λαυρίτο 5/3	ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	υργι στην Λευκάδα ώπο 18/2
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	δ. Σουεζ 2/4 διά Κίνα	ΣΥΡΑ	77	16380	ο. Γκληούκ 7/4 διά Αιθιοπία
ΣΗ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	59	10075	ο. Τάμπα 8/4 διά Βαρκελώνη	ΣΥΡΙΑ	77	5724	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	δ. Κωνιπόλη 26/2	ΣΥΡΟΣ	64	5237	ε. Τέρνα 9/4
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΑΕΡ	64	1906	ο. Κιότζα 9/4	ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	υργι στη Γαλαξείδι
ΣΗ ΤΑΓΓΚΕΡ	71	13631	δ. Κωνιπόλη 19/3 διά Τουάψ	ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	ο. Αρχρους 5/4
ΣΗ ΤΑΙ'ΝΤ	71	9810	δ. Παναύλιο 12/3	ΣΩΤΗΡΗΣ	62	21099	δ. Σκω 7/4
ΣΗΓΚΑΛ	65	9572	ο. Ν. Ορλέανη 5/4	ΣΙΑΒΕΡΑ	70	5480	ο. Αμέριστο 9/4 διά Ρωσία
ΣΗΓΟΥΟ'ΝΤ	57	2926	δ. Κιότζα 9/4	ΣΙΛΕΡΑ	60	10631	ο. Κωνιπόλη 2/3 διά Σφράζ
ΣΗΝΙΚ (μ.)</							

ΤΑΡΑ	61	3943	μετωνομάσθη «MISHA S. AMITY»		ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	α. Ν. Όρλεαν 14/4
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές	α. "Αγ. Φραγκό 10/4	ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	δ. Κωνσταντίνος	ε. Μπιζέρια 6/4	ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	ε. Αμπτζάν 25/3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	δ. Κωνσταντίνος		ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Παναμά 11/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕΤ'ΙΝ	73	19420	δ. Κωνσταντίνος		ΦΑΙΡΤΟΥΓ'ΙΝΤ	64	16299	ο. Φιλαδέλφεια 25/3 διά Βόλο
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	δ. Κωνσταντίνος		ΦΑΙΚΟΝ	78	13889	α. Συγκαπούρη 12/4
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	δ. Σιγκαπούρη 12/4 διά Κόμπη		ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	60	13789	δ. Σουεζ 20/3 (ΔΙΑΥΓΣΗ)
ΤΑΣΙΑ	62	14150	δ. Κωνσταντίνος 1/4 διά Κωνσταντίνος		ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΓΓΒΟΡΥ	77	9477	α. Σάντος 13/3 διά Λάγος
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	δ. Κωνσταντίνος 30/3 διά Αλγερία		ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΝΤΖΕΛ	63	9856	α. Αιγύπτιο 29/3 διά Ταρτούς
ΤΑΤΑΙ'	65	1911	δ. Κωνσταντίνος 28/3 διά Δαττακίο		ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	α. Βιρκελώνη 14/4
ΤΑΤΑΙ' ΚΟΥΗΝ	66	1677	δ. Γιβραλτάρ 27/3		ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΡΡΟΟΥ	66	10046	α. Αιγύπτιο 10/3 διά Τριπολή
ΤΑΤΑΙ' ΣΗ.	67	1926	ε. Αλεξανδρεία 13/4		ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10116	ε. Νουακότ 11/3
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	ε. Χαμπτόν Ρόδς 2/4		ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890	ε. Τζίνα 1/4
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	δ. Γιβραλτάρ 11/4 διά ΗΠΑ		ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	ε. Π. Σαιδ 13/4
ΤΑΤΙΝΑ (δ.).	76	47344	ε. Γιουροπόρτ 13/4		ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Ρουέζ 10/4
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Κωνσταντίνος 8/4 διά Αυγούστου		ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνί από 30/5/77
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	ε. Τζέντα 6/4		ΦΑΝΤΑΣΙΑ Λ. (δ.)	74	23123	α. Μοντρέαλ 28/2
ΤΕΛΑΜΩΝ	62	4856	οργεί στην Χαλκίδα		ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	ε. Κωνιπολή 29/3
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	δ. Κωνσταντίνος 11/4 διά Πειραιά		ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Αιγύπτιο 31/3 διά Πειραιά
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	ε. Ν. Όρλεαν 6/4 διά Ελλάδα		ΦΕΙΟΙΔΗΣ	50	5317	οργεί στον Πειραιά από 10/6/78
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	δ. Σκω 2/4		ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Αιγύπτιο 7/4 διά Βαττιπόρη
ΤΖΑΝΕ ΜΠΑΙΓ'	72	9081	δ. Παναμά 1/4		ΦΙΛΙΚΟΝ Δ. (δ.)	76	41330	δ. Σηνή 6/4
ΤΖΕΙ'ΙΝΤ	74	8915	δ. Βρέμη 8/4 διά Τριπολή		ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ε. Σιγκαπούρη 2/4
ΤΖΕΙ'ΙΝΤ II	80	9100	α. Αιγύπτιο 26/2 διά Μιζουράτα		ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ε. Θεοπαλαική 30/3
ΤΖΕΙ'ΙΝΤ III	80	9100	α. Πειραιά 10/2		ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	οργεί εις Πειραιά 22/9
ΤΖΕΛΑ	62	9571	δ. Μπρουνόντεπ 15/3 διά Π. Χάρκορπ		ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΑΥΓΕΡΗ	59	7801	α. Αιγύπτιο 8/4
ΤΖΕΛΑΠΙ	67	9173	ε. Καράτσι 6/4		ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	δ. Π. Σαιδ 10/4
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Αλεξανδρεία 17/4		ΦΙΛΩΝ	80	11730	ε. Ήση Λόντον 14/4
ΤΖΕΝΗ Σ	67	9171	ε. Ν. Όρλεαν 17/3		ΦΙΦΟΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. Λός Αντζέλες 21/3
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ε. Καζαμπλάνκα 3/4		ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΓΙΑΛΑΜΣ	62	19974	ε. Π. Σαιδ 11/4
ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ	68	3783	δ. Κωνιπολή 5/4		ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	υπό παραλαβή
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Κωνιπολή 8/3		ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΛΑΤΕΡ	56	13408	ε. Αλεξανδρεία 8/4
ΤΖΙΝΙ	61	11125	ε. Βενετία 2/3		ΦΛΑΓΚ ΤΡΙΝΤΕΡ	72	7201	ε. Σηνή 13/4
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	δ. Φιλαδέλφεια 3/4 διά Αλικάντε		ΦΛΑΜΙΝΓΚΟ	63	4647	δ. Παναμά 6/3 διά Λάγος
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ II	68	16258	α. Βερμούδες 12/4 διά Φιλαδέλφεια		ΦΛΟΙΟΣΒΟΣ	71	19747	δ. Κωνιπολή 2/3
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α.δ.ος Αντζέλες 28/3		ΦΛΟΡΥ	58	2874	οργεί στην Γκάντια από 9/8/79
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	ε. Ντάρ έως Σάλμη 16/3		ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Λάγος 9/4 διά Κάλαμπαρ
ΤΖΟΥΓΙΑ Δ	68	14569	δ. Σουεζ 15/4 διά Τοταγκόγκ		ΦΛΩΡΑ Κ.	60	9685	δ. Παναμά 10/4
ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	δ. Ρότερντον 25/3		ΦΛΩΡΑ Ρ.	73	17519	α. Μπάχια Μπλάνκα 1/4 διά Γκουάν
ΤΖΩΝ ΑΔΕΑΚΗΣ	77	16278	ε. Σάν Λορέντζο (Άργυρη) 12/4		ΦΛΩΡΟΣ	60	5044	α. Λός Πάλμας 10/4
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	δ. Βαλαρό 3/4 διά Τζέντα		ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	α. Κ. Τάουν 12/4 διά Ντουάλα
ΤΖΩΝ Κ	78	15364	α. Μπλήποντ 14/4		ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	οργεί εις Πειραιά από 24/3/81
ΤΖΩΝ Κ	72	5303	α. Ν. Όρλεαν 14/4		ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	ε. Φιλαδέλφεια 22/2
ΤΖΩΝ ΥΡΑΣ	71	20045	α. Λός Αντζέλες 26/3 διά Κόμπη		ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ	58	10340	ε. Πειραιά 15/3
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Αυβύρογο 6/4		ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	α. Κοινω Μπαι 25/3 διά Σορέλ
ΤΖΩΝ Π	68	4716	α. Αιγύπτιο 13/2 διά Τριπολή (Αιβύρης)	εις Μαρφεντόνιο από 21/9/79	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΥ'	66	2999	ε. Σιγκαπούρη 4/4
ΤΖΩΝ Π	53	2731	α. Μπορντώ 28/3 διά Ρότερντον		ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΑΡΙΤ	57	10371	δ. Σκο 20/3 διά Κλαιμέντα
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Τζέντα 7/4		ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΓΚΙΝΤ	70	11825	δ. Παναμά 6/3 διά Λάγος
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Ελιάζαμπε 15/4		ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6984	δ. Κωνιπολή 2/3
ΤΖΩΡΤΖ	78	14100	α. Μ. Καρμόν 13/4		ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΥ'	66	2999	α. Λάγος 9/4 διά Κάλαμπαρ
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	α. Βενετία 14/4 διά Τριπολή		ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΑΡΙΤ	72	7006	δ. Παναμά 10/4
ΤΖΩΡΤΖ Δ	75	14786	α. Γκλόκ 26/3 διά Ρωσία		ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	α. Λειψόνιον 4/4 διά Καλούς Λιμένες
ΤΖΩΡΤΖΑ ΤΩΡΙΝΑ	77	11348	ε. Δάγος 13/4		ΦΟΡΤΟΥΝΙ Υ	59	8665	δ. Κωνιπολή 2/3 διά Τριπολή
ΤΗΟΥΣ	73	3717	εις Αιγύπτιο 2/12		ΦΡΑΝΚY	63	5417	α. Ρευνίον 14/4 διά Ντόρμπον
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	α. Λόριεντ 31/3 διά Γδυνία		ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	εις Μπάρα από 28/8/80
ΤΗΝΟΣ	68	8825	ε. Μαυρίκιο 13/4		ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Βρήτη 15/4
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. Πειραιά 16/3 διά Βενγάνη		ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Νικάρ 12/3 διά Αμπτζάν
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	άργει στον Πειραιά από 13/9		ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	υπό παραλαβή
ΤΙΝΑ	65	1222	α. Μπορντώ 28/3 διά Ρότερντον		ΦΡΙΟ ΝΤΑΦΙΝ	69	1581	α. Λαγός 24/3
ΤΙΟΣ ΤΟΣ	71	9082	ε. Αιγύπτιο 2/12		ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Αμπτζάν 22/3
ΤΙΟΥΣ ΤΟΣ	71	9082	ε. Λόριεντ 31/3 διά Γδυνία		ΦΡΟΣΩ	70	18328	δ. Κωνιπολή 1/4
ΤΙΡΑ	57	8476	ε. Λιάμι 26/3		ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	δ. Παναμά 27/2
ΤΙΡΙΑΣ ΙΙΙ	67	3642	ε. Δάγος 15/3		ΦΡΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Αιροτέρνα 14/4
ΤΙΡΙΝΤΥ Δ	67	4330	α. Μπούλες Μπούλ 5/4		ΦΡΩΤΕΙΝΗ Δ. E	70	11169	α. Τομπάτα 10/2
ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Πειραιά 10/4		ΦΡΩΤΕΙΝΗ Δ. A	76	33107	ε. Ν. Όρλεαν 2/4
ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Λίμπερτος 2/14 διά Αρούμπα		ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	ε. Τευγκουαριώνις 13/4
ΤΡΕΙ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	64	17295	α. Προμπόνιο 20/3		ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	δ. Π. Σαιδ 9/4
ΤΡΕΙ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	α. Δάγος 1/4		ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	άργει εις Πειραιό από 22/2
ΤΡΙΑ	57	8476	α. Μπ. Αιμάτας 11/3 διά Καράτσι		ΧΑΡΡΥ Δ	69	4025	ε. Δάγος 9/4
ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ	67	3642	ε. Πειραιά 13/4		ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	δ. Παναμά 4/4
ΤΡΙΒΕΛΑΣ	73	11644	ε. Ναζάρι 31/3 (έπισκευες)		ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ	70	16149	α. Π. Λίνκολν 14/4
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	α. Ριο Τανέρο 3/4		ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ε. Μάκτα 14/4
ΤΡΙΤΟΝ	63	11056	α. Κ. Τάουν 6/4 διά Βενεζουέλα		ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ε. Πειραιά 6/4
ΤΡΙΤΟΝ	66	3048	α. Μπροτόνις 11/3 διά Νουακότ		ΧΕΑΜΑΡ	60	4657	ε. Θεούτα 14/4 διά Λουάντα
ΤΡΙΤΟΝ Κ	65	18451	δ. Γιβραλτάρ 18/2		ΧΙΑΝ ΑΓΙΑΝΤ	69	10016	δ. Παναμά 18/2
ΤΡΟΓΙΑΝ ΑΝΝΑ	53	4584	ε. Άγν. Δομινικο 1/2		ΧΙΑΝ ΖΗΛΗ	68	10016	ε. Τζέντα 9/4
ΤΡΟΓΙΑΝ ΕΝΝΙΠΕΑΣ	60	9255	α. Λομπίτο 19/3 διά Μοχάμεντς		ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Αιγύπτιο 9/4 διά Ακαζούτλα
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	α. Πειραιά 10/3		ΧΙΑΝ ΧΙΛΔ	69	10016	ε. Σαρόπιο 20/1
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Σουεζ 16/4		ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	ε. Βοστώνη 23/3
ΤΡΟΥ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Καράτσι 24/3 διά Κόντινεντ		ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	δ. Παναμά 4/4
ΤΣΑΙ'Ι ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ	58	6867	α. Καράτσι 24/3 διά Τριπολή		ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	ε. Γιοκοχάμα 2/4 διά Οναχάμα
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	56	7511	έξωθι Βούρμπος 5/4		ΧΙΟΣ ΠΡΑΓΚΙΝΤ	72	6671	ε. Νταβός 13/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΑΛΟΥΕΡ	76	13663	α. Π. ντε Μπού 15/4		ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	64	4464	α. Γένοβα 27/3 διά Μη. Αιρες
ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	17713	α. Λόντσιρ 22/1		ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	άργει εις Πειραιά 6/8
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	α. Βανκούμπερ 11/3		ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ε. Βαντόνια 2/4
ΥΔΡΗ	59	4561	ε. Ούκα 20/1		ΧΙΩΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	64	4970	ε. Αιγύπτιο 11/4
ΥΔΡΑ ΓΚΑΛΑΜΟΡ	66	8306	ε. Πειραιά 17/2		ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	α. Μπρεμερχφεν 2/4
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	57	10067	άργει στο Σουεζ από 27/6/78		ΧΙΩΝ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ	64	4772	ε. Πειραιά 8/4
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	56	100589	άργει στο Σουεζ από 3/12/78		ΧΙΩΝΤΙΣ ΖΑ</			

ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Λό Γκουλέτ 9/4 διά Πειραιώ
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	ε. Βαρκελώνη 14/4
ΨΑΡΑ	56	8524	είς Πειραιό 25/3
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Κ. Τάουν 25/3 διά Μόντρεαλ
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	ε. Βαλπαράιο 16/4
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	α.Λός "Αντζέλις 6/4
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Πειραιά 20/3

ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	άργει στόν Πειραιά όποι 1/10
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ε. 'Αμβούργο 16/4
ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	ε. Π. Χάρκουρτ 18/3
ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	δ. Μάλτα 2/3
ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	α. Μαρσάσια 3/4 διά Ασσάρι
ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	ε. Καλκούτα 13/4
ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	α. Μονφαλκόνη 26/3 διά Ραβέννα
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	α. Πειραιά 11/4 διά Βιρτούτο



ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (κ.δ.)	69	90890	ε. Τζουδάμαχ Τέρμη 9/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΤΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	α. Βάλθις Μπαι 1/4
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	α. Σιγκαπούρη 9/4
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	α. Πειραιά 14/4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	είς Πειραιά όποι 12/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	ε. Μάλτα 11/4
ΑΓΡΙΔΙΑ (π.)	57	9144	α. Λάγος 14/4
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	δ. Σουεζ 15/4
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	α. Καζαντζάκα 4/4
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	δργει είς Πειραιά 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	α. 'Ακαστούλα 23/3
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ε. Βατιμόρει 15/3 (έπισκευα)
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	δ. Ντουμπάι 13/4 διά Χόρκι δύλ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)	81	18495	δ. Π. Σάδι 12/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Γιβραλτάρ 15/4 διά Ροτεράντα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Πειραιά 10/4 διά Όλλανδια
ΑΘΗΝΙΑΝ ΔΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Τζένταν 10/4 διά Τζακάρτα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ*	59	8724	δργει είς Πειραιά 2/12
ΑΘΩΣ ΙV(κ.)	66	1716	α. Πειραιά 30/3 διά Καβάλα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Σιγκαπούρη 8/4 διά Ιαπωνία
ΑΙ'ΠΚΟΝ*	71	27958	δ. Κωνιόπολη 8/4
ΑΙ'ΠΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	69	6200	α. Βιτόρια 19/3 διά Τζακαρόνη
ΑΙ'ΠΡΗΝΗΣ ΡΑΨΩΝΤΥ (κ.)	67	29256	δ. Κωνιόπολη 3/3 διά Λαύριο
ΑΙ'ΠΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΠ (κ.)	65	8914	ε. Βενετία 8/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Χονολουλού 5/4 διά Έκουαντρο
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	α. Ναγκόνια 12/3 διά Παναμά
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	ε. Φιλαδέλφειαν 9/2
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. 'Αμβρόσα 16/4 διά Χάμπτον ρόδς
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Λ. 'Αντζέλες 3/11
ΑΛΑΜΕΤ'Π (π.)	62	10403	δργει είς Πειραιά 3/11
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ*	66	2777	δ. Σουεζ 12/3
ΑΛΕΚ (κ.)	53	4702	ε. Πειραιά 12/4
ΑΛΕΚΟΣ (π.)	57	2707	ε. Βούβαλην 10/4
ΑΛΕΝΤΕΙΤ'ΙΛ (δ.)	70	51615	δργει είς Έλευσινα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	ξέωθι Π. 'Αρθρουρ 11/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	δ. Κωνιόπολη 23/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	α. Γιβραλτάρ 5/4 διά Βραζιλία
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	α. Ρίτσαρδς Μπαι 5/4
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	α. Αμβούργο 12/3 διά Ν. Ορλεάνην
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	δργει στο 'Αλιβέρι
ΑΛΜΑ Μ. (κ.)	55	3709	είς Καράτοι 10/4 διά 23/6/80
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Άλ Ρουάς 4/4 διά Ιαπωνία
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. 'Οκλαντ 14/4
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Κολόμπια 1/4
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΜΑΡΙΑ (π.)	58	8952	α. Σιγκαπούρην 13/4
ΑΝΑΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ	67	21457	α. Κολούμπια ρίθερ 13/4 διά Ιαπωνία
ΑΝΑΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Τενερίφη 15/4 διά Φορκάντος
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	δ. Κωνίτολη 26/3
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Βανκούμπερ 11/3
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	α. 'Αιμέρας 7/4 διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	δ. Παναμά 11/4 διά Χάμπτον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Σιγκαπούρην 20/3 διά Μπαγκόκ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	ε. Ν. Ορλεάνην 23/3
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	δργει είς Έλευσινα
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4	ε. Σαβάννα 3/3
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Σ. Μάιλ 15/4
ΑΝΝΑ ΚΑΣΙΑΝΗ (π.)	54	2325	α. Καζαντζάκα 11/4
ΑΝΝΟΥΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	δργει στην Χαλκίδα όποι 17/7/79
ΑΝΤΜΙΡΑΛ (κ.)	62	8587	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Τζουδάμαχ Τέρμη 3/4
ΑΝΤΩΝΙΟΣ II (κ.)	55	1501	είς Μπερμπέρα όποι 14/1/81
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	δργει είς Τραπάνι 3/5/80
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	ε. Ούλαδην 25/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	α. Ριγιέκα 24/2 διά Νιέρνα
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)			
ΑΡΑΧΩΣ ΓΚΑΡΟΥ*	81	34000	ε. Παρανάγκουα 12/4
ΑΡΑΧΩΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)	57	9852	δ. Σουεζ 15/4
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	56	5230	ε. Πειραιά 20/2
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.	67	1523	δ. Π. Σάδι 10/4
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	ε. Πειραιά 26/4
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Τάμπη 7/4 διά Αμβούργο
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	είς Βιρτού 4/3 (έπισκευες)
ΑΡΠΑ ΖΑΝ (π.)	57	5992	ε. Πειραιά 2/4
ΑΡΧΟΝ (δ.)	74	56988	α. Γκουάμ 3/4 διά Σιγκαπούρην
ΑΡΧΟΝ (δ.)	66	35280	ε. Χαλκαδία 28/1
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	δργει είς Έλευσινα
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	δργει είς Χαλκίδα
ΑΦΑΜΙΣ (δ.κ.)	65	37865	ε. Πειραιά 20/1
ΑΦΙΚΑΝ ΒΑΤ'ΟΛΕΤ Ι/π*	66	2966	ε. Τάραντα 14/4
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Δουνκέρκη 14/3 διά Ρίγα
ΒΑΛΑΤΕΤΣΙ (π.)	59	4791	δ. Παναμά 10/4
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ ΑΛΦΑ(κ.)	71	19392	ε. Γιοκοχάμα 31/3

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	α. Ράς όλ Χαφτζι 20/2 διά Μίζουσιμα
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)	60	8368	δργει είς Πειραιά 7/1
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	ε. Τζένταν 13/4
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	δ. Κυνίπολη 14/4
ΒΡΥΣΗΤΗΣ (κ.)	57	9791	α. Τούλια 2/4 διά Σιγκαπούρην
ΒΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	άργει είς Πειραιά 14/9
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	άργει είς Πειραιά 18/2/81
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	α. 'Αντελές 21/3 διά Γιοκοχάμα
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	α. Αλγκεθίρας 4/4
ΓΙΟΥΡΟΜΠΗΣ (κ.)	69	12087	α. Γιοκοδούκα 1/4 διά Λ. 'Αντζελες
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Ρ. Ιανέριο 6/4 διά Γουόρρι
ΓΚΑΖ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Αλεξανδρεία 13/4
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	66	2691	ε. Σουεζ 10/4
ΓΚΛΟΜΠΙΔΑ ΜΕΝΤ	62	8530	α. Αμβούργο 20/2 διά Τέλα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Αλεξανδρεία 3/4
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΑΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. Καζαντζάκα 7/4
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥ'ΛΟΡ (κ.)	74	3279	ε. Λάγος 24/3
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	ε. Π. Σάδ 8/4
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	δ. Γιβραλτάρ 18/3 διά Κούβα
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	57	9433	α. Τοραγκόνα 7/4 διά Αβάνα
ΓΟΥΕΣΤΗΤΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	α. Χιούστον 26/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ'ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	δργει είς Πειραιά όποι 12/4/81
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΑΣ (δ.)	81	40357	α. Βαγγαρέλη 31/3 διά Περού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	δ. Παναμά 22/3 διά Τόκιο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23349	α. Ρίτσαρτς Μπαι 20/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δργει είς Πειραιά 20/4/81
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Πειραιά 8/3
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	α. Λαυρίο 28/2 διά Κούβα
ΔΑΦΝΗ (κ.)	63	11575	ε. Αντόνιο 12/4
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30866	α. Μανόντα 11/3 διά Μαρκαντό
ΔΙΑΜΑΝΤ ΑΠΟΛΑΟ (π.)	69	5872	δ. Κυνίπολη 10/4 διά Νοβορωσικό
ΔΙΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	α. Ν. Ορλεάνην 3/4
ΔΩΤΩ	68	35191	α. Ρότερνταν 2/4 διά Μπουκάναν
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	ε. Πειραιά 13/4
ΕΚΤΩΡΙΚ*	72	4922	α. Ν. 'Ορκην 24/3 διά Νιγηρία
ΕΑΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.)	63	24810	δργει στην Χαλκίδα
ΕΛΕΙΤ'ΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΙΤ'ΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	δ. Κυνίπολη 15/3
ΕΛΕΝ*	67	27989	α. Κακούχαδη 31/3 διά Λ. 'Αντζελες
ΕΛΕΝΗ (π. π.)	72	94985	α. Μίλερ Μπαι 21/3 διά Κούμια
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΕΠΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	δ. Μπιλάγκ 29/3 διά Μπατάδαν
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	δ. Κυνίπολη 4/4 διά Νοβορωσικό
ΕΛΛΕΣΠ ΣΠΑΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	α. Ντουμπάι 18/3 διά ιστο
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	α. Βαρκελόνη 23/3 διά Ελ Τζαζίρ
ΕΠΙΔΑ (δ.)	70	119729	δ. Π. Σάδ 14/4
ΕΠΙΛΑΙΚΗ Κ. (κ.)*	55	2261	α. Πειραιά 11/12 (έβυθισθη)
ΕΠΑΜΕΛΗ	60	5513	δ. Γιβραλτάρ 7/2
ΕΝΑΡΕΞΙ (π.)*	56	9212	α. Τασμασία 5/3 διά Κούιν
ΕΝΕΡΓΕΤΙΝ (π.)*	60	9997	ε. Ραγκουν 6/4
ΕΡΓΙΝΑ I (π.)	61	9335	δ. Κωνίπολη 14/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	72	129260	δργει είς Πειραιά 3/8
ΕΥΓΕΝΙΑ I (π.δ.)	54		

ΚΑΒΑΛΑ'	56	16015	α. Τάμπα 10/4 διά Νιουφόσουντλαντ β. Σιγκαπούρη 18/3 διά Ρ. Τανόύρα	ΜΠΡΙΤΣΟΛ (κ.)	64	8403	α. Π. Πόλμας 16/3 διά Π. Χάρκορπ β. Π. όφ. Σπαιν 3/4
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ. κ.)	65	43666	α. Σαρζά 26/2 διά Μη. 'Αμπες δ. Κωνίπολη 7/4 διά Γένοβα	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 9/4
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	ε. Μπέιρα 9/3	ΝΑΓΟΣ	61	9037	δ. Ντουμπάρι 16/3
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	64	4229	ε. Τάμπα 12/4	ΝΑΣΣΑΔΟΥ (δ.)	73	103961	ε. Π. όφ. Σπαιν 22/3
ΚΑΠΑΔ (κ.)	55	1599	ε. Μόντερα 26/3	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	εις Μαρμαρά όπω 14/6/481
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η) *	57	3826	ε. Κωνίπολη 26/3	ΝΕΦΕΛΩΝ (δ.)	67	2996	όργει εις Ήπειρο από 23/12/73
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	όργει εις Πειραιά 26/12	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	58	1152	ε. Χαμπούρι 28/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.) *	54	10905	ε. Μάντρα ντ Ντιού 4/4	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Αυμέρα 12/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ. π.)	54	10993		ΝΙΚΟΛΑΙ (π.)	59	10748	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΠΤΑΙΝ Σ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ. δ.)	81	18000		ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	β. Κωνίπολη 31/3 διά 'Αλγερία
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3168	ε. Ντοκάρ 28/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙ (κ.)	69	1473	α. Μπρανσούβιλ 19/3
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	ύπο ποραδλήν	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (π.) *	67	4016	β. Σιγκαπούρη 7/4 διά Γιοκοχάμα
ΚΑΡΙΜΠΑΝΑ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.	56	8203	ε. Τοιταγκούκ 24/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (κ.) *	57	4981	γρέι στην Χαλκίδα
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	α. Αμβέρσα 18/3 διά Βαχράν	ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Λάνος 28/4
ΚΑΣΣΩΣ (κ.)	53	2806	εις Μανίλα	ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	δ. Γιβραλτάρ 11/3 διά Θεσσαλονίκη	ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΓΓ' (κ.)	60	4100	δ. Μπρούνομπουτελ 17/3 διά Κούβα
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (η)	81	3900	εις Ίμαυπλιώ ύπο συμπλήρωσι	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	59	8860	α. Τσάλια 5/4
ΚΑΣΤΑ ΑΛΠΑ (κ.)	72	18774	α. Νταράρ 3/4	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ'ΑΝΤ	67	22817	β. Βίλα Κοντινότιόνων 8/4
ΚΑΣΤΩΡ (κ.) *	63	8671	ε. Ρεθίφ 14/3	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	α. Ν. Ορλέανην 6/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	ε. Βερακρούς 12/3	ΝΟΡΘΟΓΟΥ'ΝΤ	70	12063	β. Άγιος 13/4 διά Κάλαμπαρ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	ε. Σαρζά 20/3	ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	ε. Λάγος 24/3
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	α. Αμβέρσα 7/4 διά Τύνιδα	ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Τουτικόριν 30/3
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π.)	61	13308	α. Χαμπούρι ρόδες 8/4 διά Καζαμπλάνκα	ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	ε. Μίνα Σάρκ 21/2
ΚΛΕΙΟ Κ. (π.)	62	6039	α. Αμβέρσα 16/4 διά 'Ελ Τζαζίρ	ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.) *	66	7264	α. Λ. Πάλμας 12/2 διά Π. 'Ελγιζαμπε
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	α. Αγούστα 3/3	ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	β. Μάλαγκα 20/1 διά 'Ελ Τζαζίρ
ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	64	37348	ε. Μάντρα ντ Ντιού 7/4	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ. δ.)	67	22243	α. Σιλικόνη 6/4
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	δ. Σουέζ 5/4				
ΚΟΣΜΑΣ Κ. *	51	7126	όργει εις Πειραιά	ΟΑΣΙΣ (π. δ.) *	62	22424	α. Πειραιά 9/2 διά Ιταλία
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.δ.δ.)	75	16221	α. Βαγγαρέ 3/4 διά Γουέλιγκτον	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	β. Σουέζ 1/4
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.δ.δ.)	75	16221	ύπο ποραδλήν	ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΔΑ (κ.)	70	14095	α. Λάγος 10/4
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές	ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	ε. Ν. Ορλέανην 8/4
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	α. Π. Λινκόλν 21/3	ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	δ. Γιβραλτάρ 16/4
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	όργει στην Ίταλ άπο 12/12	ΟΚΤΟΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΖ (π.)	61	13271	ε. Ν. Ορλέανην 16/3
ΚΥΝΟΪΑ*	69	11315	α. 'Ηση Λόντον 10/3 διά Ισπανία	ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	δ. Σαρζά 13/12
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	εις Ταρτούς 2/4	ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	όργει εις Ίτελα
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	ε. Σάν Λορέντζο (Άργ) 10/4	ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	όργει εις Έλευσίνα
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΟΥ (δ.)	53	11230	όργει εις Πειραιά 1/3/74	ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'ΖΟΝΙΔ (δ.)	72	106123	όργει εις Ίτελα
ΛΑΙΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	δ. Σουέζ 14/4	ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΖ (δ.)	64	32380	όργει εις Τζακούνβιλ
ΛΑΡΑ (κ.) *	56	6921	εις Στρέι φ Τίραν 31/12	ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δ.)	65	32478	ε. Τζακούνβιλ 16/5
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Σιγκαπούρην 11/4	ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΡΙ'Σ (δ.)	65	32407	δ. Αϊλ. όφ. Γκρέιν 24/3 διά Περούκ
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Π. Σαΐδ 25/3	ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΛΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	όργει εις Ίτελα 20/1
ΛΕΞΙΝΓΚΤΟΝ (π.)	67	7718	α. Υ. Ζόρκην 10/4 διά Φρήπορτ (Μπαχ)	ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	α. Κόριτον 18/4 διά Νιγηρία
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές Ινδονησίας - Ταϊλανδης	ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Σούλορ Βάς 14/4 διά Μίλφ. Χάφεν
ΛΕΥΟΕΡΟ (π.)	62	14027	ε. Μπαντάρ Χοντρίν 3/1	ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΖ (δ.)	73	128561	φ. Φιλαδελφειαν 2/3
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	δ. Π. Σαΐδ 15/4	ΟΔΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.) *	64	32379	ε. Τζακούνβιλ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Καγκούσια 29/3	ΟΔΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	65	32478	όργει Τζακούνβιλ 16/5
ΛΙΔΑ (π.)	58	8370	ε. Ντάρ ες Σαλαμ 7/3	ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΑΓΙ'ΟΝΗΡ	66	15625	α. Αϊλ. όφ. Γκρέιν 24/3 διά Περούκ
ΛΙΑ (π.ι.)	50	2734	α. Σπλατόλ 4/3 διά Τρίπολη	ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	65	15577	όργει εις Ίτελα 20/1
ΑΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΑ) *	81	16700	α. 'Αμβέρσα 4/4 διά Μόντρεαλ	ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	α. Χιούστον 3/3
ΑΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓΑ) *	81	16700	α. Νταμάρ 6/4	ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	δ. Γιβραλτάρ 22/3
ΑΡΕΝΤΟΝ ΚΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	α. Μ. Σαρούντ 8/4 διά Ιταλία	ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	δ. Μπρούνομπουτελ 21/2 διά ΗΠΑ
ΑΡΟΥΣ (π.)	54	2557	όργει εις Χαλκίδη	ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'ΙΣ	69	15688	ε. Νιώρμπον 30/3
ΑΡΟΥΣ Ι (π.)	52	4755	α. Μπαχαρίν 17/3 διά Καράτοι	ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙΤΝ	67	15697	α. Αγιούστα 17/3 διά Γιβραλτάρ
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	μεσογειακές μεταφορές	ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	α. Χούι 30/3 διά Κούβα
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (η.)	75	136991	δ. Ντουμπάρι 25/2	ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	75	40559	α. Χοβίτ 23/3
ΜΑΤ'ΙΣΤΡΟΣ	69	16840	δ. Παναρό 2/4	ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	β. Μπούλεν Μπαι 18/3 διά Μεξικό
ΜΑΙΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Σαρόνα 8/4 διά Μπιζώ	ΟΔΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	όργει εις Πειραιά 21/5
ΜΑΡΘΑ Α. (η.)	59	8596	α. Σαρόνα 1/4	ΟΔΥΜΠΙΚ ΤΖΙΒΑΡΥ (δ.)	64	30581	α. Πειραιά 7/4 διά Μόντρεαλ
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (η.)	64	3947	δ. Παναρό 11/4	ΟΔΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	ε. Νιώρμπον 7/4
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (IV.δ.π.)	60	13339	όργει εις Πειραιά	ΟΔΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΖΑ*	62	3244	α. Π. Κορτές 7/4 διά Κιουραδό	ΟΔΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΚΑ Π. (η.)	73	45500	α. Τάραντα 3/4 διά Π. 'Ορντάς	ΟΔΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.) *	62	2606	όργει εις Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑΙΑ (δ.)	67	43649	α. Φιλαδέλφεια 25/3 διά Φρήπορτ	ΟΣΕΑΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	α. Αντελέσης 27/3 διά Γιοκοχάμα
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	64	38568	α. Ράς Σουκέρι 23/3	ΟΣΑΙΑΝΑ*	65	28101	ε. Κουβέιτ 7/4
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	ε. Πειραιά 14/9 (επικευαί)	ΠΑΙΑ ΓΑΙΟΝ (Σ.γ.)	73	20354	δ. Κυνιόπολη 24/2
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ.π.) *	65	13512	α. Σιγκαπούρην 3/4	ΠΑΙΓΝΗΡ (π.)	74	9712	ε. Αμβούργο 16/4
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	66	57027	ε. Σουέζ 29/3	ΠΑΙΓΝΗΣ Κ. (π.)	59	8995	α. Καστέλον 26/3
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. 'Αλεξάνδρεια 8/4	ΠΑΙΓΝΑΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η.)	59	3906	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΤΑΣ ΙΙΙ (η.)	65	10596	δ. Σουέζ 15/4 διά Ινδονησία	ΠΑΙΩΝΙ (κ.) *	65	1559	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΩ	65	17238	α. Α. Αντέλεσ 30/3 διά Ναχόντα	ΠΑΙΖΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Μπούλεν Μπαι 15/3 διά Ινδία
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	ε. Πουέρτα Μπάριος 17/3	ΠΑΙΖΙΦΙΚΟ ΡΑΓΓ'ΝΤ	60	8721	α. Ροζάριο 29/3 διά Κούβα
ΜΕΝΤ ΜΕΝΤ	56	3903	α. Βούμβα 12/4 διά Μ. όφ. Φαχόλ	ΠΑΙΦΙΚΟ	66	24309	α. Σ. Νικολας (Άργ) 31/3
ΜΕΡΙΤΙΑ	60	3745	α. Μπουλέν Μπαι 5/4 διά Μεξικό	ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	β. Ρότερντον 17/4 διά Περούκ
ΜΕΡΡΥΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	εις Τελάρη 30/4/διά Ισπανία	ΠΑΤΡΙΣΙΩΝ (δ.)	61	12820	ε. Βαρκελώνη 1/4
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (η.π.)	61	9194	α. Μπάρι 19/3 διά Σιγκαπούρην	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	δ. Ρότερντον 17/4 διά Ν. Ορλέανη
ΜΕΣΙΖ	69	9650	α. Ντουμάρι 21/3 διά Π. Λιέρ	ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.) *	55	7738	ε. Τζακούντα 28/3
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΤΕΛΑΟΝ	76	34715	ε. Νικούλιαν 12/4
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Βούμβα 29/3	ΠΕΤΡΟΙΝΑΙ Ι (δ.κ.)	56	11920	δ. Δάρνακο 15/4
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΟΛΓΑΙΔΑ*	76	75125	δ. Δαρδανέλιο 13/4	ΠΛΑΤΡΕΣ (δ.π.)	69	93547	ε. Ρότερντον 17/4 διά Περούκ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	εις Τελάρη όφ. Κόμπετ 30/4/80	ΠΛΩΤΩΤΟ	68	35191	ε. Βαρκελώνη 1/4
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.) *	77	76149	α. Π. όφ. Λίπερ 19/3 διά Σιγκαπούρην	ΠΟΤΝΙΟΥΝ Κ. (δ.)	72	57102	δ. Ρότερντον 18/4 διά Ν. Ορλέανη
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	α. Ντουμάρι 21/3 διά Π. Λιέρ	ΠΟΥΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (π.)	76	60937	ε. Τζακούντα 26/11
ΜΗΑΟΣ ΙΙ (κ.)	59	3809	μεσογειακές μεταφορές	ΠΟΥΝΤΟΚΑΝ Κ. (π.)	56	3597	ε. Κατάκωλο άπο 17/779
ΜΗΑΟΣ ΙΙΙ (κ.)	59	4668	δ. Σουέζ 13/4	ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	α. Ντουμάρι 11/3
ΜΙΑ	80	15552	α. Χόκη Κόκη 7/4	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) *	45	5848	δ. Ντουμάρι 28/6/77
ΜΙΑΝΤΟ	82	35000	α. Τακόμα 17/3 διά Ισπανία	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Ν. Ορλέανην 12/4
ΜΙΝΙ ΑΙΤ'ΙΝΕΡ (η.)	71	8733	ε. Μπαρί 12/4	ΠΡΙΚΙΠΟΣ (δ.) *	64	27376	ε. Αγιούστα 9/4
ΜΙΝΙ ΑΙΤ'ΙΟΝ (η.)	70	1590	ε. Ν. Ορλέανην 8/4	ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΑΛΦΑ (κ.)	70	20437	ε. Πόρτλαντ (Όρεγκ) άπο 21/2
ΜΙΝΙ ΑΙΤ'ΙΝΤ (η.)	70	1582	ε. Ν. Ορλέανην 7/12				
ΜΙΝΙ ΑΙΤΑΝ (η.)	70	1587	α. Κανές 29/3	ΡΑΣΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Λόγιας 25/3 διά Καλαμπαρ
ΜΙΝΙ ΑΙΜΑ (η.)	70	1591	ε. Βενετία 10/3	ΡΑΣΣΙΑΠΙΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΑΙΤΡΙΑ (η.)	70	1591	α. Ντεμεράρα 4/4 διά ΗΠΑ	ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	ε. Σιγκαπούρη 22/11
ΜΙΝΙ ΑΙΝΖ (η.)	71	1562	ε. Ν. Ορλέανην 10/3	ΡΕΖΟΙΟΥΤ (δ.)	73	152.327	α. Λειόζες 13/4
ΜΙΝΙ ΑΙΗ (η.)	71	1562	ε. Ραβέντα 15/2	ΡΕΙ'ΝΦΡΟΣΤ (η.) *	60	4820	δ. Λειόζες 14/4
ΜΙΝΙ ΑΙΓΚΗ (η.)	70	1592	εις Τζακούντα 3/6	ΡΗΓΚΑ ΣΕ'ΜΠΕΡ*	61	14500	α. Κορούνα 18/3 διά 'Ελ Τζαζίρ
ΜΙΝΙ ΑΙΔΥ (η.δ.)	71	1781	ε. Τζακούντα 3/6	ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.) *	68	1243	β. Πειραιά 29/3 διά Ναγκογιά
ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ (η.)	71	1562	ε. Κίγκοταν 1/4	ΡΙΟ ΜΑΡ*	65	16334	γεργειάδης Κατάκωλο άπο 17/779
ΜΙΝΙ ΑΙΡΟΥ (η.)	71	1584	ε. Κίγκ				

ΣΑΟΥΘΓΟΥΙΝΤ	70	11329,	α. Χιούστον 20/3	ΤΡΕΨΑ (κ)*	47	3361	άργει στην Χαλκίδα 18/9/77
ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Σίλικατ 5/4 διά Τελουκ Σεμάγκα	ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Πάλμας 5/2 διά Λάγος
ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Σίλικατ 1/4 διά Τελουκ Σεμάγκα	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ)*	64	28126	άργει στην Στυλίδα
ΣΗ ΛΑΚ II (κ)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	εις Πειραιά 13/2
ΣΗ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ	71	11055	α. Τόμπα 6/4	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	ε. Ροζέριο 12/4
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ)	60	1315	α. Π. Χάρκορπτ 8/3	ΤΖΕΛΣΗ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ(δ.π.)*	61	8816	άργει εις Τουλόν 12/2
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Σηφάττλ 11/4	ΥΖΟΝΑ (κ)*	52	3256	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Μάλαγκα 1/4 διά Έσκουμινς	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (δ.)	68	45988	α. Σ. Αντίοχο 3/3 διά Μοχαμέντια
ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Βρέμη 3/4 διά Λάγος	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	ε. Μαντράς Ρόδης 12/3
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ)*	59	1593	μεσογειακές μεταφορές	ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)*	77	124499	άργει εις Π. Ρεάλ
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	άργει εις Αμπτζάν 8/9/78	ΦΑΝΑΡΙ (δ)*	67	44720	άργει εις Ίτεά 23/11
ΣΚΥΡΟΣ (κ)*	54	1227	μεσογειακές μεταφορές	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ)*	60	9030	άργει εις Σιγκαπούρην 13/9/76
ΣΟΛΩΝ (δ)*	70	91954	α. Σιγκαπούρην 22/12	ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	α. Κορώνα 1/4 διά Μη. Αιαρές
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Ροζάριο 9/4 διά ΗΠΑ	ΦΙΒΙ (κ)	50	13074	άργει εις Πειραιά 26/10
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Γκήλογκ 1/3 διά Ρωσία
ΣΟΦΙΑ (π.)	57	9311	δ. Σουέζ 17/3	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ)*	54	1890	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Γέκεντ (Γάνδη) 1/4 διά ΗΠΑ	ΦΙΩΝΑ Μ. (δ.π)*	58	15940	α. Ράτ. Τανούρα 25/3
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	ε. Ρότερνταν 10/4	ΦΟΡΤ ΑΦΑ(κ.)	72	16135	α. Φλάτερι Χάρμπορ 26/3 διά Ισπανία
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Βικτόρια 6/4 διά Ισπανία	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)*	71	10586	ε. Μοιράδα 9/4
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει εις Πειραιά 25/2/77	ΦΡΑΤΖΕΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	ε. Πειραιά 30/12 (έπισκεψια)
ΣΥΜΗ (π.)	59	12180	δ. Σουέζ 12/4	ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ)*	63	1097	άργει εις Πειραιά από 25/6
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739	δ. Σουέζ 16/4	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (π.)	60	3563	α. Σουδίματα 7/4 διά Δ. Πάλμας
ΤΑΡΤΟΥΣ (π.)	58	4231	δ. Σουέζ 13/4	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ (π)*	59	9604	α. Πειραιά 20/1 διά Νιγηρία
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	δ. Ντουμπάτι 7/4				
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ)	59	5510	άργει στόν 'Αστακό	ΧΑΒΑΙ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρην 10/4 διά Χονολουλού
ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Χόγκ Κόγκ 31/12	ΧΑΒΑΙ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	ε. Μπάντερς Πόιντ 9/4
ΤΖΕΙΝΤ (κ.)	56	6500	δ. Κωνίπολη 19/3 διά Γαλάτοι	ΧΑΠΤΥ ΜΕΝΤ*	71	5042	α. Κεμπέκ 8/4 διά Έλ. Τζαζίρ
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842	α. Αύγουστο 25/3 διά Βεγγάζη	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ)*	66	45267	ε. Πειραιά 27/3
ΤΖΕΝΗ	59	9585	άργει εις Σευθέλες από 22/11	ΧΑΡΙΣ (π)*	55	2740	ε. Κουβέιτ 7/4
ΤΖΩΝ Α. (π.)	68	10016	ε. 'Αμπτζάν 22/4	ΧΑΣΤΙΝΤΚΣ (μ)*	68	48559	ε. Ρότερνταν 10/3
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ)*	54	7930	άργει εις Πειραιά 19/2/77	ΧΟΡΙΖΟΝΑ (π)*	62	10530	α. Βομβάν 9/4 διά Σιγκαπούρην
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	άργει στόν 'Αστακό	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	εις Σουέζ 28/2
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	εις Βοστώνη 1/3	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΛ (κ.)*	67	3020	α. Πασδίνες 28/3 διά Λαττακία
ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	α. Τεργέστη 10/4 διά Σάροχ	ΧΡΙΣΤΙΝ Ι (π.)	57	1570	ε. Τζέντον 17/11
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Αΐοι 20/4	ΧΡΥΣΗ (δ)	66	41066	ε. Φιλαδέλφεια 11/4
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ)	66	2186	α. Ρότερνταν 25/3 διά Καναδά	ΧΡΥΣΗ'ΙΣ (π.)	59	4378	ξέω από Γκελιμπολού 9/4
ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	ε. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 11/4	ΨΑΘΙ (κ)*	54	1596	άργει εις Πειραιά
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	δ. Παναμά 1/4	ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	εις Νταμάρ (άποθήκη)
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΑ*	72	18723	ε. Φιλαδέλφειαν 9/4	ΩΚΕΑΝΙΑ (π)*	62	10530	ε. Ντάρμπαν 13/4
ΤΡΕΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	ε. Ν. Υόρκην 13/4				

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν συνήλθεν ἐκτάκτως ἐπί τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ διακεκριμένου μέλους τῆς 'Ελληνικῆς 'Εφοπλιστικῆς οἰκογενείας πολλά προσφέραντος εἰς τὴν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν καὶ ἐπί πολλά ἔτη Προέδρου 'Επιτροπῶν τῆς Ε.Ε.Ε.

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΑΝΔΡΗ

ἐπισυμβάντος ἐν Ἀθήναις τὴν 27ην Ἀπριλίου 1982 καὶ ἀφοῦ ἤκουσεν καὶ τὸν Πρόεδρον αὐτοῦ κ. 'Αριστομένη Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ, ὁ οποῖος ἔξῆρε τὰς ἀρετάς καὶ τὴν πολύπλευρην προσωπικότητα τοῦ μεταστάντος.

'Αποφασίζει ὁμοφώνως ὅπως:

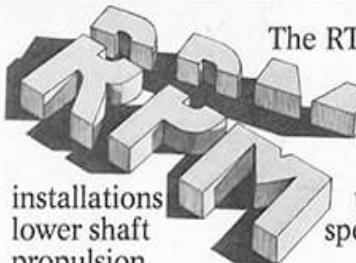
- Διαβιβασθοῦν πρός τοὺς οἰκείους τοῦ ἀποβιώσαντος τὰ συλλυπητήρια τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενώσεως.
- Παραστοῦν εἰς τὴν κηδείαν αὐτοῦ ὁ Πρόεδρος, μετά τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.
- Διατεθῇ ὑπέρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν τὸ ποσόν τῶν εἰκοσι χιλιάδων δρχ. (20.000).
- Κατατεθῇ στέφανος στή σωρό τοῦ ἐκλιπόντος.
- Δημοσιευθῇ τὸ παρόν ψήφισμα διά τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τύπου.

'Ἐν Πειραιεῖ τῇ 27ῃ Ἀπριλίου 1982

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΡΙΣΤΟΜ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

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

1. IT CUTS SHAFT SPEED



installations
lower shaft
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.

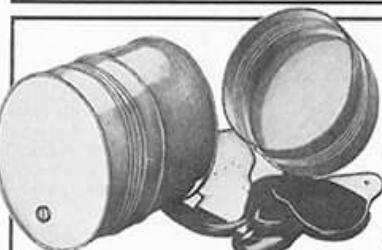
Efficient use of fuel energy in marine transportation requires the most outstanding fuel saving prime mover on the market.

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 85% 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 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. Halkopoulos
18 Valaoritou Street
Athens 134



Posidonia 82

Athens
7-12 June 1982

Join us at booth A 705

SULZER



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

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

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

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

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

